

RUOTECLASSICHE



Prendi la tua **GIULIETTA** *e scappa!*

ABBIAMO GUIDATO
ALFA ROMEO GIULIETTA
1.6 E TURBODELTA
NSU PRINZ SPORT E SPIDER
DE TOMASO MANGUSTA

ANTIQUARIATO
LEYAT HÉLICA:
UN AEREO
CON LE RUOTE

GRANDI EVENTI
RALLYE MONTE-CARLO
HISTORIQUE:
NEVE A VOLONTÀ



MILANO AUTOCLASSICA

Salone del Veicolo d'Epoca

fieramilano

Aprile 2014: torna la Passione.

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.

50.000 m² di auto e moto, gare, eventi speciali.



CASE AUTOMOBILISTICHE, COMMERCIANTI E RESTAURATORI

Una ricchissima esposizione di auto e moto in vendita, con novità, pezzi introvabili e grandi classici.



RICAMBI E ACCESSORI

In un ampio spazio dedicato saranno a disposizione di amatori e appassionati i ricambi originali più ricercati e interessanti.



CLASSIC CIRCUIT

In un race-track omologato, la Scuderia del Portello accenderà il circuito con le sue GTA Alfa Romeo impegnate in avvincenti sfide.



MERCATO DEI PRIVATI CON AUTO IN VENDITA

Un ampio e variegato assortimento di auto d'epoca messe in vendita direttamente dai privati.



MOTORI + SHOPPING = SUPER WEEK END!

Tre giorni di festa per vivere le proprie grandi passioni:
Milano capitale dei Motori e dello Shopping ti aspetta!
Scopri tutte le offerte di pernottamento sul sito
www.milanoautoclassica.com

25 - 26 - 27 Aprile 2014

ORARIO 9.30 - 19.00

fieramilano
Polo fieristico Rho

CON IL PATROCINIO DI:



GIORGIO NADA EDITORE





Settimane del motorismo storico piacentino

19^a Vernasca Silver Flag

Historic Hillclimb

Concorso Dinamico di Conservazione e Restauro per vetture da competizione
Dynamic Restoration and Conservation Concours for historic competition cars

20-21-22 giugno 2014



38^a Castell'Arquato-Vernasca

Manifestazione di Regolarità con Rilevamenti di Passaggio

15 giugno 2014



TAGHeuer
SWISS AVANT-GARDE SINCE 1860



Comune di Piacenza



Provincia di Piacenza



Comune di Castell'Arquato



Comune di Lugagnano



Comune di Vernasca



Lancia, dalla Lambda alla LC2

COYS
Founded 1919
europe



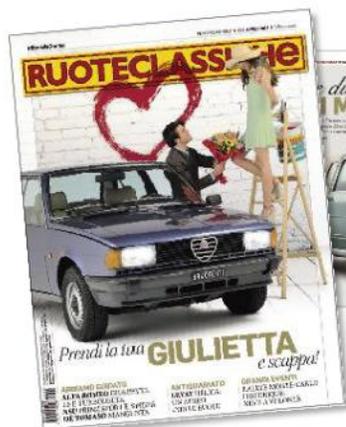
MOTUL



FONDAZIONE
DI PIACENZA E VIGEVANO



Camera di Commercio
Piacenza



10



78



106

"Storica" in ritardo
Per entrare nel cuore degli appassionati ha impiegato più di trent'anni. Ora però, complice la sua robustezza e la tecnica di pregio, è destinata a prendersi una rivincita. Servizio a pag. 54.



Seguiteci anche su Facebook

AUTOMOBILI

Regine del passato

Lincoln "Continental Town Coupé" 1979:
Me ne dia sei metri

10

Impressioni

Lincoln "Continental Town Coupé" 1979:
Si "naviga" in un fluido chiamato asfalto
Alfa Romeo "Giulietta Turbodelta" 1984:
Firmata Reparto Corse
Volvo "480 Turbo" 1988:
Se la pressione scende a 0,45
De Tomaso "Mangusta" 1968:
Qui ci scappa una testacoda

16

62

112

126

Youngtimer

Honda "S 2000 Roadster" 1999-2009:
L'urlo dei 9000 giri

42

Protagoniste

Alfa Romeo "Giulietta 1.6" 1979:
Si è fatta molto aspettare

54

Guida all'acquisto

Alfa Romeo "Giulietta 1.3" - "1.6" 1977-81:
Di sana e robusta costituzione

60

Test a test

NSU "Sport Prinz" 1963
e NSU "Spider Wankel" 1967:
Davanti a un bivio

78

Depliant

NSU "Sport Prinz" 1959-1967:
Nella botte piccola c'è la birra buona

88

Pezzi unici

Fiat "1100 Wendler" 1953:
La nostra agente a Monaco

96

Antiquariato

Leyat "Hélica" 1921:
Via col vento

106

La prova di Quattroruote

Volvo "480 Turbo":
Il senso pratico degli svedesi

118

Nate per correre

Fiat "508 S" Bernardini 1950:
Ho pescato uno scorfano

120

STORIA E COSTUME

Grandi eventi

Rally Monte-Carlo Historique **50**

Guida all'acquisto

Le auto prima dei fascioni:
C'era una volta il paraurti **70**

TUTTOCLASSICO

Motonautica

Racers storici:
Danzare sulle punte **66**

Veicoli industriali

OM "Leoncino" Pietroboni 1952:
Solo nei giorni di mercato **102**

MERCATO

Vendite all'asta

Gordini "Type 24 S" 1953 **90**
Porsche "956" Gruppo C 1982 **92**
Ferrari "750 Monza" 1955 **93**
Porsche "917/30" Can-Am 1973 **94**
Jaguar "D Type" 1955 **95**

Il polso del mercato

Il fascino della normalità **137**

Vendo&Compro

Un ponte fra la domanda e l'offerta **138**

Quotazioni

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

RUBRICHE

Editoriale

Distrattamente penso a lei **7**

Flashback

Addio giorni di gloria **8**

Fatti e persone

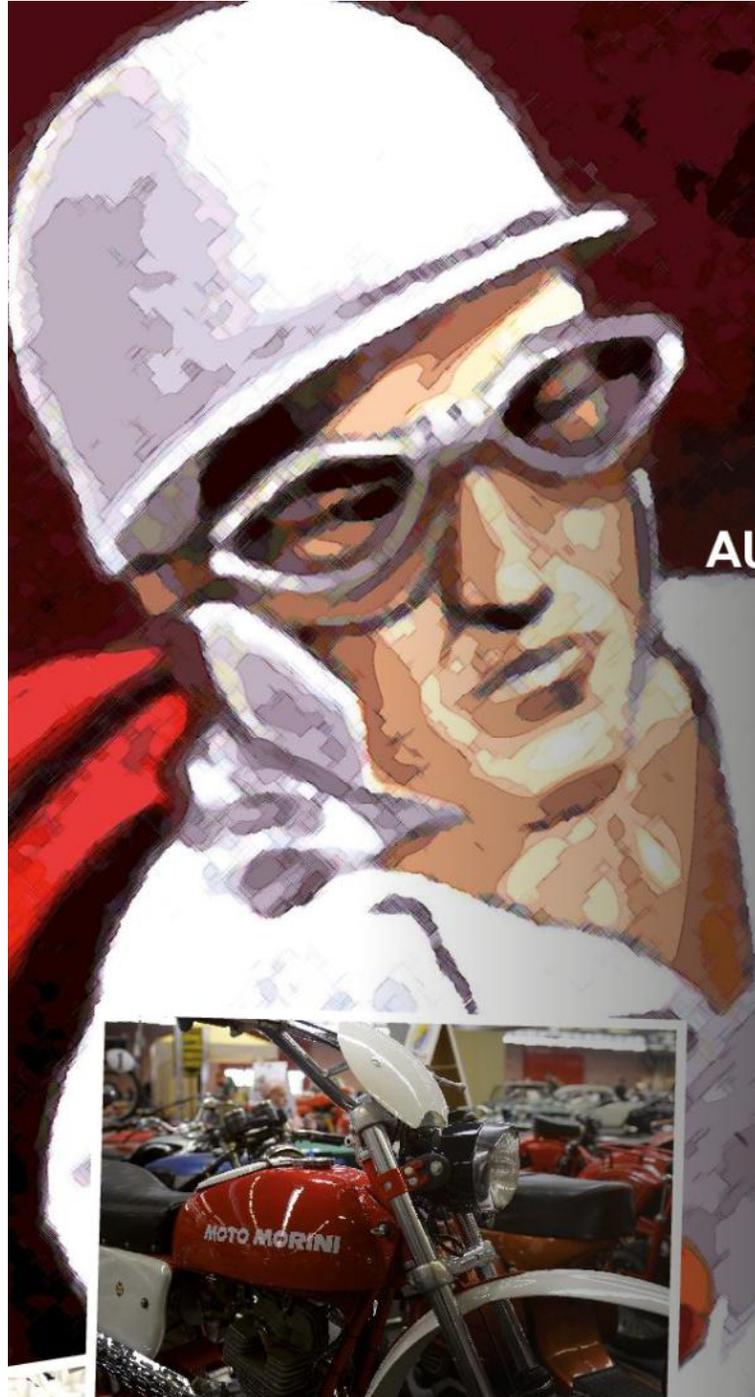
18

Posta

38

Appuntamenti con le storiche

132



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
ModenaFiere

La mostra del 2014:
“La spider, un sogno a cielo aperto”
40 anni di storia dal dopoguerra
agli anni '80

E inoltre:
“La strada degli artigiani”
“100 anni di meccanica Maserati”
“La Maserati a due ruote”
“Le biciclette che volano”

La Piazza dei privati
vendi la tua auto o la tua moto d'epoca
ingresso omaggio - area vigilata
prenotazione obbligatoria - POSTI LIMITATI
tel. 059 4924794 - fax 059 4924793

Proposte speciali per i Club
www.motorgallery.it

Partner:

Con il patrocinio di:



DISTRATTAMENTE PENSO A LEI

Si consiglia di non piangere sul latte versato. Beh, io non l'ho mai fatto. Ma quando gli anni cominciano a pesare, qualche dubbio ti viene. Suppongo sia normale: nessuno ha la certezza di aver fatto sempre la scelta giusta in amore, nell'educazione dei figli o nel campo del lavoro.

Certi rimpianti ognuno li tiene per sé. Tutt'al più li confida all'amico intimo. Tra i miei "rimpianti" ce n'è uno, piccolo piccolo, che credo di poter raccontare in questa pagina, dove sono sicuro di trovare l'attenzione di lettori amici: riguarda una bella Alfa Romeo che mi capitò d'incontrare tanti anni fa. Mi piacque. E me la feci scappare.

Era il 1973, forse il 1974. Io ero il più giovane redattore di Quattroruote, "libero di stato" e con qualche soldino in tasca. Dopo una "vacanza" alla scuola di vela di Caprera, una delle ragazze invitò tutti i compagni di corso nella sua casa di Greve in Chianti, provincia di Firenze. Naturalmente ci andai: sarebbe stato divertente ripassare con gli amici avventure e disavventure a bordo dei "Vaurien" e dei "Caravelle" della scuola. Benché di legno, quelle barche erano autentiche corazzate, studiate per resistere ai peggiori maltrattamenti. Nonostante ciò, io ero riuscito a "scotennare" un "Vaurien" im-

piagliando lo strallo di prua nel boma di un'altra barca: lo strallo si era strappato e si era tirato dietro tutta la coperta. Albero e vela erano finiti in acqua, ma il mio "Vaurien" era rimasto a galla e in assetto, mentre l'altro coinvolto - con mia grande soddisfazione - era scuffiato e i due a bordo erano finiti in acqua.

Torniamo alla festa. Quella della mia amica non era esattamente la "villetta" che mi aspettavo. Era un'antica dimora che sorgeva su una collina, tra due filari di cipressi. Davanti al portico dalle volte affrescate, un grande piazzale si affacciava come una terrazza sui vigneti intorno. Un muretto in pietra e una serie di orci piantati a limone gli facevano da cornice. Uno spettacolo.

Naturalmente volli curiosare intorno e finii col ficcare il naso anche nella rimessa, un edificio lungo e basso, illuminato da una serie di feritoie che proiettavano i raggi del sole su un autentico emporio del mondo passato: un trattore arrugginito, un paio di carri a traino animale, attrezzi agricoli, una pesante incudine da fabbro, arnesi di tutti i tipi... Il "materiale" era stratificato come la roccia sedimentaria: più t'inoltravi in profondità nel magazzino, più antichi erano i "fossili" che incontravi, molti dei quali degni di un museo etnografico. A ridosso di una parete mi attirò la grande sagoma grigioverde di un telo mimetico che rivelava le forme di un'automobile.

Trovai un varco e mi avvicinai fino a individuare una ruota a raggi cromati. "Guardala pure. È un'Alfa Romeo '1900' Touring. Era del nonno" disse la mia ospite mentre mi aiutava ad arrotolare il telo fin sopra il padiglione. Poi aggiunse: "Mio padre dice sempre che dovremmo far piazza pulita di tutta questa roba. Lo spazio ci serve. Peccato per l'Alfa del nonno, ha fatto appena 15.000 km. Per girare in campagna lui adoperava sempre la 'Belvedere'. D'altra parte, macchine così non le vuole più nessuno, neppure se gliele regali".

Stavo per dire: "La prendo io", ma cominciai a pormi delle domande: quanto mi sarebbe costato rimetterla in strada? Dove l'avrei parcheggiata? Eppoi era uscita da poco l'"Alfetta", che mi piaceva un sacco: era il caso di accollarsi anche i costi di una vecchia "1900"? Beh, ripensandoci, era il caso. E oggi, anche se sono passati tanti anni, ogni tanto, distrattamente, penso a lei.

P.s. Dopo sedici anni lascio la direzione di Ruoteclassiche. Ringrazio l'editore, la redazione, i collaboratori e soprattutto i lettori. Al nuovo direttore David Giudici auguro buon lavoro. R.L.



STEFANO TARTAROTTI

di Alessandro Bartoletti

ADDIO GIORNI DI GLORIA

È nel momento in cui credi di essere a un passo dal tuo sogno più grande. Quando sei in testa dalla prima curva. Quando ti mancano sette giri e dici: "È fatta". Ecco, è in quel momento che succede. Non è per un avversario, non è un tuo errore: è la tua macchina che ti tradisce. Centocinque curve ti separano da quel sogno e il cambio della tua McLaren si blocca. Devi fare trenta chilometri ancora. E ti è rimasta solo la sesta.

Domenica 24 marzo 1991. Immaginate di essere Ayrton Senna, sette stagioni in F1, finora due titoli mondiali e ventisette vittorie, nessuna in Brasile. Riuscirci è il sogno. Immaginate di essere a Interlagos e che ai box ci siano vostro padre e vostra madre che stringono la bandiera del Brasile. Immaginate di essere davanti a 300.000 spettatori, la vostra gente, lì solo per voi, che da due ore strilla così forte il vostro nome che riuscite a sentirlo, distintamente, nonostante il casco in testa e il V12 alle spalle.

Tu non puoi mollare. Cerchi di gestire il vantaggio che hai e in curva ti aiuti con la frizione per tenere su i giri del motore. Ti sembra perfino di sentire i commentatori dire che guidare una Formula 1, in questa maniera, è impossibile. "Non può farcela. Deve fermarsi". Ma tu ci stai riuscendo. Tieni duro, e vinci, e ti metti a urlare come un bambino. Gridi per la gioia, per la fatica, per liberarti. Sei sfinito, accosti la monoposto e per un attimo sveni. Per lo sforzo, per l'emozione, per quell'urlo.

Solo così si può capire quanta umanità ci fosse dietro al grido disumano di Ayrton Senna. Lui forse credeva che fosse una cosa solo sua, nell'intimità del suo casco. Ma la telecamera di bordo ha catapultato quel grido in diretta e in mondovisione. In quel momento il pilota Senna ha svelato l'uomo Ayrton.

Ayrton Senna da Silva, 3 titoli mondiali, 41 vittorie, 65 pole position, l'uomo ossessionato dalla perfezione, il pilota che preferiva il bagnato all'asciutto, il campione che credeva in Dio, è morto vent'anni

fa esatti (ne aveva 34). Al settimo giro del G.P. di San Marino, sul circuito di Imola, il primo maggio, in un fine settimana che, a raccontarlo, ancora oggi non ci credi.

Tre giorni maledetti. Durante le prove del venerdì Rubens Barrichello decolla su un cordolo, sbatte alla Variante Bassa e la sua Jordan si capovolge; se la cava col naso rotto e uno spavento enorme. Il sabato l'austriaco Roland Ratzenberger, su Simtek, si schianta alla Curva Villeneuve; muore sul colpo. La domenica, al via, la Lotus di Pedro Lamy centra in pieno la Benetton di JJ Lehto; una ruota e altri detriti feriscono nove spettatori. Dopo una sosta ai box la Minardi di Michele Alboreto perde una ruota che travolge e ferisce cinque meccanici. E poi Senna, con la sua Williams, alla Curva del Tamburello.

"Correre per me è un modo di vivere", aveva detto. "Un modo di ridere, di piangere. Un modo di esprimere i miei sentimenti". La mattina dopo la sua morte i giornali brasiliani scrissero: "Si è rotto lo specchio dove ci vedevamo primi nel mondo". Nel giorno del suo funerale le persone che si riversarono nelle strade di San Paolo furono più di tre milioni. Accorsero da tutto il Paese e con ogni mezzo; le motociclette della polizia simulano una carica, gli elicotteri si esibiscono in cielo, le auto che seguivano fecero strillare per tutto il tempo i loro motori. Il giorno della finale dei Mondiali di calcio Usa '94, quella del rigore sbagliato di Roberto Baggio, la nazionale brasiliana gli dedicò la vittoria: "Senna, acceleriamo insieme: il quarto Mondiale è nostro".

L'emozione suscitata dalla sua morte ha contribuito a cambiare per sempre il mondo della Formula 1: dopo di lui, perdere la vita in una gara è diventata una cosa definitivamente inaccettabile e la sicurezza una faccenda da trattare finalmente sul serio. I circuiti, gli incidenti, le auto: dopo Senna nulla è più stato come prima. Neppure i campioni. 



Il campione perfetto

Nella foto. Ayrton Senna (1960-1994) era ossessionato dalla perfezione. Raccontano i suoi meccanici: "Spingeva sempre oltre il limite: se stesso, l'auto, la squadra". A sinistra. Imola, primo maggio '94: Senna sulla griglia di partenza. Pochi minuti dopo avrebbe incontrato il suo destino alla Curva del Tamburello. Più a sinistra. Interlagos, marzo '91: Senna esulta urlando dopo la sua prima vittoria in Brasile.

DARIO MITTIER/GETTY IMAGES

DARIO MITTIER/GETTY IMAGES



Me ne dia **SEI METRI**

Negli Usa degli anni 70 erano ancora in molti a comprare automobili "un tanto al metro". La dotazione di bordo offriva quanto di meglio all'epoca fosse disponibile. Per motore, un V8 di 6,6 litri con solo 159 CV a 3400 giri/min

di Lorenzo Ruffini, foto di Paolo Carlini



Lincoln Continental

Town Coupé

S fiorava i sei metri: non era certo fra le auto più compatte sul mercato. Il 1979, anno della nostra "Continental Town Coupé", fu l'ultimo delle Lincoln "full size".

Indifferente al downsizing, cioè alla tendenza a ridurre dimensioni e cilindrata manifestatasi a seguito della crisi petrolifera del '73 e dell'aumentata sensibilità verso le problematiche ambientali, la Casa aveva continuato a mantenere in produzione l'ammiraglia "Continental", completamente rinnovata con il model year 1970. Una vettura mastodontica,

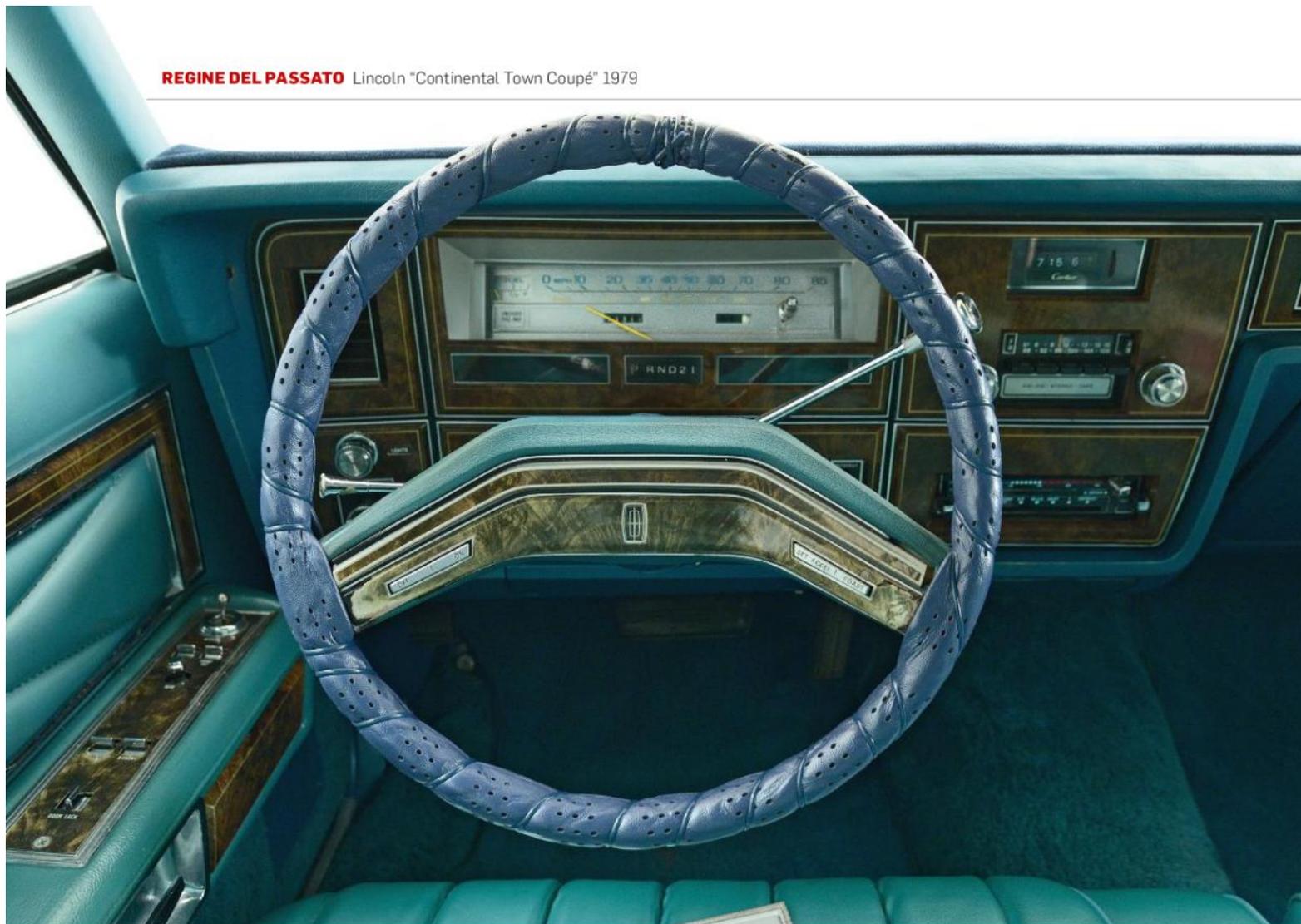
nata con un passo di 322,5 cm (127"), portato a 323 (127,2") nel 1974, e lunga ben 5,71 metri, poi lievitata fino a 5,92. La denominazione "Continental" aveva fatto la sua comparsa nel 1940, divenendo subito sinonimo di lusso ed esclusività; nel 1949 il nome scomparve, ma nel 1956 venne reintrodotta e continuò ad essere impiegata fino al 2002.

Nel 1979 la gamma "Continental" comprendeva due carrozzerie: 4 door sedan (berlina a quattro porte) e 2 door coupé. Oltre alle versioni base venivano offerti gli allestimenti opzionali "Town Car", "Town ▶

Abbassa lo sguardo

Nella foto. I fari a scomparsa erano stati introdotti sulla "Continental Mark III". Nel 1977 la "Lincoln" era la più lunga automobile di serie al mondo, superata solo dalle limousine. L'esemplare del servizio appartiene a un imprenditore italiano appassionato di auto americane "full size" anni 70.





250.000 km ben portati

Sopra. Il volante è stato rivestito. Il contamiglia segna 160.000, pari a 257.000 km. Sul bracciolo vi sono i comandi degli alzacristalli e per le regolazioni dei sedili e del retrovisore sinistro. Sulla plancia, la radio AM-FM con Stereo 8.

Nella foto. Lunga 233 pollici (5918 mm), la nostra "Continental Town Coupé" monta i cerchi "Turbine Spoke Wheels" (optional).





Coupé”, “Collector’s Series” e “Williamsburg”. La nostra “Town Coupé” è una delle 14.784 prodotte nel 1979; fu ordinata presso la concessionaria Harrison Motor Sales di Taylorville (Illinois) il 29 novembre del 1978 e costruita il 12 febbraio del 1979.

Il primo acquirente scelse la livrea Medium Turquoise Metallic con “coach roof” (rivestimento della zona posteriore del padiglione in vinile imbottito) coordinato. In tinta erano anche gli inserti in vinile delle modanature applicate nella parte inferiore delle fiancate (“Turquoise Premium Bodyside Moldings”) e la pelle dei sedili (“Twin Comfort Lounge Seats”). Nella lunga lista degli equipaggiamenti a richiesta figuravano, oltre al “coach roof”, i sottili profili adesivi sulle fiancate (“White Paint Stripe”), lo

speed control, il piantone regolabile, l’impianto radio AM-FM Stereo 8, il tergicristallo con temporizzatore, lo specchietto retrovisore destro regolabile dall’interno, il “Defroster Group” (sbrinatoro lunotto e specchietto retrovisore sinistro), i cerchi “Turbine Spoke”, gli pneumatici LR78x15 e il gancio traino (“Trailer Tow Package”).

La protagonista di queste pagine appartiene a Christian Rogora, imprenditore di Olgiate Olona (Varese) con la passione per le americane “full size” (sul numero di luglio 2013 abbiamo pubblicato la sua Cadillac “Eldorado Custom Biarritz” del 1978). Egli l’ha acquistata nel 2007 scovandola grazie ad un annuncio su eBay; era stata messa in vendita da un concessionario di Sarasota (Florida) che l’aveva appe- ➤

Il terzo incomodo

Sopra. I sedili anteriori, rivestiti in pelle turchese e regolabili elettricamente in sei direzioni, sono omologati per tre posti.

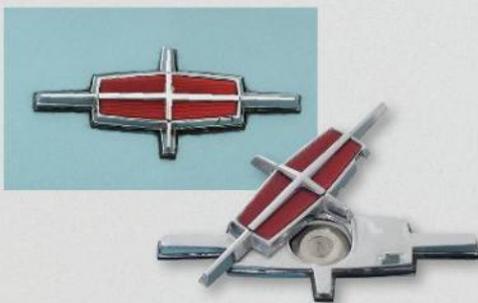
Sopra a sinistra. La scritta “Town Coupé” è ripetuta sulla plancia. Nell’ampio cassetto portaoggetti è stata ricavata una “nastroteca” per gli Stereo 8. Radio e giranastri sono originali e perfettamente funzionanti.

Pesava sui 2200 chili, che non sono poi tanti.
Una moderna BMW “Serie 7” pesa
circa altrettanto, ma è quasi un metro più corta



Due assi in croce

A destra. Il marchio della Lincoln nasconde la serratura del bagagliaio. Esso compare anche sulla griglia anteriore.



na ritirata da un pensionato tedesco che trascorreva i mesi invernali nella calda cittadina americana. Nel corso degli anni il rivestimento bianco del padiglione ha sostituito l'originale turchese; inoltre è stato rimosso il gancio traino (ma sono rimasti i puntoni di rinforzo).

La "Continental" fu prodotta nel 1979 in circa 88.000 unità, un risultato tutt'altro che disprezzabile considerando che all'epoca il gusto della clientela si era già orientato verso vetture di taglia inferiore. La "Continental" model year 1970 non nasceva da un progetto all'avanguardia, anzi quest'ultima abbandonava lo schema costruttivo a scocca portante della serie precedente per tornare al tradizionale telaio separato con scocca imbullonata. Più moderna invece la nuova sospensione posteriore, che lasciava le obsolete balestre semiellittiche longitudinali a fa-

vore delle molle elicoidali. A muovere questo colosso vi era un poderoso V8 di 460 cid (7538 cm³) da 365 HP, già introdotto nel 1969. Nel corso del 1977 questo motore (depotenziato a 208 HP) divenne optional, sostituito nella dotazione standard da un V8 di 400 cid (6590 cm³) da 179 HP (scesi a 166 nel 1978 e a 159 nel 1979); nel 1979 il "460" non fu più disponibile. L'impianto frenante prevedeva dischi all'avantreno e tamburi al retrotreno; nel 1976 a richiesta vennero proposti i freni a disco posteriori.

Durante il suo ciclo produttivo, durato nove anni, il modello venne sottoposto a continui aggiornamenti estetici, il più importante dei quali fu introdotto nel 1975. La Lincoln non ambiva ad essere una vettura moderna; il suo obiettivo al contrario era quello di soddisfare le esigenze di una clientela tradizionalista ed esigente quanto a dotazioni

La sensazione di opulenza era in parte dovuta allo spreco di spazio: un lusso che pochi modelli si permettevano

Grandissima fuori, piccola dentro

Sopra. La moquette che riveste il bagagliaio è quella d'origine.

Sorprende, in una vettura di sei metri, l'irregolarità del vano.

In alto. Il motore è un V8 di 400 cid (6,6 litri) con carburatore doppio corpo della Motorcraft. Il model year 1978 poteva ancora montare a richiesta il V8 di 460 cid (7,5 litri), tolto dal mercato per l'anno modello 1979.





e confort. L'opulenza degli interni era rivelata, più che dal livello di finitura, a dire il vero non eccelso, dalla ricchezza dell'equipaggiamento. Tutti i gadget che la tecnologia dell'epoca era capace di offrire trovavano posto sulla "Continental". La dotazione comprendeva tra l'altro trasmissione automatica, servosterzo, alzacristalli elettrici, aria condizionata, inserti in finto legno sulla plancia, orologio digitale Cartier, radio AM-FM mono abbinata a quattro altoparlanti e all'antenna elettrica.

Il più lussuoso allestimento "Town Coupé" prevedeva in aggiunta il rivestimento in moquette spessa del vano bagagli, i sedili "Twin Comfort Lounge" regolabili elettricamente in sei direzioni, la selleria "Valleao velour" e i deflettori anteriori discendenti a comando elettrico ("Power vent windows"). Difficile non essere soddisfatti. 

Contro il vento a muso duro

Sopra. Il disegno del muso non rivela alcuna attenzione per l'aerodinamica. Durante il ciclo vitale di questo modello (1970-1979) la massiccia calandra fu sottoposta a numerosi ritocchi estetici. Una "Continental 2 Door Coupé" vale intorno ai 6400 dollari, ossia 4650 euro.

CARATTERISTICHE

Motore	Ant. longitudinale - 8 cilindri a V Cilindrata 6590 cm ³ Alesaggio 101,6 mm - Corsa 101,6 mm Rapporto di compressione 8:1 Potenza 159 HP a 3400 giri/min Coppia 45,5 Kgm a 1800 giri/min Valvole in testa Distribuzione ad albero a camme centrale Carburatore doppio corpo Motorcraft Raffreddamento ad acqua Impianto elettrico 12 V, batteria 68 Ah.
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio automatico a tre rapporti Rapporto al ponte 2,75:1 Pneumatici LR78x15 Cerchi in lega.
Corpo vettura	Coupé 2 porte, 6 posti Telaio a longheroni e traverse in acciaio Carrozzeria in acciaio Sospensioni ant. a ruote indipendenti, molle elicoidali Sospensioni post. a ponte rigido, molle elicoidali Ammortizzatori idraulici Freni ant. a disco ventilati; post. a tamburo, servofreno Serbatoio carburante 90,8 litri.
Dimensioni e peso	Passo 3231 mm Carreggiata ant./post. 1635/ 1635 mm Lungh. 5918 mm Largh. 2022 mm Altezza 1377 mm Peso a vuoto 2200 kg.
Prestazioni	Velocità 180 km/h Consumo medio 22 l/100km.



SI "NAVIGA" IN UN FLUIDO CHIAMATO ASFALTO

Sterzo evanescente, motore silenzioso, sospensioni morbidissime: sembra di viaggiare a bordo di un dirigibile, senza contatto con il suolo.

Il confort è elevato, ma se avevate in mente la guida sportiva, scordatevela

di **Lorenzo Ruffini**, foto di **Paolo Carlini**

Si, le dimensioni sono imponenti, ma la guida è comoda e non richiede alcuno sforzo. Lo spazio abbondante ai posti anteriori, la silenziosità del motore, la morbidezza delle sospensioni e la dolcezza di marcia assicurata da un cambio automatico della migliore scuola americana trasmettono la sensazione di galleggiare in un fluido. L'evanescenza dello sterzo (il volante si lascia manovrare con un dito) è tale che sembra di azionare il timone di un dirigibile. La Lincoln "Continental Town Coupé", lo avre-

te capito, è quanto di più lontano si possa immaginare dal concetto di auto sportiva. Le prestazioni sono modeste. E verrebbe da esclamare: "per fortuna!". Perché le caratteristiche del telaio non sarebbero all'altezza di un motore più potente. La velocità massima di 180 km/h, attribuita a una macchina di 6,6 litri di cilindrata, fa sorridere se si pensa che l'"Alfetta 2.0", cilindrata meno di un terzo della "Continental", toccava i 185 km/h. L'accelerazione è ancor più deludente: i 15,5 secondi da 0 a 60 miglia





orarie (96,56 km/h) sono un tempo da utilitaria. Basti dire che la "128", una "1100", ne impiegò 14,3 nella prova di Quattroruote. In compenso (si fa per dire), la "Continental" consuma senza pudore, come si conviene a una "maxi" equipaggiata con un V8 di grossa cilindrata alimentato a carburatore. Mediamente si fanno i 5-6 chilometri con un litro. In autostrada la macchina si comporta bene. Bisogna solo evitare manovre brusche, che ad alta velocità potrebbero innescare pericolosi ondeggiamenti, e

mantenere un'adeguata distanza di sicurezza dalle vetture moderne, che si fermano in spazi più brevi. Sui percorsi collinari conviene adottare un ritmo da passeggiata e godersi il paesaggio; in montagna meglio non avventurarsi, soprattutto se la strada è strettissima. Se poi c'è chi, avendo a disposizione un bel piazzale, volesse divertirsi a farla scodare fino a far fumare le gomme, tipo inseguimento cinematografico all'americana, la Lincoln sarebbe felicissima di accontentarlo.

Non è mai su di giri

Sopra. Si viaggia a 60-70 km/h col motore a 1300-1400 giri al minuto. A queste andature si riesce a contenere il consumo entro livelli abbastanza ragionevoli.

Sotto. Con i proiettori accesi il muso sembra animarsi, come quello di una bambola che ha aperto gli occhi. Gli indicatori di direzione a luce ambrata, per la verità un po' cimiteriale, rimangono accesi.



LE CLASSICHE DI DOMANI FANNO CINQUINA!

“Le Youngtimer” della fortunata serie che Ruoteclassiche dedica alle “storiche” di domani hanno colpito al cuore: tanto è stato il successo dei primi volumi che ne abbiamo previsto un quinto, a giugno.

Si tratta di auto che oggi, a distanza di appena vent’anni, sono già autentiche rarità e possono far gola a chi è in cerca di macchine fuori dell’ordinario e spesso dimenticate. Fra queste, nel volume in edicola a maggio, al prezzo di 4,70 euro in più rispetto alla sola rivista, troverete la Lancia “Delta Integrale”, modello molto amato messo a confronto con la To-

yota “Celica 4WD Turbo” e la Nissan “Sunny GTI-R”. Protagoniste delle storiche prove di Quattroruote saranno anche la Chrysler “Viper RT/10”, l’Alfa Romeo “155 Turbo 16VQ4” (in un test a test con la Opel “Calibra 2.0i Turbo 16V 4x4” e la Volkswagen “Passat 2.0i Variant Syncro GLi”), la Porsche “911 Turbo” e la Mercedes AMG “500SL 6.0”. Menzione particolare da un punto di vista tecnico meritano poi senz’altro la Mazda “RX-7” rotativa e le raffinate Jaguar “XJRS” e BMW “740i”, ma non mancano anche vetture più popolari come la “Panda 4x4”, la Citroën “AX 14 4x4”, l’Autobianchi “Y10 4WD”, la Volkswagen “Golf GL” e la Fiat “Tipo GT”.

Nel volume di giugno, invece, toccherà tra le altre a un piccolo classico come la Renault “Twingo”, alla Chrysler “Grand Cherokee”, alla Wrangler “Jeep”, alla BMW “M5” e all’Alfa Romeo “164 Q4”.

Nelle cinque uscite abbiamo cercato di tener ben presenti due obiettivi: da un lato, quello di far tornare indietro i nostri lettori a un passato recente, risvegliando ricordi ed emozioni legati a vetture emblematiche del periodo; dall’altro, quello di fornire una guida utile a districarsi in un mercato complesso, per riconoscere e rivalutare i modelli più interessanti.

“Delta Integrale” da copertina

Sotto. Una delle “youngtimer” più apprezzate dagli appassionati di casa nostra: la Lancia “Delta Integrale”, scelta come protagonista di copertina dell’ultimo volume della serie.

4 Collaboro Ruoteclassiche n. 65 maggio 2014 € 4,70 - Periodico

Il meglio di **QUATTORRUOTE**

1986-1992

Le Youngtimer

Volume quarto



Alfa Romeo 33 Permanent 4 Fiat Panda 4x4 CLX cat. Citroën AX 14 4x4
Autobianchi Y10 4WD Porsche 911 Turbo Lancia Delta Integrale
Toyota Celica 4WD Turbo Nissan Sunny GTI-R Jaguar XJR-S
Mercedes AMG 500 SL 6.0 Fiat Tipo GT Volkswagen Golf GL BMW 740i Mazda RX-7
Alfa Romeo 155 2.0i Turbo 16V Q4 Opel Calibra 2.0i Turbo 4x4
Volkswagen Passat 2.0i Variant Syncro GLi Chrysler Viper RT/10

RUOTECLASSICHE

Maggio

Alfa Romeo 33 Permanent 4 - Fiat Panda 4x4 CLX cat./Citroën AX 14 4x4 - Autobianchi Y10 4WD - Porsche 911 Turbo - Lancia Delta Integrale - Toyota Celica 4WD Turbo/Nissan Sunny RTI-R - Jaguar XJR-S - Mercedes AMG 500 SL 6.0 - Fiat Tipo GT/Volkswagen Golf GL - BMW 740i - Mazda RX-7 - Alfa Romeo 155 2.0i Turbo 16V Q4 - Opel Calibra 2.0i Turbo 4x4 - Volkswagen Passat 2.0i Variant Syncro GLi - Chrysler Viper RT/10

FEBBRAIO

1 Collaboro Ruoteclassiche n. 64 febbraio 2014 € 4,70 - Periodico

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 208
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

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

Sportive e 4x4

Diciotto le auto sotto la lente, con una folta delegazione di sportive e 4x4.

A destra, Opel "Colibra 2.0i Turbo 4x4".

Sotto, Alfa Romeo "33 Permanent 4", Turbo 16V".



VENEZIA - RIGA

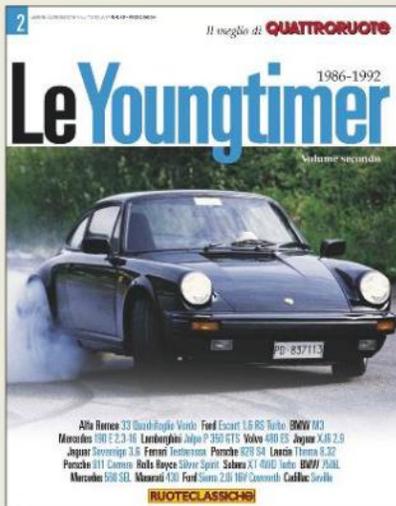
ROTTA DELL'AMBRA

Portare l'auto classica nella "capitale della cultura europea" di quest'anno: Riga, in Lettonia. È ciò che si propone un singolare raid turistico, l'"Amber Trophy", in programma -



con partenza da Venezia - dal 28 giugno al 5 luglio. Il percorso - circa 2000 km di sola andata - si snoderà a ritroso lungo l'antica via dell'ambra, che veniva utilizzata per trasportare la preziosa resina fossile dai luoghi d'origine, il Mar Baltico e il Mare del Nord, verso l'Italia, la Grecia e l'Egitto, che nei tempi antichi erano i maggiori trasformatori d'ambra grezza. I partecipanti anziché misurarsi col cronometro lo faranno con una macchina fotografica digitale, che sarà fornita dagli organizzatori alla partenza. Le foto degli equipaggi saranno giudicate da una giuria che decreterà il vincitore del Trophy. Ammesse vetture ante 1984, che una volta arrivate a Riga rientreranno a Venezia in container. info@ambertrophy.eu

MARZO



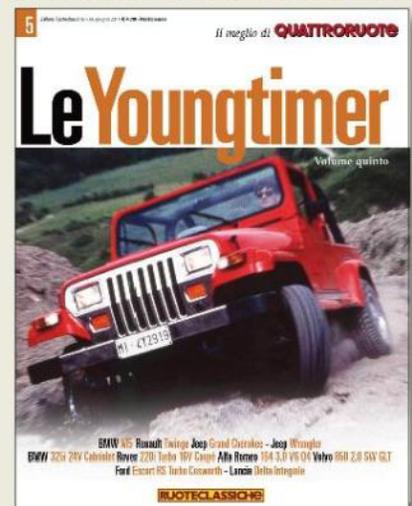
Alfa Romeo 33 Quadrifoglio Verde - Ford Escort 1.6 RS Turbo - BMW M3 Mercedes 190 E 2.3-16 - Lamborghini Jalpa P. 350 GTS - Volvo 480 ES - Jaguar XJ6 2.9 - Jaguar Sovereign 3.6 - Ferrari Testarossa - Porsche 928 S4 - Lancia Thema 8.32 - Porsche 911 Carrera - Rolls Royce Silver Spirit - Subaru XT 4WD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

APRILE



BMW 320i Touring - Rover 820 Si Fastback - Bentley Turbo - Mercedes 250 GD - Cadillac Allanté/Opel Kadett GSi Cabrio - Citroën XM - Renault 25 TXI - Audi Coupé - Audi 90 Quattro 20 V - Land Rover Discovery - Lamborghini LM 002 - Toyota Land Cruiser LJ-70 V6 - Alfa Romeo Spider - Mazda MX-5 - Mazda 323 4WD Turbo 16V - Alfa Romeo 164 6 cilindri - Renault Espace

IL VOLUME IN PIÙ A GIUGNO



BMW M5 - Renault Twingo - Jeep Grand Cherokee - Jeep Wrangler - BMW 325i 24V Cabriolet - Rover 220i Turbo 16V Coupé - Alfa Romeo 164 3.0 V6 Q4 - Volvo 850 2.0 SW GLT - Ford Escort RS Turbo Cosworth - Lancia Delta Integrale

AMELIA ISLAND (USA)

A una "Ghibli" IL TROFEO RUOTECLASSICHE

Grandi celebrazioni hanno contraddistinto il 19° Concorso d'eleganza di Amelia Island, in Florida. Da un lato i cent'anni di Maserati a tenere banco, dall'altro la classe dedicata alle vetture Zagato. In effetti la casa del Tridente ha fatto incetta di premi, anche perché le vetture portate sul campo dai rispettivi proprietari erano di altissimo livello.

Basti dire che il premio per la Zagato più bella, presentato da Andrea Zagato in persona, è andato a una delle pochissime "Zagato" non inserite nella classe dedicata alla carrozzeria. "Quando ho visto la 16 cilindri - ha detto Zagato riferendosi alla Maserati 'Tipo V4' del 1931 - non ho resistito". In effetti, sarebbe difficile dargli torto, sia per la

bellezza sia per l'importanza storica della vettura. Non da meno l'Alfa Romeo "8C 2300 Monza Zagato" della Fred Simeone Foundation di Philadelphia, che ha portato la macchina che arrivò seconda alla Mille Miglia del 1933 con Castelbarco/Cortese, e la "250 F Monoposto" del 1955, telaio #2515, vettura con un pedigree sportivo di tutto rispetto.

Il Trofeo Ruoteclassiche, assegnato dai giudici del concorso alla migliore carrozzeria italiana, ha visto premiata la Maserati "Ghibli Spyder" (1970) carrozzata Ghia di Ivan e Myrna Ruiz (dalla Georgia). Dopo una sfilata di quattro ore, il Best in Show è andato a due autentici mostri sacri: nella sezione "Lusso", alla Horch "853 Voll & Ruhrbeck" del 1937 del collezionista di Reno (Nevada), Bob Lee; nella sezione sportiva, alla Scarab del 1958, della Collier Collection di Naples (Florida). Jochen Mass, il pilota celebrato per la sua vittoria a Le Mans 25 anni fa, ha portato alcuni amici che sono arrivati a bordo delle vetture da corsa da lui guidate nel corso della sua carriera. Tra il racconto di un aneddoto e l'altro, l'asso tedesco è riuscito a guidare la McLaren "M23" da F1 del 1977, ma ha dichiarato che, se avesse potuto, avrebbe volentieri rifatto un giro sulla Sauber - Mercedes "C92".

Un'impressione generale: oggi, se si vogliono vedere certe auto italiane, a prescindere dal periodo e dal tipo, è consigliabile andare Oltreoceano. (M.D.)



"ARDITA" DI PAPÀ

Un nostro lettore di nome Carlo ci invia questa istantanea del padre con un gruppo di amici. La foto riporta sul retro solo il luogo e la data dello scatto: Gardesana, 1938; quello che invece non è scritto è il modello della vettura, che Carlo suppone sia una Fiat "Ardita". Glielo confermiamo, è una versione "1750" o forse "2000".



TORNATA COME NUOVA

Questa bella Volkswagen-Porsche del 1973 è stata riportata ai suoi antichi splendori da un minuzioso restauro effettuato l'estate scorsa nell'Autofficina Europa di Ponzano Veneto (TV). Un nostro lettore, Giovanni Schembri, ci invia la foto che ritrae la vettura insieme con il padre Maurizio, che l'acquistò nel 1977.



“ Per attirare gli uomini io indosso un profumo che si chiama "Interno di macchina nuova" ”

Rita Rudner

(attrice teatrale americana)

LA COPERTINA CHE MI HA FATTO SUSSULTARE

Sergio Piovesan, di Milano, ha avuto un sussulto quando ha visto la copertina di Ruoteclassiche di dicembre 2013, che aveva come protagonista la Fiat "2300". Si è ricordato di quando, negli anni Sessanta, suo padre Gino, autista presso la filiale di Milano della Fiat, posò per un servizio fotografico in compagnia dell'attrice Abbe Line e venne ritratto quasi nella stessa posizione del "nostro" chauffeur. A voler

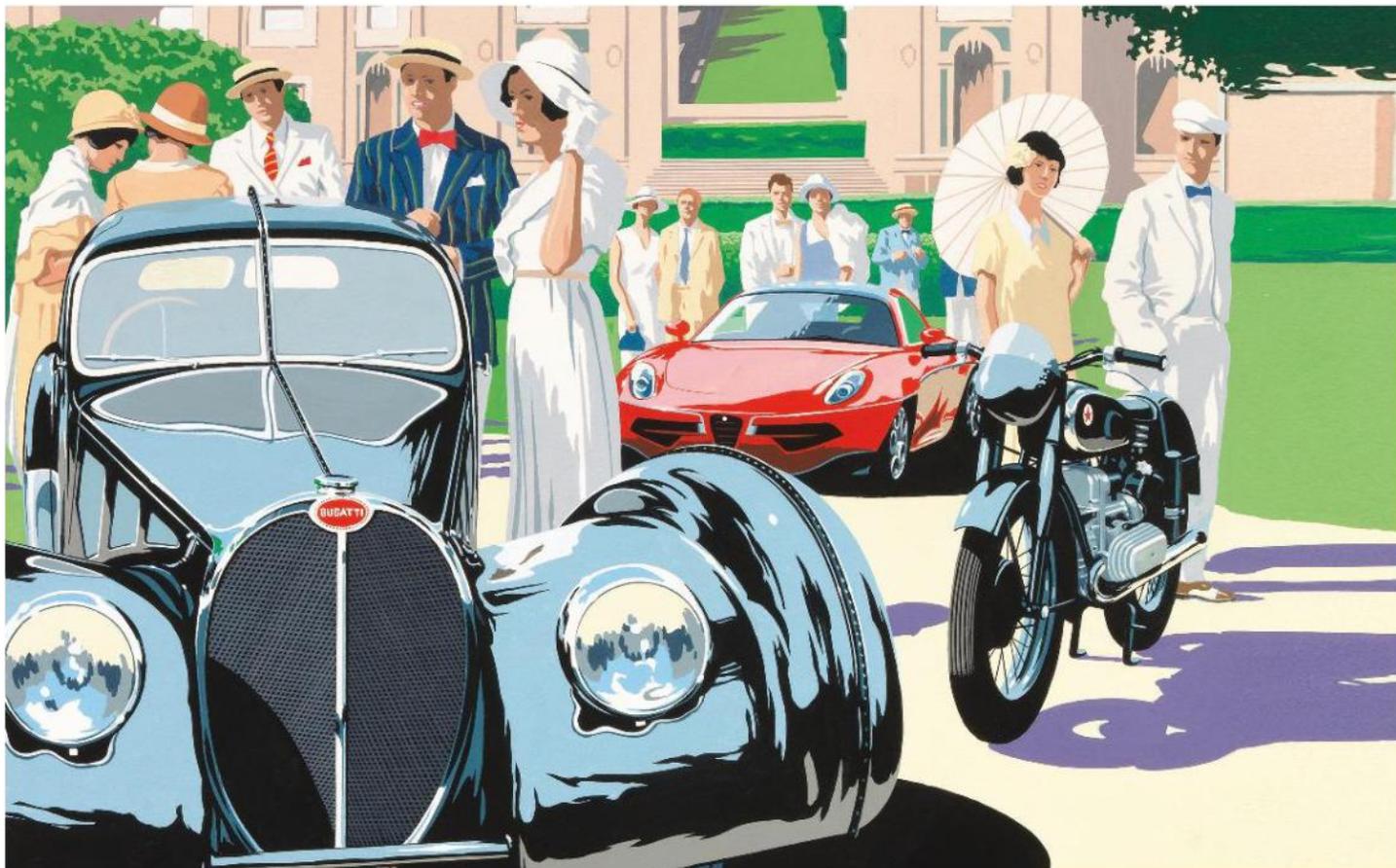
essere pignoli, la "2300" della foto in bianco e nero è una versione "Lusso", prodotta tra il 1963 e il 1968.





CONCORSO D'ELEGANZA
VILLA D'ESTE

dal
1929



DAYS OF ELEGANCE

CONCORSO D'ELEGANZA VILLA D'ESTE / DAL 23 AL 25 MAGGIO 2014

I grandi eventi a Villa Erba, Cernobbio, Lago di Como

Venerdì sera:

Serata di cinema all'aperto
con "Il grande Gatsby"

Sabato / Domenica:

Presentazione di veicoli dedicata a
"I 110 anni di Rolls-Royce",
MINI e motociclette custom BMW

Domenica:

Concorso di Motociclette, parata
di Vetture d'Epoca e di Concept Car,
presentazione dei premi

Per informazioni più dettagliate: www.concorsodeleganzavilladeste.com

**BMW
GROUP**
Classic



Rolls-Royce
Motor Cars Limited

STATI UNITI

Vendesi garage di 007, ma solo **IN BLOCCO**



Nel nome di Aston

Sopra. L'Aston Martin "Vanquish" utilizzata da 007-Pierce Brosnan nelle riprese di "La morte può attendere" (2002).

A destra. L'Aston Martin "DB5" di "Goldeneye" (2005), "clone" della vettura guidata da Sean Connery in "Goldfinger" (1964).

In alto. Il collezionista Michael Dezer a cavallo di una "Vespa", altra sua grande passione.

Quando c'è di mezzo James Bond è difficile che ci siano mezze misure. L'ultima conferma arriva da un eccentrico industriale americano - Michael Dezer - che ha deciso di liberarsi in blocco di ben 59 veicoli usati nei film del celebre agente di Sua Maestà. Si tratta della collezione più importante e costosa al mondo di auto e cimeli di 007, che Dezer ha cominciato ad accumulare fin dal 2011 quando rilevò una parte consistente dei pezzi custoditi nel Bond Museum di Keswick, in Inghilterra.

La raccolta, a lungo esposta in un museo di Miami, comprende alcune automobili davvero importanti, non tutte guidate dai vari Bond che si sono succeduti sullo schermo, come la Lotus "Esprit Turbo" de "La spia che mi amava" (1962), la Citroën "2 CV"



di "Solo per i tuoi occhi" (1981) e ben sei Aston Martin: dalla "V8" di "Zona pericolo" (1987) alla "DB5" di "Goldeneye" (1995) e alla "Vanquish" di "La morte può attendere" (2002). Dezer non ha mai limitato la sua passione alle quattro ruote, avendo messo le mani anche sulla moto Cagiva di "Goldeneye", il Tuk Tuk di "Octopussy - Operazione Piovra" (1983), lo yacht usato in "Dalla Russia con amore" (1963) e persino sul carro armato russo "T55" di "Goldeneye", oltre che su centinaia di memorabilia, dai giocattoli ai poster e alle locandine cinematografiche.

Ora ha preso la decisione di vendere i suoi gioielli, ma solo - a quanto pare - a chi sia disposto a prenderseli in blocco, pagando una cifra equivalente a 24 milioni di euro.



DAL 24 AL 27 APRILE

TERRE DI CANOSSA CON DUE CENTENARI

Motori pronti per la quarta edizione del Terre di Canossa, in programma dal 24 al 27 aprile, con partenza dalla città del Tricolore, Reggio Emilia. Molte le novità di quest'anno, a cominciare dai due centenari che saranno omaggiati: quello del comune di Forte dei Marmi, dove i concorrenti faranno tappa due notti, e quello della Maserati, main sponsor dell'evento. Le prove a cronometro aumentano a 75 e a queste si aggiungono due prove di media (con classifica a parte), pensate appositamente per chi vuole approfittare del "Grande evento Csaï" Terre di Canossa come ultimo allenamento utile in vista della Mille Miglia (15-18 maggio). Nuovo anche il percorso tracciato dagli organizzatori - la Scuderia Tricolore di Reggio Emilia - con la "scalata" del Passo del Cerreto, le prove a cronometro sul pontile di Pietrasanta, il passaggio nella base navale di La Spezia, il pranzo in centro a Pisa, il controllo a timbro a Torre del Lago Puccini, davanti alla villa che fu del celebre compositore, e l'arrivo di

tappa nel centro della splendida Pietrasanta, città d'arte nota in tutto il mondo che ospita artisti del calibro di Botero. Confermate

invece alcune delle proposte più gradite dello scorso anno: il transito in Piazza dei Miracoli a Pisa, lo spettacolare passo del Lagastrello e le serate in stile glamour: la prima con lo chef "stellato" Andrea Incerti Vezzani e l'omaggio musicale a Puccini, la seconda, dedicata al centenario del Comune di Forte dei Marmi, con il beach party al tramonto con musica dal vivo al "Bambaissa", la terza con la cerimonia di premiazione nella storica Sala del Tricolore, dove nel 1797 è nata la bandiera Italiana. Per informazioni: www.gpcanossa.it



Bonhams

Siamo lieti di presentare
The Mercedes-Benz Auction



Sabato, 12 Luglio 2014
Museo Mercedes-Benz
Stoccarda, Germania
Le iscrizioni sono aperte

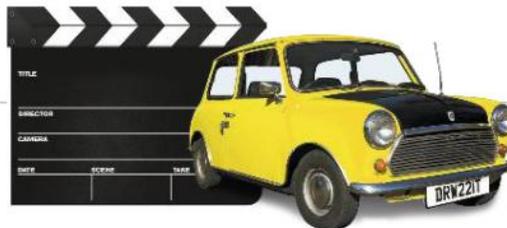
Bonhams è lieta di presentare questa nuova ed esclusiva asta in associazione con Mercedes-Benz Classic. L'asta si terrà nel ambiente spettacolare del premiato museo

Le iscrizioni saranno limitati. Per vendere la sua Mercedes-Benz si prega di prendere contatto con:

Gregor Wenner
+39 333 564 3610
gregor.wenner@bonhams.com



1908 Mercedes-Simplex 35hp
€480.000 - 680.000



MOSTRA TEMATICA A BEAULIEU (GB)

Le star dello schermo? **AL MUSEO**

Possedete un'automobile che ha recitato un ruolo importante al cinema o alla tv? Fatevi sotto, il museo inglese di Beaulieu è alla ricerca di nuovi esemplari per la sua mostra tematica "On Screen Cars", che ospita già diversi icone apprezzatissime dal grande pubblico. La più singolare, soprattutto per la sua storia, è forse la Ford "Anglia" apparsa nel film del 2002 "Harry Potter e la camera dei segreti". La vettura volante, sottratta un paio di volte di nascosto da Ron Weasley (l'attore Rupert Grint) per prestare soccorso al maghetto suo amico, appartiene effettivamente alla famiglia Grint, che la acquistò nel 2005 dopo che fu ritrovata, incidentata e abbandonata dai ladri che l'avevano rubata. Chiunque volesse segnalare un'automobile di qualsiasi tipo, protagonista di film e sceneggiati tv, può sottoporre la candidatura all'indirizzo di posta elettronica del dipartimento di Pubbliche Relazioni del museo britannico: pr@beaulieu.co.uk



Splendide comprarie

Sopra. La Ford "Anglia" vista in un film di Harry Potter, durante una spettacolare sequenza volante.

Qui a fianco. La Reliant "Regal" della sitcom inglese "Only Fools and Horses".

A sinistra. L'attore Rupert Grint, che impersona Ron Weasley nei vari film di Harry Potter, a bordo dell'"Anglia". In alto. La Mini di Mr. Bean.

DA MARZO A SETTEMBRE

IL TROFEO **A112 ABARTH** SI GIOCA IN 6 MOSSE

**TROFEO
A112 ABARTH 2014**
... la leggenda continua



Un punto fermo dei rally storici: per il quinto anno consecutivo torna il Trofeo Autobianchi A112 Abarth, organizzato dal Team Bassano. Saranno sei le gare valedoli per il campionato con un massimo di cinque risultati utili; la riduzione è stata voluta per permettere a più piloti possibile di puntare all'alta classifica pur con un programma ridotto. Come lo scorso anno, è stata la Toscana ad aprire e chiudere la serie; la prima gara, già disputata il 7 e 8 marzo ad Arezzo, è stata il Rally delle Vallate Aretine, dove il pilota perugino Giorgio Sisani e il navigatore Cristian Pollini si sono aggiudicati la prima gara del Campionato. Di seguito, sarà la volta del Rally Campagnolo, a calendario il 25 e 26 aprile.

Confermati sia il Lana Storico del 20-22 giugno che il Circuito di Cremona, l'11 e 12 luglio. Ritorna poi il Valsugana Historic Rally, 25 e 26 luglio, nel quale le "A112" partiranno prima delle altre vetture. Gran finale, dal 18 al 20 di settembre, all'Isola d'Elba per le due tappe dalle quali uscirà il nome dei vincitori 2014, come avvenuto nel 2012 - quando trionfarono Tiziano e Francesca Nerobutto - e nel 2013, con la vittoria ottenuta all'ultima speciale da Lisa Meggjarin ed Anna Ferro. Dopo il Rally Vallate Aretine, la classifica è comandata dal perugino Giorgio Sisani, navigato da Cristian Pollini. Ulteriori informazioni su Trofeo A112 Abarth sono disponibili su www.teambassano.com e www.rallystorici.it (P.M.)

Bonhams



The Spa-Classic Sale

Domenica, 18 Maggio 2014
Circuito Spa Francorchamps, Belgio
Le iscrizioni sono aperte

Contatto:
Gregor Wenner
+39 333 564 3610
gregor.wenner@bonhams.com

Guida a sinistra originale, cambio manuale 5 marce
1967 Aston Martin DB6 Vantage Sports Saloon
Telaio No. DB6/2743/L/N
Stima: € 150.000 - € 180.000



Al via il FRANCIACORTA HISTORIC

Scatterà sabato 12 aprile da Castrezzato (Brescia) la settima edizione del Franciacorta Historic, gara di regolarità classica riservata alle vetture prodotte entro il 1968, organizzato da Vecars (la stessa società che cura la Winter Marathon). La manifestazione prevede una parte sportiva molto tecnica, con ben 40 prove speciali, lungo un percorso che si snoderà attraverso gli stupendi paesaggi della Franciacorta e sul lungolago di Paratico.

Confermato anche per quest'anno il calcolo dei coefficienti che permetterà alle auto più datate di godere di un bonus legato all'anno di costruzione. Per informazioni: www.franciacortahistoric.it



Scenari incontaminati

Alcune immagini di archivio delle scorse edizioni.

Sopra. Marini-Indelicato, su AC "Ace" del 1956.

Qui a fianco. Fiorenti-Passeri, su Rally "ABC" del 1928.

A sinistra. Carlini-Cozzi, su Bugatti "Type 35A" del 1925.

TRE RADUNI E NUOVO DIRETTIVO

LA STAGIONE DEL CLUB FIAT 850 SPIDER

Al via la stagione del Club Fiat 850 Spider Bertone, che lo scorso 2 marzo ha riunito i propri soci (un centinaio in tutto) per l'elezione del consiglio direttivo che risulta così formato: Vittorio Capozzi (presidente), Roberto Ricci (vicepresidente), Giorgio Pedroni (segretario), Marco Chiari, David Sargentini, Mirco Bergamini e Francesco Burattini.

Nell'occasione si è anche provveduto a stilare il calendario dei raduni 2014: l'apertura sarà in Toscana, dall'8 all'11 maggio, con escursioni nella Maremma grossetana e livornese, a Bolgheri, Massa Marittima, Baratti e Populonia, e base logistica a Suvereto (LI). Il raduno sarà aperto anche ai non soci purché in possesso di una "850 spider" Bertone. Il Club ha inoltre pianificato altri due raduni: il 15 giugno a Modena, con visita del Museo Casa di Enzo Ferrari, e dall'11 al 14 settembre in Veneto, sui Colli Euganei. www.fiat850spiderbertone.it



MARZO, GIUGNO E SETTEMBRE

TRE VOLTE GOODWOOD

Lord March, fondatore dei due eventi di Goodwood, il Festival of Speed e il Revival, ha da poco approntato il calendario delle



manifestazioni nel celebre circuito. Il primo - il cui tema è la berlina "storica" più veloce di sempre - è in programma dal 26 al 29 giugno; il secondo, dedicato ai veicoli ante 1966, è previsto per il weekend del 12-14 settembre. Il 29-30 marzo si è svolta, invece, la 72ma edizione del Goodwood Members' Meeting, evento esclusivo rivolto ai soci del Circuito inglese. www.goodwood.com



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

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



CONCESSIONARIA DI



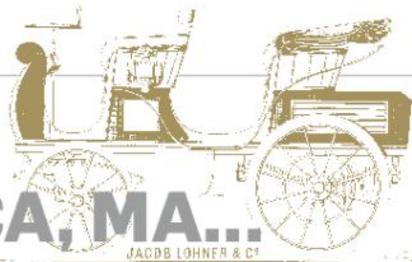
AUTOMOBILE CLUB
BELLUNO



Automobile Club d'Italia

ARTIFICIOSAMENTE ATTRIBUITA A FERDINAND PORSCHE

La prima Porsche? **ELETRICA, MA...**



La notizia, rimbalzata con grande enfasi su web e giornali, del ritrovamento in un fienile in Austria della prima Porsche costruita potrebbe essere un falso. Intendiamoci, non ci sono dubbi sul fatto che il veicolo - una sorta di calesse che risale al 1898 - sia autentico nel suo complesso (l'unico elemento ricostruito è la carrozzeria in plastica), ma pare che abbia subito alterazioni per potere essere messo in collegamento con l'allora diciottenne Ferdinand Porsche. La punzonatura "P1" ("Porsche Numero 1") che oggi appare sui mozzi delle ruote sarebbe stata aggiunta dopo l'agosto del 2009.

Lo dimostrerebbe, così come riportato da sito www.krone.at, il confronto tra due immagini: una attuale, con il "P1" in bella evidenza, e una di cinque anni fa, scattata per realizzare un dossier per il Museo della Tecnologia di Vienna, in cui la sigla non compare. L'unico collegamento autentico con Ferdinand Porsche sarebbe che questi aveva effettivamente lavorato come apprendista nell'azienda che collaborò con il costruttore di carrozze a cui si deve la "P1". Quanto alle caratteristiche della vettura,

denominata "Egger-Lohner-Elektromobil Modell C.2 Phaeton", il motore era ottagonale elettrico: 2,2 kW da 3 cavalli, ma presto portato a 3,7 kW e 5 CV, in modo da poter raggiungere la i 35 chilometri orari. La velocità del mezzo, del peso complessivo di circa 1350 kg, era regolata da un controller a 12 fasi e la marcia assicurata da un pacco di batterie da 500 kg collocato sotto i sedili posteriori e in grado di assicurare un'autonomia di ben 80 km (niente affatto male per quei tempi!). La vettura ha compiuto il suo viaggio inaugurale il 26 giugno 1898, per essere poi esposta per la prima volta al pubblico nel settembre del 1899 al Salone Internazionale dell'Automobile di Berlino.

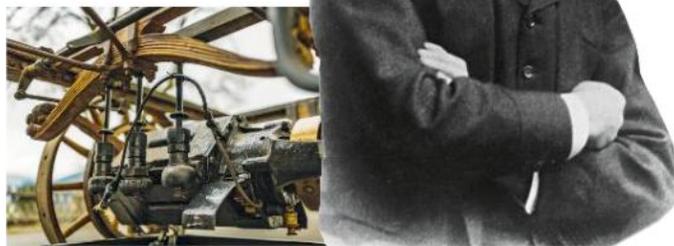
All'epoca, venne anche organizzata una corsa di una quarantina di chilometri, da Berlino a Zehlendorf, per testare l'affidabilità e le prestazioni dei veicoli elettrici. Alla vettura andò anche il premio speciale per l'economicità. L'esemplare ritrovato è stato acquistato dalla Casa di Zuffenhausen (il prezzo non è stato reso noto), che ha provveduto a un minuzioso restauro totale prima di esporlo al Museo Porsche dove è ammirabile dal 31 gennaio di quest'anno.

Praticamente una carrozza

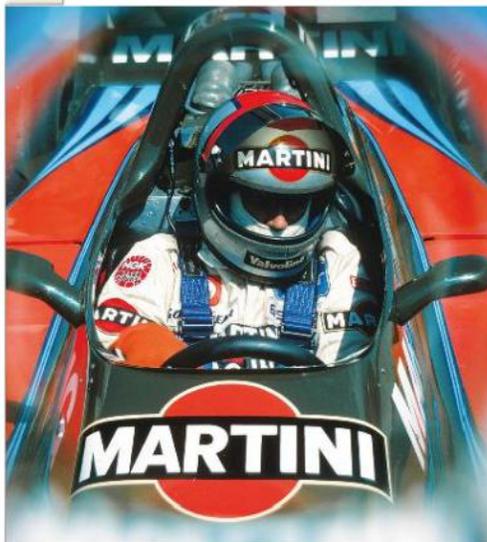
Sopra a destra. Il veicolo così com'è stato ritrovato.

Sotto. Il "cuore pulsante" elettrico pesa solo 130 kg ed è in grado di sviluppare 3 CV.

A destra. Ferdinand Porsche.



LONDRA



MARTINI RACING DI NUOVO IN POLE

Ha fatto venire i brividi a tanti, il 6 marzo, la presentazione della Williams-Mercedes di Formula 1 avvenuta nel centro di Londra (in un edificio che ospita anche la sede della celebre stilista di moda Stella McCartney, figlia dell'ancor più celebre sir Paul). Sì, perché rivedere quelle strisce azzurre, blu e rosse che corrono lungo la bianca carrozzeria della monoposto e sulle tute dei piloti ha fatto tornare alla memoria pagine gloriose dell'automobilismo sportivo. E fa anche bene al cuore degli appassionati vedere che la Martini, per il suo grande ritorno nel motorsport, abbia scelto di sostenere il rilancio di un team un po' in declino, ma dal grande passato, con un palmarès che parla di 610 G.P. disputati,

114 vinti, 297 podi, 127 pole position. E, soprattutto, di 16 titoli, dei quali 9 Costruttori e 7 Piloti. Oggi il marchio italiano è di proprietà della multinazionale Bacardi, ma vanta una tradizione tricolore che dura dal 1863. (E.D.)





1 1968 ALFA ROMEO TIPO 33/2 DAYTONA

Telaio no. AR 75033 026; Guidata all'epoca da Nino Vaccarella, Herbert Schultze e Michel Weber; Eccezionale prototipo sportivo Alfa Romeo a otto cilindri; Qualificata per partecipare a molte delle principali corse di auto storiche a livello mondiale

2 1969 LAMBORGHINI MIURA P400S

Telaio no. 4155; Esempio di "matching number"; Affidata a un'importante collezione italiana per decenni; Con passaporti FVA e ASI

3 1968 BIZZARRINI 5300 GT STRADA ALLOY

Telaio no. 1A3 0314; Spettacolare stile Bertone; Esempio di carrozzeria in alluminio; Completamente restaurata dal proprietario precedente; Esposta al Concorso Villa D'Este 2004

**GUARDATE I LOTTI E REGISTRATEVI PER
PARTECIPARE ALLE ASTE ONLINE**

MONACO LE SPORTING
10 MAGGIO 2014



RM AUCTIONS

www.rmauctions.com

ITALIA +39 02 9475 3812 **REGNO UNITO** +44 (0) 20 7851 7070 **CANADA** +1 519 352 4575

AUTO DA RECORD

SUNBEAM "BLUE BIRD"

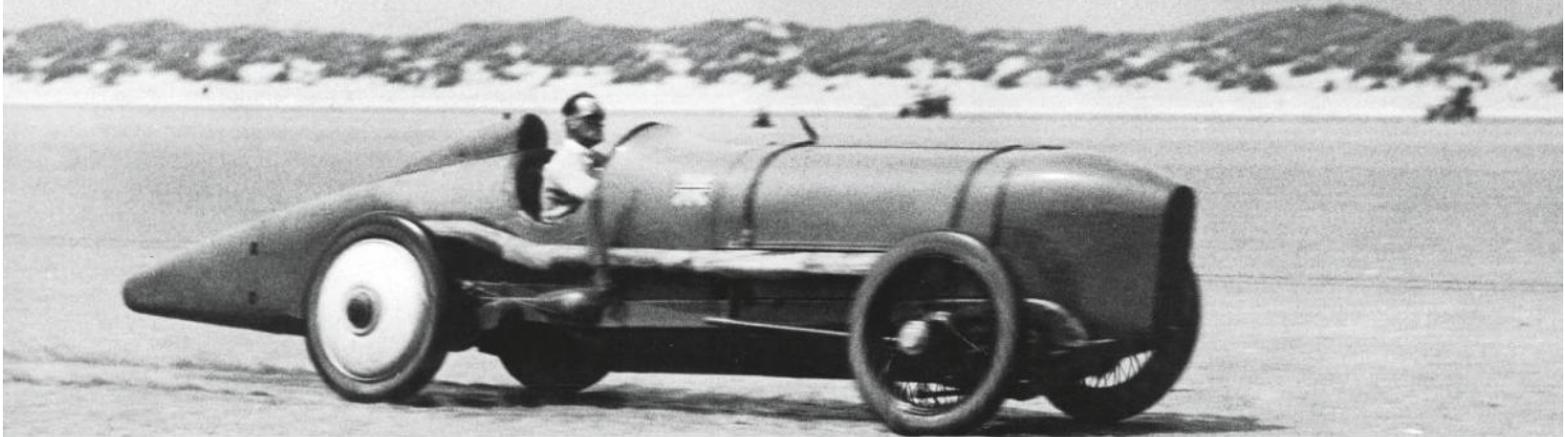
90 anni in punta di record



Per i suoi novant'anni è tornata di nuovo in pubblico. Si tratta della Sunbeam "Blue Bird 350 Hp" che Malcom Campbell portò alla conquista del record mondiale di velocità su terra, il 15 settembre 1924 a Pendine Sands (146,16 miglia orarie, equivalenti a 235,22 km/h); un primato che strappò per soli 0,43 km/h alla Fiat "Mefistofele" pilotata, meno di due mesi prima, dal britannico Ernes A.D. Eldridge. L'anno dopo - nello stesso luogo e con lo stesso pilota - bissò comunque il record toccando i 242,65 km/h. Il 29 gennaio, la Sunbeam (con un motore V12 di 15.395 cm³, poi portato a 18.332 cm³), è stata esposta al National Motor Museum di Beaulieu, in Inghilterra, dopo essere stata riportata alle condizioni d'origine grazie a un minuzioso restauro della meccanica, portato a termine con la collaborazione del Registro Sunbeam Talbot Darracq. L'ultima apparizione in pubblico della celebre vettura da record avvenne nel 1962, quando Lord Montagu la guidò per alcuni giri sulla celebre pista di Goodwood.

Un siluro con la Union Jack

Sopra. La vettura, dall'evidente forma a siluro, così come oggi è stata esposta al National Motor Museum di Beaulieu, in Inghilterra. Sotto. Malcom Campbell durante i test per i tentativi di record a Pendine Sands (Usa, 1924).

**Un V12 da 15,4 a 18,3 litri**

Sopra. Meccanici al lavoro accanto alla vettura, sotto lo sguardo attento di Malcom Campbell.

In alto. La messa in moto avvenuta durante la prima uscita pubblica della Sunbeam, dopo l'ultima avvenuta nel 1962.

CLASSIC CLUB ITALIA

SI RICOMINCIA DA VIGEVANO

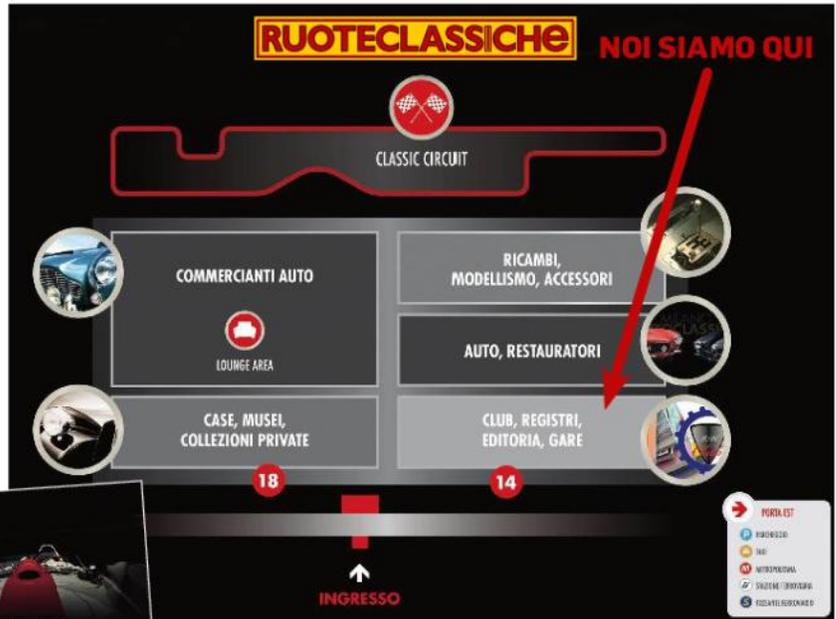
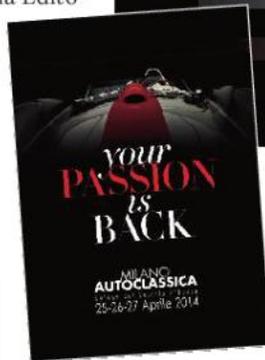
Si è svolta il 23 febbraio, nel Castello Sforzesco di Vigevano, l'annuale assemblea del Classic Club Italia per il rinnovo delle cariche sociali e la programmazione degli eventi per la stagione. Le vetture, risvegliatesi anzitempo dal rimessaggio invernale, hanno goduto di un tiepido sole primaverile trovando un comodo parcheggio nell'ampio prato interno del castello, in una splendida cornice medioevale. Il 2014 sarà denso di eventi per il sodalizio, che quest'anno festeggia i suoi primi vent'anni di attività. Alla presenza del fondatore Leo Pittoni e del presidente Domenico Semprini, sono stati illustrati i programmi per i prossimi mesi e si sono svolte le premiazioni del Challenge sezione Lancia e del Challenge Classic Club Italia. Il nuovo consiglio direttivo è composto da Domenico Semprini, Maurizio Gavazzi, Alberto Merlo, Mario Sangrigoli, Gregorio Sergio, Gianfranco Boni, Rita Migliavacca, Gianpietro Garbuio e Mario Sacco. Il prossimo appuntamento del sodalizio sarà il 13 aprile con il Primavera Classic, quest'anno denominato "Dalla Riva Lariana alle terme di Tartavalle". (M.N.)





Tre workshop e tante SUPERCAR

Si va delineando, a mano a mano che l'evento si avvicina, il fitto programma che animerà la terza edizione di Milano AutoClassica, prestigiosa kermesse internazionale che aprirà i battenti a Fiera Milano Rho dal 25 al 27 aprile. Tra i motivi d'interesse, che si annunciano assolutamente irrinunciabili per gli appassionati, c'è il workshop dedicato alla Mercedes "Pagoda". Tenuto da uno dei massimi esperti del modello, Emilio della Serra, nelle giornate di sabato e domenica (dalle 14.30 alle 16), guiderà gli appassionati alla scoperta dei segreti di questa splendida roadster e offrirà al pubblico la possibilità d'interagire in un botto e risposta. Domenica in mattinata, dalle 11 alle 12.30, la presentazione del volume "Sotto il segno dei rally - Storie di piloti italiani 1960-1979" (di Beppe Donazzan, Giorgio Nada Editore), introdurrà un'interessante tavola rotonda sul rally italiano, in collaborazione con il Club Milanese Automotoveicoli d'Epoca e il Jolly Club, al quale parteciperanno numerosi assi degli sterrati del passato. Sabato, invece, dalle 11 alle 12, prendendo spunto dalla presentazione del libro "Maserati, un secolo di storia - il libro ufficiale" (Giorgio Nada Editore), gli autori Luca Dal Monte e Cesare De Agostini (gli altri sono Lorenzo Ramaciotti e Gianni Cancellieri) ripercorreranno i cent'anni di storia del Tridente. Un intero stand sarà dedicato alla rassegna "Queens of 80s", un suggestivo viaggio a ritroso nel tempo sulle tracce delle "youngtimer" più in voga degli anni 80, con la presenza di alcune intramontabili come la Ferrari "Testarossa", la Mercedes "R 107" di "American Gigolò" e la Lancia "Delta". Dedicata ai sessant'anni della mitica Mercedes "300 SL" sarà, invece, la rassegna di alcune selezionate "Gullwing"



prodotte tra il 1954 e il 1957 e di diverse roadster, costruite tra il 1957 e il 1963: le vetture saranno a cornice della prestigiosa Lounge di circa 400 metri quadrati realizzata in collaborazione con Banca Generali. Momenti di grande spettacolo si avranno, per tutti e tre i giorni, sul Classic Circuit esterno, con match race, esibizioni e test drive, nel quale si sfideranno, tra le altre, le celebri Alfa Romeo "GTA" della Scuderia del Portello. Naturalmente ci saremo anche noi di Ruoteclassiche, con il nostro stand dove si potranno acquistare il numero in edicola del mese, ma anche arretrati e allegati ormai introvabili. www.milanoautoclassica.com

Cittadella dei motori

Sopra. La piantina della kermesse: 50.000 metri quadrati dedicati alla passione per i motori (due e quattro ruote) in tutte le sue declinazioni. Sotto. Sul Classic Circuit esterno sono in programma, gare, eventi speciali e premiazioni. Sotto al centro. Andrea Martini, patron della manifestazione.



Trent'anni per dire "storica" LA FIVA DICE CHE...



Al timone del settore

Sotto. Roberto Loi, presidente dell'Asi.
Sotto a destra. Il neo presidente della Fédération Internationale des Véhicules Anciens, il francese Patrick Rollet.
In alto. Il logo della Fiva.



La Fiva, Fédération Internationale des Véhicules Anciens, che riunisce le associazioni di auto d'epoca di 64 Paesi, ha un nuovo presidente, il francese Patrick Rollet. Il mese scorso, Rollet è venuto in Italia per incontrare il Presidente dell'Asi, Roberto Loi. Li abbiamo incontrati entrambi nel corso della loro visita alla sede della Mille Miglia, a Brescia.

Rollet ha affermato di voler proseguire il lavoro del presidente uscente, lo svedese Horst Brüning, che ha avuto il merito di espandere la Fiva includendo nazioni quali gli Stati Uniti, la Cina e l'Arabia Saudita.

Il tutto perseguendo la mission della tripla "P": proteggere, promuovere e preservare. La prima domanda nasce dallo spunto offerto dall'editoriale di marzo: "vent'anni non bastano, ne servono almeno trenta per inquadrare una vettura fra la storiche, come stabilito dalla Fiva". Come si pronunciano Fiva e Asi? Rollet ha spiegato: "La Fiva ha posto il limite a trent'anni perché, riducendo la quantità di veicoli storici in circolazione, è più facile ottenere deroghe e fa-

cilitazioni da governi e pubbliche amministrazioni; tuttavia, penso che l'età giusta sarebbe venticinque anni". Lui ha sostenuto di ritenere valido questo limite perché tradizionalmente gli italiani considerano storica un'automobile al compimento dei vent'anni. Tenuto conto che, passando gli anni, le vetture ventennali sono sempre più moderne, non sarebbe il caso d'introdurre la tanto discussa "lista chiusa" dei modelli da considerare storici? Rollet, non escludendo che in futuro ci si possa pensare, ha affermato che le priorità di Fiva oggi sono altre, come il rinnovo della classificazione tecnica dei veicoli.

L'avvocato Loi ha invece ribadito: "Pur sapendo che ci accusano di non voler restringere il campo solo per rilasciare più certificati a pagamento, sono assolutamente contrario a compilare una lista che contempra solo macchine di grande interesse storico e sportivo: se un giovane ha il sogno di possedere l'auto sulla quale suo padre lo portava vent'anni prima, fosse anche una semplice Fiat 'Uno' o una Ford 'Fiesta', non capisco perché dovremmo infrangerlo". (P.M.)



OFFICINA MILLE MIGLIA

SPAZIO AI GIOVANI TALENTI

La Mille Miglia, oltre che una corsa, è sempre stata un banco di prova per lo sviluppo di tecnologie all'avanguardia. Oggi, 1000 Miglia S.r.l., che organizza la rievocazione della "corsa più bella del mondo", intende rilanciare la sua tradizione di innovazione, promuovendo storie di successo che offrano rinnovato lustro al settore automobilistico in Italia. Da questa idea nasce "Officina Mille Miglia - OMM" che, non solo nel nome, vuole ricordare la "Superba" - la vettura costruita dalla bresciana O.M., Officine

Meccaniche - che vinse la prima Mille Miglia nel 1927. La società 1000 Miglia ha bandito un concorso rivolto a giovani talenti che presentino un progetto imprenditoriale nell'ambito dell'automotive, stanziando 50.000 euro a favore della migliore proposta. Tale investimento vuole favorire l'avvio e lo sviluppo di una nuova impresa con sede in Italia. Vincerà l'idea - riguardante un progetto, prodotto o servizio - che sarà ritenuta più innovativa e con le maggiori potenzialità per un autentico sviluppo



imprenditoriale. Il secondo classificato potrà vivere un'esperienza lavorativa, osservando e conoscendo dall'interno la struttura e le dinamiche di imprese leader nei loro settori, attraverso uno stage

presso un'azienda sostenitrice del progetto Officina Mille Miglia o presso 1000 Miglia S.r.l. Il bando di concorso e tutte le informazioni sono disponibili su: www.officinamillemiglia.com e www.1000miglia.eu



CERA LIQUIDA SUPERVELOCE LAST TOUCH



LA CERA PIÙ AMATA DAI COLLEZIONISTI

L'unica cera facile e veloce che puoi utilizzare su tutta la tua auto, vetri e plastiche comprese. Grazie alla sua formula senza abrasivi e ricca di cera carnauba, rende setosa e protetta la tua auto donandole una lucentezza profonda e duratura.

USALA DOVE VUOI, QUANDO VUOI, SENZA FATICA!

SEGUICI SU



PRODUZIONE E SVILUPPO 100% MADE IN ITALY

≡ TRADIZIONE ITALIANA ≡

DAL 1965 ABBIAMO CURA DELLA TUA AUTO

www.mafra.com



Gli editoriali di Gianni Mazzocchi 1906-1984

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

3 OBIETTIVI

maggio 1966

- VIAGGIARE PIÙ SICURI
- SPENDERE MENO
- NON AVERE NOIE

Per illustrare esaurientemente queste tre fondamentali esigenze degli automobilisti occorrerebbero molti volumi. Gli ingegneri del traffico, i medici, i giuristi, gli economisti hanno approfondito tutti gli aspetti dei tre problemi; non sono mancati convegni, raduni, tavole rotonde, non mancano libri, riviste e monografie. Quello che manca invece è una coscienza circolatoria, in molti automobilisti e in quasi tutte le autorità. I cenni che seguono possono solo contribuire a formare un quadro degli argomenti che ogni buon automobilista deve approfondire da sé con il ragionamento e l'esperienza. In quanto agli uomini di governo, noi purtroppo non possiamo invocare Lindon Johnson come hanno fatto gli americani per la sicurezza delle auto: possiamo solo sperare che la Divina Provvidenza nei pochi minuti che i nostri politici hanno liberi dalle cure elettorali e dalle lotte di corrente riesca a far loro aprire gli occhi sui provvedimenti più urgenti affinché la nostra circolazione diventi più economica e più sicura.

Gli elementi che concorrono ad una maggiore sicurezza nella circolazione hanno due aspetti: uno "oggettivo" e uno "soggettivo".

Tra i primi ci sono la strada (ampiezza, fondo, curve, guardrail), le segnalazioni, le regole di circolazione, le condizioni atmosferiche, la "costituzione" della vettura (visibilità, confort), gli elementi passivi di sicurezza (struttura, imbottitura, cinghie) e gli organi meccanici (freni, luci, pneumatici, sterzo).

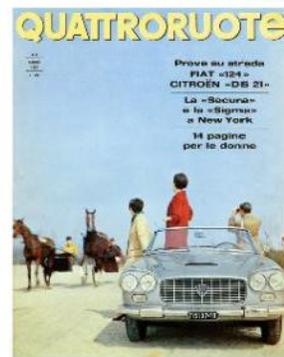
L'elemento fondamentale, soggettivo, la chiave di tutto è sempre l'uomo: perché è evidente che se c'è nebbia o gelo è il guidatore che deve valutare queste difficoltà: è quindi l'uomo che deve essere istruito ed educato.

Non basta che le disposizioni circolatorie siano chiare ed efficaci, occorre anche siano conosciute, e occorre ci sia la volontà di osservarle e di farle osservare. Importantissima è la ricerca della causa prima degli incidenti: animo turbato, euforia alcoolica, inciviltà

di conducenti.

Gli automobilisti possono chiedere e ottenere strade più sicure, guardrail, segnalazioni tempestive e visibili; molto però debbono fare essi stessi con la loro educazione, se non vogliono che intervengano i sorveglianti con le inevitabili sanzioni.

In Italia molti ministri si occupano di circolazione: quello degli Interni per il controllo dell'osservanza delle norme stradali (Codice della Strada), quello dell'Industria per le questioni commerciali, quello dei Trasporti per le norme tecniche dei veicoli, quello delle Finanze per le tassazioni (con le quali ci obbliga a vetture lillipuziane), quello dei Lavori Pubblici per la costruzione e la manutenzione delle strade, quello della Sanità che dovrebbe (e non lo fa) curare il soccorso sanitario stradale, quello del Turismo che dovrebbe occuparsi dei milioni di turisti in automobile; e, ancora, i Ministri della Difesa, del Bilancio, delle Parte-



"Coscienza circolatoria"
Sopra. Nell'editoriale di Quattroruote del maggio 1966 Gianni Mazzocchi lamenta la mancanza, "in molti automobilisti e in quasi tutte le autorità", di quella che definisce "coscienza circolatoria". In copertina, una Lancia "Flaminia Convertibile".

DIRETTORE RESPONSABILE	Raffaele Laurenzi
ART DIRECTOR	Stefano Tosi
REDAZIONE	Fulvio Zucco (caporedattore) Alfredo Albertini (cاپoservizio) Fabrizio Greggio (cاپoservizio) Dario Tonani
IMPAGINAZIONE	Paolo Pedrozzi, Barbara Bossi
SEGRETARIA DI REDAZIONE	Paola Pisati
COLLEZIONE QUATTORRUOTE	Federico Robutti
HANNO COLLABORATO	Matteo Albertini, Alessandro Barteletti, Silvio Campione, Massimo Condolo, Massimo Delbò, Emilio Deleidi, Marco Di Pietro, Giuseppe Frustaci, Paolo Mazzetti, Marco Niero, Maurizio Schifano
FOTOGRAFIE	Alfredo Albertini, Archivio Quattoruote, Archivio Ruoteclassiche, Paolo Carlini, Massimo Condolo, Gigi De Donato, Foto Studio Alquati, Getty Images, Paolo Mazzetti, Simone Romeo, Francesco Ruggieri Copertina: Paolo Carlini, Fotodia.com
DISEGNI	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: responsabilitadati@edidomus.it.

cipazioni Statali, delle Program-mazioni interferiscono, anch'essi, sull'automobilismo.

Non sono troppi?

Un fenomeno come quello circolatorio, che investe l'interesse di quasi tutti i cittadini, che fa circolare migliaia di miliardi; un fenomeno che, proprio per l'incompetenza con cui viene governato, è causa di decine di migliaia di morti e di centinaia di migliaia di feriti, non dovrebbe invece essere curato con la massima competenza e da un comando unificato?

Non è possibile mettere d'accordo dieci Ministri, anche solo su provvedimenti essenziali ed urgenti, che riguardano la nostra stessa sopravvivenza fisica, la nostra pelle.

È doloroso constatare di avere un Governo che ascolta solo gli scioperanti che minacciano di scendere in piazza. Gli automobilisti sono, nel complesso, troppo civili e troppo buoni cittadini: non minacciano e non scioperano... però non si dimentichi che sono ormai una maggioranza che deve essere ascoltata, nell'interesse della nazione che vive, che lavora, che si muove.

Dopo la sicurezza altra viva esigenza degli automobilisti è quella di spendere di meno: per "spendere di meno" essi intendono meno tasse e imposte, e soprattutto meno burocrazia vessatoria. Perché 10 milioni di proprietari di veicoli a motore debbono perdere ogni anno 40 e più milioni di ore solo per pagare le balorde tasse di circolazione? Perché a parità di velocità, di peso e di potenza, la tassa di circolazione deve essere più elevata se un'auto ha il motore a 6 cilindri anziché a 4?

Per "spendere di meno" gli automobilisti intendono anche il diritto di poter usare macchine che non si svalutino troppo presto. Perché, quando già il 25% e più del prezzo di una vettura è costituito da tasse,

occorre pagare ancora la I.G.E., la tassa d'immatricolazione, il Pra, la targa, il bollo sulla patente, il bollo perfino sull'assicurazione, l'imposta sull'olio, sui pneumatici, 84 lire ogni litro di benzina, ecc. ecc.?

Perché se si vuole circolare sulle autostrade bisogna pagare esosi pedaggi e bisogna pagare multe insensate quando si deve sostare dove non esistono sufficienti parcheggi?

Connessa con l'economia, pur non avendo solo carattere economico, è l'esigenza degli automobilisti di avere macchine che non diano noie. Le nostre automobili sono belle, e spesso molto belle; sono veloci, e spesso troppo veloci; e saranno di anno in anno sempre più belle e più veloci... tutte preziose qualità, offuscate però talvolta da inconvenienti e disfonzionamenti: mentre per l'automobilista è di fondamentale importanza che l'auto non si guasti, che non dia noie.

È ormai inammissibile che oltre determinate revisioni e manutenzioni (da fare a lunghi intervalli) una vettura abbia ancora bisogno di entrare in officina. Che vale la bella linea, il nome famoso, lo stesso costo moderato, se ogni 15 giorni dobbiamo restare senza auto per noie, gravi o lievi che siano, e sopportare impreviste ed ingiustificate spese? Gli automobilisti di buon senso (e sono la maggioranza, grazie a Dio!) vogliono macchine più sicure, e macchine che non subiscano arresti nemmeno per inconvenienti minimi.

Questa fondamentale esigenza degli automobilisti va tenuta presente dai costruttori di automobili se vogliono che l'automobile da bene di massa divenga addirittura bene universale.

Libertà dunque di muoversi con sicurezza, in economia, e senza fastidi; questo vogliono gli automobilisti di oggi, e più ancora gli automobilisti del vicino domani.

EDITORIALE DOMUS

Presidente	Giovanna Mazzocchi Bordone
Editore incaricato	Sofia Bordone
Brand manager	Anna Amodeo
Marketing manager	Giorgiana Scianca
International Director	Sofia Bordone
Licensing & Syndication	Carmen Fignini, fignini@edidomus.it , Tel. +39 02 82472487
Ufficio Stampa	Elisabetta Prosdociami, Tel. +39 388 3548515, e-mail: ufficiostampa@edidomus.it

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

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

PUBBLICITÀ

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

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

AGENZIA GENERALE PER L'ESTERO:
Link Media s.r.l. Tel. 02 34934484 e-mail: valeria@link-media.com - 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
Abbonamento annuale (12 numeri): € 48,90 (+3,90 contributo spese spedizione).

Modalità di pagamento:
- carta di credito (American Express, CartaSi, Diners, Visa)
- as segno non trasferibile intestato a Editoriale Domus SpA € 135,00; 3) Ocoenica € 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 IT26103069333034, 1000000002749, Swift Code BCITITMM.

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

Annual subscription (12 issues): Ordinary mail € 94,00 - Air mail: 1) Europe/Mediterranean Countries € 108,00; 2) Africa/North & South America/Asia € 135,00; 3) Oceania € 157,00.
Payment method:
- by credit card: American Express, Diners, Mastercard, Visa
- bank transfer on Intesa Sanpaolo SpA, via Caboto 41/43, 20084 Corsico (MI), IBAN IT26103069333034, 1000000002749, Swift Code BCITITMM.

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

FOREIGN SALES DEPT.
tel. +39-0282472529 - fax +39-0282472580
E-mail: sales@edidomus.it

Back issues: € 7,50 (postal changes not included).
Payment method:
- by credit card: American Express, Diners, Mastercard, Visa
- bank transfer on Intesa Sanpaolo SpA, via Caboto 41/43, 20084 Corsico (MI), IBAN IT26103069333034, 1000000002749, Swift Code BCITITMM.

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

PER L'ITALIA
Distribuzione S.O.D.I.P. "Angelo Patuzzi" S.p.A., Via Bettole, 18 20092 Ornesello Balsamo MI - tel. 02 860 3011 - telefax 02 86030320.

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

Fotolito: AG Media - Via Ludovico D'Aragona, 11 20132 Milano
Stampa: Rotolito Lombardo S.p.A.
Via Sondrio, 3 - 20098 Seggiano di Pioltello (MI)

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.



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



CON L'ABBONAMENTO RUOTECLASSICHE È SEMPRE CON TE!



12 NUMERI A SOLI

€ 48,90*
invece di € 62,40

**PIÙ LA VERSIONE DIGITALE
INCLUSA**

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

*più € 3,90 di contributo spese spedizione



PIÙ



PIÙ



PIÙ



Per accedere alle copie dell'edizione digitale di Ruoteclassiche comprese nel tuo abbonamento basterà collegarsi a 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 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
o telefona al

Numero Verde
800 001199

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



CHRYSLER-SIMCA "HORIZON" 1978

WORLD CAR E AUTO DELL'ANNO

Nel servizio pubblicato a febbraio riguardante la "Ritmo" non avete citato tra le sue concorrenti la Chrysler-Simca "Horizon".

Roberto Procchio

Per ragioni di spazio abbiamo dovuto limitare il numero di vetture rivali della Fiat "Ritmo" nella tabella, escludendo perciò non solo la Chrysler-Simca "Horizon" ma anche altri modelli interessanti. Questa vettura francese merita indubbiamente un discorso a parte, sia per il suo ruolo di world car sia perché fu eletta nel 1979 "Auto dell'anno". Presentata alla fine del 1977 e prodotta a partire dal gennaio del 1978, la "Horizon" era una berlina compatta a due volumi e cinque porte con trazione anteriore e meccanica derivata da quelle delle Simca "1100" e "1307". Inizialmente i motori erano due, un 1118 cm³ da 58 CV DIN e un 1294 cm³ da 75 CV DIN con vari livelli di finitura e allestimento ("LS", "GL", "GLS"). Abbiamo parlato di world car perché questo modello venne costruito e venduto anche negli Stati Uniti con i nomi di Dodge "Omni" e Plymouth "Horizon". Il motore di base era però un Volkswagen di 1,7 litri, i paraurti erano rinforzati per rispondere alle severe normative locali e la trasmissione era manuale oppure automatica. In Italia le consegne iniziarono a primavera del 1978 e il prezzo concorrenziale, unito alle buone caratteristiche generali, ne decretò il successo immediato. Conseguentemente al passaggio della Chrysler sotto al controllo del gruppo PSA, dal 1979 essa fu venduta con il marchio Talbot: le consegne in Italia continuarono fino al primo semestre del 1986, quando la "Horizon" uscì dal listino. In Spagna fu invece assemblata fino al 1987. In totale furono prodotte in Europa 1.070.607 "Horizon".



Per l'Europa e per gli Usa
Sopra. La "Horizon" era offerta solo con carrozzeria a cinque porte. Tre i livelli di allestimento.
A sinistra. Il posto guida con l'originale volante a due razze.
Sotto. Le versioni americane: a sinistra la Plymouth "Horizon" e, a destra, la Dodge "Omni".



SACHSENRING "P240"

L'EREDE COMUNISTA DELLA HORCH

Negli anni Trenta la Horch produceva in Germania meravigliose automobili. Cosa avvenne dopo la fine della guerra?

Francesco Paladini

La divisione della Germania in Est e Ovest a seguito degli accordi a conclusione degli eventi bellici vide la fabbrica di Zwickau rimanere nel territorio di quella che sarebbe diventata nel 1949 la DDR. Il gruppo Auto Union, proprietario del marchio, si trasferì a Düsseldorf e lo stabilimento fu nazionalizzato. Nel 1956 venne presentato un nuovo modello, chiamato Sachsenring "P240" (nella foto). Aveva motore a 6 cilindri di 2,4 litri da 80 CV e fu prodotto fino al 1959 in più versioni.



ALFA ROMEO "ESVAR"- "SVAR"

PIÙ SICUREZZA O MENO CONSUMO?

Vorrei qualche notizia sui prototipi dell'"Alfasud" realizzati per contenere i consumi e migliorare la sicurezza.

Mario Tocci

Dall'1 al 4 novembre 1982 si tenne a Kyoto, in Giappone, la nona conferenza tecnica internazionale sui veicoli sperimentali di sicurezza. Per l'occasione l'Alfa Romeo presentò due prototipi su base "Alfasud 1.5 Quadrifoglio Oro" denominati rispettivamente "Esvar" e "Svar". Il nome del primo significava "Energy Saving Vehicle Alfa Romeo" e venne allestito con lo scopo principale di ridurre il consumo di carburante. Il motore boxer venne dotato di un sistema di accensione e iniezione elettronica comandato da un processore "Cem" modulare (due cilindri potevano essere esclusi in determinate condizioni d'uso) mentre il rapporto di compressione fu portato da 9,5:1 a 12,2:1. Il rapporto al ponte venne allungato e, per migliorare l'aerodinamica, la carrozzeria venne dotata di spoiler anteriore e posteriore, deflettori alle porte, calotte



careenate alle ruote, pianale meglio profilato. Il peso, grazie ad altri interventi, venne ridotto di 77 kg mentre vennero montate gomme Pirelli "P8" con limitata resistenza al rotolamento. I consumi diminuirono rispetto al modello di serie fino al 26,4%. Lo "Svar" ("Synthesis Vehicle Alfa Romeo") era invece pensato per aumentare la sicurezza passiva mediante traverse di rinforzo in alluminio alle portiere e modifiche ai longheroni posteriori e alla struttura del padiglione. Grazie a queste innovazioni lo "Svar" fu in grado di affrontare le più severe prove di crash (impatto frontale a 65 km/h, tamponamento da parte di un carro da 1800 kg, urto laterale a 50 km/h e ribaltamento a 50 km/h) rimanendo nei limiti prefissati dalla normativa internazionale. Prestazioni e consumi rimasero ai livelli della "Quadrifoglio Oro".

Così simili così diversi

Sopra. Il prototipo "Esvar" presentava specifici elementi di carrozzeria pensati per contenere il consumo, con copriuota carenati, spoiler anteriore e posteriore, deflettori alle portiere anteriori.

In alto. Il secondo prototipo presentato a Kyoto nel 1982 puntava a migliorare la sicurezza passiva. Entrambi derivavano dall'"Alfasud 1.5 Quadrifoglio Oro" del 1982.

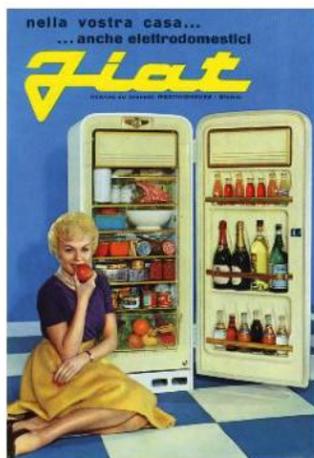
DAL LINGOTTO

FIAT PER LA CASA

A un mercatino dell'antiquariato ho visto un frigorifero Fiat. Li costruiva la Casa torinese?

Fabio Zanin

Si, se ne occupava un settore specifico che faceva sempre capo alla marca automobilistica italiana. I primissimi esemplari di frigoriferi risalgono al periodo 1938-1939 ed erano costruiti su licenza e brevetto Westinghouse. Dopo la sospensione causata dalla guerra, si riprese a pensare ai frigoriferi alla fine degli anni Quaranta. A seguito del Piano Marshall, e di precisi accordi commerciali, ci fu la così possibilità per la Fiat di continuare a usare su licenza i brevetti Westinghouse. Ripartì così la produzione, prevalentemente al Lingotto ma anche nell'ex stabilimento Nebiolo. Inizialmente i frigoriferi erano destinati ai dipendenti, ma divennero ben presto uno dei prodotti di punta della Divisione Applicazioni Speciali. In questa sezione vennero studiati anche apparecchi elettrici di uso domestico come lucidatrici, fornelli, stufe, cucine. Ai frigoriferi si aggiunsero quindi le lavatrici, arrivando anche all'esportazione in tutta Europa. Il ritiro della Fiat da questo settore avvenne a metà anni Sessanta, dopo l'esplosione del fenomeno degli elettrodomestici a basso costo in un momento in cui l'automobile, richiedeva la massima concentrazione degli sforzi.



Ulm Germania Fiera 
3-4 Maggio 2014

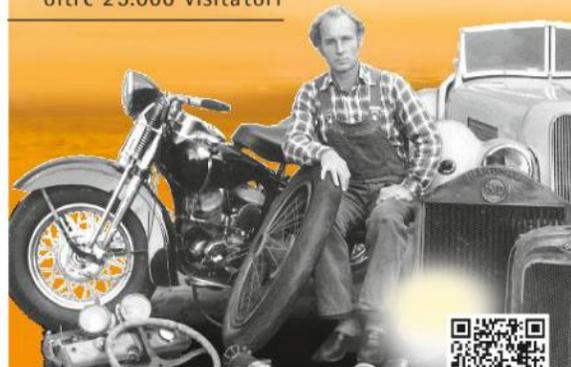
36. Automobili d'epoca & mercato ricambi

Da 36 anni il mercato di
auto e moto d'epoca speciale

40.000 m² di superficie espositiva

Più di 850 espositori internazionali

oltre 25.000 visitatori



Ulm Fiera: Böttinger Straße 50, 89073 Ulm
Orari d'apertura: Sab. 9 - 18 ore, Dom. 9 - 16 ore
+49 (0) 731 18968-0, info@technorama.de, www.technorama.de



Technorama[®]
Il mercato per automobili d'epoca & ricambi da tutta l'Europa

LANCIA "TREVI BIMOTORE"

Solo un ESPERIMENTO

Quando fu allestita la Lancia "Trevi" con due motori? Che trazione aveva?

Guido Adinolfi

Nell'estate del 1984 la Lancia stava sperimentando due modelli a quattro ruote motrici, la "038", che diventerà poi la "Delta S4", e la "Trevi Bimotore", che rimarrà invece un esemplare unico. Essa venne progettata dal reparto corse della Casa torinese, allora sotto la direzione di Giorgio Pianta, ed era appunto dotata di due motori. Il primo era collocato anteriormente mentre il secondo era sistemato al posto dei sedili posteriori su di un apposito telaio supplementare. Entrambi i propulsori erano gli stessi della "Trevi Volumex", cioè dei quattro cilindri bialbero di due litri con compressore volumetrico. La potenza venne portata da 135 a 150 CV IGM grazie ad alcune modifiche al compressore. Considerandoli entrambi, in totale i cavalli diventavano perciò 300. I cambi erano due, con altrettante frizioni idrauliche, comandati da un'unica leva centrale. L'acceleratore si azionava mediante attuatori elettronici di tipo aeronautico che comandavano le farfalle dei due carburatori: a seconda della pressione sul pedale variava la potenza fornita da ciascun propulsore.



Esemplare unico

Sopra. La "Trevi Bimotore" durante i test avvenuti nell'estate del 1984.

A sinistra. Il secondo motore era al posto del sedile posteriore.

In alto. Il vano anteriore, del tutto uguale a quello della berlina di serie.

ASTRID DEL BELGIO

LA PACKARD FU FATALE ALLA REGINA

In Svizzera, costeggiando il Lago dei Quattro Cantoni, mi sono imbattuto nella cappella dedicata ad Astrid, regina del Belgio, costruita a seguito dell'incidente in cui perse la vita a metà degli anni Trenta. Su quale tipo di vettura avvenne il dramma?

Torquato Pinna



Nell'estate del 1935 i giovani e amatissimi sovrani del Belgio, Leopoldo III e sua moglie Astrid (foto a destra in alto), stavano trascorrendo le loro vacanze in Svizzera. La mattina del 29 agosto la coppia reale stava costeggiando il Lago dei Quattro Cantoni a bordo di una Packard "120" cabriolet nuova di zecca (foto sopra), che era stata donata alla regina al Salone di Bruxelles di quello stesso anno. Da guidatore esperto qual era, il sovrano era al volante e gli era accanto la moglie: l'autista era seduto sul sedile posteriore. Inspiegabilmente la grossa Packard sbandò e finì fuori strada schiantandosi contro un albero e finendo la sua folle corsa nelle acque del lago sottostante, in località Küssnacht (foto a destra in basso). Nell'impatto i tre occupanti furono scaraventati fuori dalla vettura. Re Leopoldo e l'autista rimasero praticamente illesi, mentre la regina morì sul colpo. La tragica fine della sovrana, che aveva solo 29 anni, causò profonda commozione in Belgio e in tutta l'Europa. La Packard "120", nota come "One Twenty", aveva motore a otto cilindri a V di 4,6 litri e fu presentata nel gennaio del 1935 in varie configurazioni di carrozzeria: berlina 2 e 4 porte, coupé e convertibile. Fu prodotta fino al 1942.



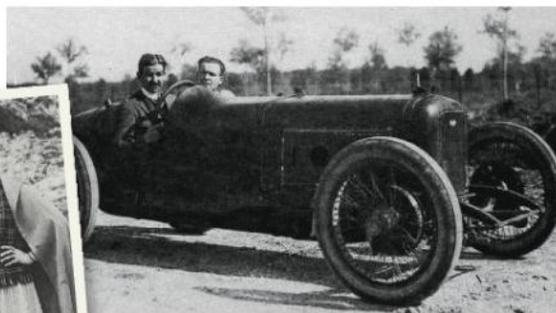
MASERATI "ALFIERI"

DEDICATA AL FONDATORE

Ho visto a Ginevra la nuova "Alfieri", che prende il nome di uno dei fratelli Maserati. Potete tracciare un profilo di questo personaggio?

Antonello Giraud

La concept presentata a marzo al Salone svizzero e dotata di motore V8 aspirato di 4,7 litri da 460 CV è stata chiamata "Alfieri" in onore di uno dei sette fratelli Maserati. Alfieri (1887-1932) fu il fondatore della Società Anonima Officine Alfieri Maserati, nata nel dicembre del 1914 in via Piepoli a Bologna per l'elaborazione di vetture Isotta Fraschini. Alla fine della prima guerra mondiale Alfieri si trasferì coi fratelli Ernesto ed Ettore nella nuova sede di Ponte Vecchio, alla periferia della città. Diventerà costruttore in proprio nel 1926, anno in cui fu allestita la "Tipo 26" a otto cilindri, prima vettura a portare il nome Maserati. Alfieri fu anche un abile e coraggioso pilota, spesso affiancato in gara da Guerino Bertocchi, che diventerà capo meccanico del reparto corse Maserati nel 1939. L'8 maggio 1927 alla Coppa Messina, Alfieri, al volante di una "26B", si ribaltò rimanendo gravemente ferito. La sua assenza forzata causò molte ripercussioni in fabbrica, ma anche gravi problemi di salute per Alfieri, che morì nel 1932 a seguito dei postumi dell'incidente. Egli lasciò diversi progetti nel cassetto, la cui realizzazione permise alla fabbrica di proseguire l'attività. Gli anni Trenta furono un periodo di grande soddisfazione per la Casa del Tridente proprio grazie all'eredità tecnica di Alfieri.



Dalla pista alla strada

Sopra. Alfieri Maserati è al volante, accanto c'è il fratello Ernesto. L'auto è una Diatto "20 S" del 1922.

A sinistra. Alfieri con la compagna. In alto. La "Alfieri" a Ginevra 2014.

Libreria dell'Automobile

NOVITÀ

www.libriadiellautomobile.it

www.giorgionadaeditore.it



FERRARI ANNUARIO 2013

- € 100,00
- * PAG: 272
- * FOTO: centinaia in b/n e col.
- * TESTO: Inglese con brochure in italiano



FIAT 124
1966-1976

- € 19,99
- * PAG: 122
- * FOTO: 200 b/n e col.
- * TESTO: Italiano



DELTA THE LEGEND
1985-1992 (LIBRO + 2 DVD)

- € 75,00
- * PAG: 232
- * FOTO: 200 a colori
- * TESTO: Italiano/Inglese



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



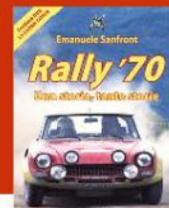
911 LOVE:
50 YEARS OF PORSCHE 911

- € 119,00
- * PAG: 360
- * FOTO: 200 in b/n e colore
- * TESTO: Inglese



LANCIA, BAZZI, FERRARI:
PIONIERI
DELL'AUTOMOBILE

- € 20,00
- * PAG: 304
- * FOTO: oltre 400 in b/n e col.
- * TESTO: Italiano



RALLY '70: UNA STORIA
TANTE STORIE
(LIBRO + DVD)

- € 25,00
- * PAG: 350
- * FOTO: 90 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@libriadiellautomobile.it
info@libriadiellautomobile.it
Web Site: www.libriadiellautomobile.it

viene a trovarci su Facebook e eBay



AUTO & CITTÀ: SULLE
STRADE DELLA MILLE
MIGLIA 2013

- € 35,00
- * PAG: 176
- * FOTO: 1300 b/n e col.
- * TESTO: Italiano/Inglese



DUCATI MONSTER
20th Anniversary

- € 39,00
- * PAG: 240
- * FOTO: 90 b/n e colori
- * TESTO: Italiano



QUESTIONE DI POLSO
Come si guida una moto
da competizione

- € 20,00
- * PAG: 144
- * FOTO: 90 in b/n e a col.
- * TESTO: Italiano

ISCRIVITI ALLA
NOSTRA MAILING LIST SU
www.libriadiellautomobile.it

MANIFESTAZIONI 2014

- | | |
|--------------|--|
| 11/13 APRILE | NOVEGGIO RUOTE COLLECTION
MOSTRA SCAMBIO AUTO/MOTO
(MI) - PAD. A |
| 25/27 APRILE | MILANO AUTOCLASSICA - PAD. 14 |
| 10/11 MAGGIO | MODENA MOTOR GALLERY
MOSTRA SCAMBIO AUTO/MOTO
(MI) - PAD. A |



Pro

- Motore eccezionale
- Guida divertentissima
- Un pezzo di storia giapponese
- Rivalutazione certa
- Prezzo interessante

Contro

- Pochi gli esemplari in ordine
- Anagraficamente recente
- Abitacolo spartano
- Poco adatta a un impiego quotidiano

L'URLO DEI 9000 GIRI

Il suo quattro cilindri va come un motore di F.1. Eppure è affidabile. È stata ed è ancora la vettura di riferimento per tutte le sportive di media cilindrata della concorrenza. Si compra con 8000 euro e guidarla è inebriante

di Marco Di Pietro

Quando parlano (in genere poco), i tecnici della Honda lo fanno per comunicare qualcosa di grandioso. All'avvicinarsi del terzo millennio, precisamente nel 1999, per festeggiare i 50 anni della Casa essi presentano al mondo un'auto speciale, chiamata semplicemente "S 2000" (o "S2K", per dirla all'inglese).

La sigla "S" ricorda le spider degli anni Sessanta "S 600" e "S 800", microscopiche vetture sportive con due posti secchi dotate di un motore di derivazione motociclistica (la Honda era ed è ancora oggi il leader mondiale nella produzione di due ruote) che girava come un frullino a regimi incredibili. Invece "2000", oltre che fare riferimento alla cilindrata, ricorda che questo modello è la vetrina tecnologica della marca per l'anno che verrà.

In effetti la "S 2000" è una delle sportive più spettacolari che siano mai state concepite, pur con dimensioni e cubatura del motore contenute. È il fiore all'occhiello della produzione, in grado di dimostrare a tutti quale sia la capacità tecnologica della Honda. La vettura adotta il migliore "packaging" che la Casa sia mai stata in grado di confezionare in un'auto di serie. In altre parole, una spider che trae ispirazione dal mondo delle competizioni: anzi, una vera vettura da corsa tradotta in versione stradale di serie, un inno alla gioia di guidare, sportività allo stato puro.

Rimasta in produzione tra il 1999 e il 2009, è oggi ambitissima dai collezionisti, così come lo è stata negli anni in cui è rimasta a listino. Nel 1999 costava circa 67 milioni di lire, meno della più comune Mercedes "SLK 200 Kompressor": un prezzo dunque accettabile se rapportato ai contenuti tecnologici. Oggi vale sugli 8000 euro, quotazione destinata a salire rapidamente. La produzione totale di dieci anni è stata di 66.860 esemplari, circa 500 dei quali arrivati in

Meglio viaggiare allo scoperto

Nella foto. La Honda "S2000" è un'auto da guidare aperta. Chiusa è un po' claustrofobica e non garantisce una visibilità adeguata, soprattutto dietro. La linea, pur piacevolmente moderna e ancora attuale, non è però il pregio maggiore di questa vettura.



Italia tramite l'importatore ufficiale: volumi modesti in assoluto per una vettura rimasta nei listini per un decennio (e ancora oggi rimpianta). Con una produzione costante nei primi sei anni compresa tra le 7500 e le 10.000 unità l'anno, poi scesa gradatamente a livelli più bassi.

Che la "S 2000" sia un oggetto speciale lo si capisce dal fatto che veniva costruita sulla stessa linea di produzione della "NSX", la supercar di Honda. E che il suo motore, denominato "F20C", aveva molti punti in comune con il propulsore che pochi anni prima aveva dominato in Formula 1 con Ayrton Senna.

Il cuore della "S 2000" è un quattro cilindri in linea aspirato, con doppio albero a camme in testa e fasatura variabile "Vtec", che raggiunge una potenza massima impressionante: 240 CV al regime di ben 8300 giri/min. Ma capace di spingersi assai oltre, fino all'intervento del limitatore a 9150 giri.

Risultato, una potenza specifica di 120 CV/litro, che sono il livello più alto raggiunto a inizio millennio da un'auto di serie con motore aspirato. Per fare un paragone, la contemporanea

Ferrari "360 Modena" si ferma a un livello più basso, anche se di poco.

Il 4 cilindri giapponese gira regolare fin dal minimo, sale velocemente fino ai 5000 giri e poi si scatena in un crescendo emozionante fino a vette inimmaginabili. Quando si superano i 6000 giri sembra trasformarsi, come un aereo a reazione nel momento in cui accende il postbruciatore, e chi guida rimane per un attimo in attesa di sentire il "boom sonico" dello sfondamento della barriera del suono. Il supertecnologico motore Honda non ha il sound del sei cilindri: è più secco, più cattivo. Comunque coinvolgente. Quando raggiunge il regime di coppia (a 7500 giri... settemila-cinquecento-giri: no, non è un errore di stampa!) lancia un acuto che ti alza tre centimetri di pelle d'oca.

Il resto della "S 2000" non è affatto di ordinaria amministrazione. Il telaio è perfettamente allineato alle necessità: rigido, ben studiato, garan-



All'insegna del digitale

Sopra. La strumentazione offre indicatori digitali: meglio sarebbe stato l'utilizzo di indicatori a lancetta convenzionali. Il cruscotto è avvolgente e orientato verso il guidatore. Piccolo e rivestito in pelle il volante, come si conviene a una vera sportiva.

FORSE LA LINEA NON È IL SUO FORTE. MA TE NE FREGHI QUANDO SENTI LA SPINTA FORTE DEL MOTORE



Capote convenzionale

A sinistra. Il tetto in tela, a comando manuale (il funzionamento elettrico non fu montato per una questione di peso), offre una buona protezione dalle intemperie, ma provoca qualche rumore aerodinamico. La visibilità con capote alzata è scarsa.



tisce una tenuta di strada ottimale. Pur in assenza di qualsiasi sistema di controllo della stabilità (che arriverà nel 2007, verso la fine della carriera, ma in Italia di esemplari aggiornati in pratica non ce ne sono), è perfetto per chi ha il "manico". Come dimostrava, durante la prova che "Quattroruote" pubblicò nell'ottobre del 1999, Alex Zanardi, all'epoca pilota di Formula 1 con la Williams-Honda: "Le prestazioni telaistiche sconfinano nell'incredibile, - disse scendendo dalla 'S 2000' dopo qualche giro di pista a Monza - la vettura offre margini di tenuta e di sicurezza così ampi da far rimpiangere che non abbia una potenza ancor maggiore".

A noi comuni mortali la "S 2000" basta e avanza così com'è, anche se di elaborazioni ne sono state concepite parecchie, pure dal reparto corse ufficiale della Honda, la Mugen, per la gioia degli "smanettoni" di tutto il mondo. Che questa vettura sia una sportiva "assoluta" lo si comprende anche dal fatto che è stata impiegata nei film cult "Fast & Furious" (2001) e nel sequel "2 Fast 2 Furious" (2003).

Proprio le elaborazioni sono il punto critico >



Partenza col rosso

Sopra. L'avviamento del 4 cilindri "Vtec" è affidato a un pulsante sul cruscotto, a sinistra del volante. I comandi di climatizzazione e controllo radio (coperta da uno sportellino) sono concentrati in prossimità del volante, per non distrarre il pilota durante la guida.

ALEX ZANARDI

SIA FATTA LA VOLONTÀ DEL PILOTA

Il pilota bolognese, vincitore con Honda di due campionati Cart in Usa, provò la "S 2000". Ecco il suo giudizio: motore, accelerazione, tenuta, stabilità e frenata da cinque stelle. Sovrasterzo di potenza appena accennato in uscita di curva; in inserimento sottosterzo quasi inesistente. Ubbidisce ai comandi del pilota senza mai accennare a una ribellione.



120 CV/LITRO ED È RECORD ASSOLUTO

Un motore che si aggiudica per quattro anni consecutivi il premio "Engine of the year" non può essere considerato banale. Attingendo a piene mani dalla tecnologia della Formula 1 (in quegli anni la Honda correva e vinceva al di qua e al di là dell'Atlantico), la Casa giapponese realizzò un motore destinato a entrare nei libri di storia: anteriore longitudinale, due litri di cilindrata, basamento in alluminio e componentistica in acciaio composito, titanio e ceramica. Privo di turbocompressore, forniva 240 cavalli a 8300 giri al minuto, ma tollerava anche il fuorigiri fino a oltre quota 9000. Il suo segreto sta nel sistema "Vtec" ("Variable valve Timing and lift Electronic Control", cioè alzata e fasatura delle valvole variabili a gestione elettronica), che garantisce efficienza volumetrica a tutti i regimi del motore, per ottenere una grande coppia ai regimi medio-bassi e la massima potenza a quelli elevati. Per ciascuna coppia di valvole di aspirazione e di scarico (sono 4 per cilindro) ci sono tre bilancieri e tre corrispondenti lobi sull'albero a camme. Dal regime di minimo fino a 5850 giri le valvole sono azionate dai due lobi esterni delle camme, che con la loro apertura ed alzata ridotte garantiscono



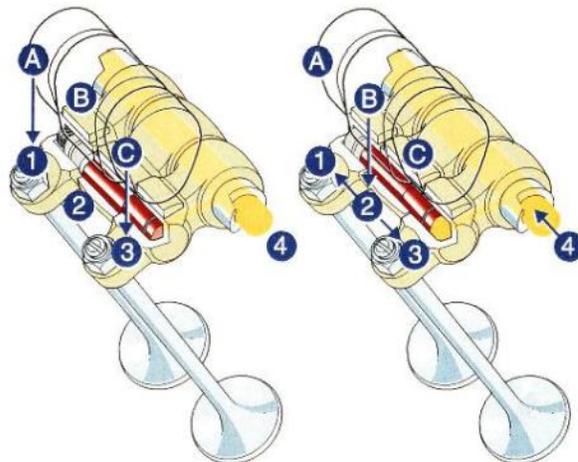
comunque un buon riempimento del cilindro. Sopra questo regime i pemi dei due bilancieri bloccano i due esterni su quello centrale, che è azionato dal lobo della camma che permette apertura più lunga e alzata maggiore. In tal modo il funzionamento delle valvole è adatto per la fasatura richiesta per avere grande potenza agli elevati regimi. Il motore è montato in posizione arretrata verso l'abitacolo, per ottenere una distribuzione dei pesi ottimale (50/50). Il telaio è fuso in alluminio, con schema a X. La trazione è posteriore, con differenziale autobloccante. Il cambio è un manuale a sei marce ben scalate. I freni a disco sono autoventilanti e dotati di ABS. Il servosterzo è elettrico. Le sospensioni sono a quattro ruote indipendenti, con doppi bracci trasversali.

Leggera ma robusta

Sopra. La scocca portante della "S 2000" è un tutt'uno con i longheroni del telaio: un insieme rigido e al tempo stesso leggero perché fa largo uso di materiali innovativi. La "S 2000" è la prima Honda a motore anteriore e trazione posteriore dai tempi delle prime spider serie "S" degli anni 60.

Prestazioni da Formula 1

Sotto. Lo schema di funzionamento del sistema "Vtec". Il motore 4 cilindri è a corsa corta; i pistoni in lega sono forgiati per resistere a sollecitazioni paragonabili a quelle che si registrano in F.1. Al regime massimo di 9000 giri essi raggiungono una velocità lineare di 25 m/s (il V12 aspirato Ferrari, campione del mondo nel 1979, raggiungeva a stento i 21 m/s).



della "S2000" in chiave collezionistica. Non che questa Honda non sia in grado di reggerle, anzi: esemplari sovralimentati con ben oltre 400 CV sono protagonisti dei track day in tutto il globo. Ma dal punto di vista collezionistico è preferibile un esemplare non "pistolato", quindi totalmente originale. Il che fa sorgere spontanea una domanda: quanto vale realmente una "S 2000" elaborata? Di più o di meno rispetto a una vettura assolutamente di serie? Secondo noi l'originalità è un "accessorio" fondamentale. Ma è una questione di gusti. Rimane il fatto che sono sempre di più gli appassionati possessori di questa fantastica vettura che non sono disposti a separarsene e chiedono somme sensibilmente superiori alle quotazioni ufficiali. Ciò fa supporre che le valutazioni di mercato stiano per prendere il volo.

I difetti della "S 2000"? Alcuni sono in stretta correlazione con la sua filosofia progettuale e non ne inficiano il valore storico. Per esempio l'essenzialità della dotazione. Pelle e climatizzatore, comunque, sono di serie; l'unico optional disponibile a listino era la vernice metallizzata, proposta all'epoca a un milione di lire, mentre l'hardtop, che oggi vale non meno di 2500 euro, poteva essere acquistato inizialmente solo come accesso-

CARATTERISTICHE

Motore	Anteriore, longitudinale, 4 cilindri in linea Alesaggio 87 mm, corsa 84 mm Cilindrata 1997 cm ³ Rapporto di compressione 11,0:1 Potenza 244 CV (177 kW) a 8300 giri/min Coppia 21 kgm (208 Nm) a 7500 giri/min Distribuzione a due alberi a camme in testa, 4 valvole per cilindro Iniezione elettronica multipoint Sistema di fasatura variabile "Vtec" Omologazione Euro 3 Lubrificazione forzata a carter umido Capacità carter 6 litri Raffreddamento ad acqua, capacità circuito 11 litri Impianto elettrico 12 V, batteria 36 Ah.
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio manuale a 6 marce Differenziale autobloccante Frizione monodisco a secco Pneumatici anteriori 205/55 ZR 16, posteriori 225/50 ZR 16 Cerchi in lega da 6,5x16JJ (ant.) e da 7,5x16JJ (post.).
Corpo vettura	Roadster due porte, due posti Telaio in lega leggera Avantreno e retrotreno a ruote indipendenti, bracci trasversali, molle elicoidali, barra stabilizzatrice posteriore Ammortizzatori idraulici telescopici Freni a disco autoventilanti, ABS Scatola guida a cremagliera Servosterzo elettrico Serbatoio carburante 50 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2405 mm Lunghezza 4135 mm - Larghezza 1750 mm Altezza 1285 mm - Peso a vuoto 1260 kg Capacità bagagliaio 165 litri.
Prestazioni	Velocità massima 240 km/h Accelerazione da 0 a 100 km/h 6,2 secondi Consumo medio 9,9 litri/100 km.

GAMMA COLORI

Carrozzeria	Interno
Berlina Black NH-547	
Silver Stone M. NH-630M	
Moon Rock M. NH-676M	
Nürburgring Blue M. B-513M	
Royal Navyblue P. B.523P	
New Formula Red P. E-510	
New Indy Yellow P. Y-65P	
Monza Red P. R-508P	
Lime Green M. GY-19M	
New Imola Orange P. YR-536P	

Quasi tutte nere o d'argento

La gamma colori è di 10 tinte (più qualche variante poco significativa). Circa un terzo delle oltre 66.000 unità prodotte è di colore Grigio Silverstone, mentre oltre 10.000 sono Berlina Black. Diffuso anche il grigio metallizzato Moon Rock.

GRAZIE AL SISTEMA "VTEC" È COME SE AVESSE DUE MOTORI: UNO DÀ IL MEGLIO DI SÉ FINO A 6000 GIRI, L'ALTRO SI SCATENA DAI 6000 AI 9000



CON LA SUA LINEA DA SPIDER CLASSICA È PIÙ BELLA APERTA CHE CHIUSA



I PREZZI DEI RICAMBI

Proiettore anteriore	€ 650
Faro posteriore	400
Pastiglie freni ant.	200
Dischi anteriori	350
Set 4 pneumatici	900
Cofano anteriore	650
Portiera	550
Hardtop	2500
Motore revisionato completo	8500
Terminale di scarico (due)	650

Accessori. La Honda "S 2000" veniva fornita con dotazione di serie completa. L'unico optional era la vernice metallizzata (un milione di lire nel 1999).

Sportiva tanto, comoda poco

Sopra. La "S 2000" è un'auto sportiva senza compromessi, con un'origine corsaiole nel suo DNA. Utilizzata in pista rivela un'indole decisamente differente rispetto alle concorrenti dell'epoca, come la Mercedes "SLK" o la BMW "Z3 Roadster", che concedono qualcosa in più in tema di confort.

rio aftermarket e divenne di serie nel 2006. I cerchi in lega sono da 16 pollici (l'upgrade ai 17" è datato 2003). Però le finiture, pur curate, sono decisamente minimaliste. Le plastiche sono ben fatte, ma da una sportiva d'alto lignaggio ci si attende di più. L'abitacolo è claustrofobico. I sedili sono avvolgenti, ma più adatti alla corporatura media dei giapponesi che alla nostra. Mancano tasche e cassetti portaoggetti (tranne quello verticale tra i due sedili, difficile da raggiungere). La strumentazione, completamente digitale, poteva sembrare d'effetto quindici anni fa, ma oggi è un po' kitsch. Il bagagliaio è praticamente inesistente. Certi difetti, in ottica collezionistica, passano in secondo piano. Ciò che conta è il motore, affidabile, pur nei limiti di un quattro

LE CONCORRENTI



	Honda S 2000	Alfa Romeo Spider 3.0 V6 L	BMW Z3 2.8 Roadster	Mercedes SLK200 K
Cilindrata cm ³	1997	2959	2793	1998
Potenza CV/kW	240/177	192/141	193/142	192/141
Velocità km/h	240	225	225	230
Prezzo all'epoca lire	67.292.000	70.092.000	70.692.000	73.392.000
Quotazione attuale euro	8000	3500	9000	6000

LA PAGELLA

Fascino	*****	Assieme alla supercar "NSX", che ha quotazioni già in fase di risalita, è la Honda da collezione per antonomasia. Difficile da trovare.
Prezzo	*****	Per ora ha quotazioni da usato decennale, perciò continueranno a scendere un poco. Con 8000 euro si compra un pezzo di storia Honda.
Costo di gestione	***	Alti consumi, meccanica molto sofisticata, anche se affidabile. La Honda "S 2000" ha parecchie pretese (benzina e olio).
Uso quotidiano	**	Con un motore così "tirato" è quasi impossibile andare piano. Per questo è senz'altro più indicata per un uso sporadico.
Affidabilità	****	Non vi capiterà di fare amicizia con un meccanico Honda: la "S 2000" è superaffidabile e non frequenta le officine.
Reperibilità ricambi	*****	La rete ufficiale della Casa giapponese è in grado di procurare qualsiasi ricambio in tempi rapidissimi.
Attività dei club	*****	In tutto il mondo i seguaci della spider Honda sono numerosi. In Italia è attivo l'S2K Club, che offre informazioni e organizza raduni.

VALORE NEL TEMPO

TRA POCCHI ANNI LA RISALITA

Un'auto sportiva di sicuro avvenire: la "S 2000" diventerà un classico da veri collezionisti, questo è certo. La produzione abbastanza limitata, ma soprattutto le sue peculiarità tecniche la renderanno di sicuro interesse. Un "risveglio" di attenzione che però è già iniziato quando quest'auto era ancora in produzione: non sono molti i proprietari disposti a disfarsene, se non a prezzi d'affezione, spesso superiori ai valori ufficiali di mercato. Gli esemplari in circolazione hanno percorso finora chilometraggi modesti.



cilindri che ama "girare alto". Deve essere sottoposto a manutenzione scrupolosa (che costa parecchio). E consuma molto più olio di un'auto normale, anche più di un chilo in un weekend passato a divertirsi in pista. Se usato per quello che sa dare, il motore richiede una revisione importante non oltre i 100.000 km. Il costo di una revisione totale equivale al valore attuale dell'auto. Per questo motivo è bene informarsi sulla storia dell'esemplare in esame prima di formalizzare l'acquisto. Consigliamo di prendere informazioni dai soci dell'attivissimo sodalizio dedicato a quest'auto, lo s2kclub (www.s2kclub.it), cui aderiscono la quasi totalità dei proprietari di Honda "S 2000", che conoscono bene vita, morte e miracoli di buona parte degli esemplari circolanti in Italia. In mancanza d'informazioni di prima mano, un libretto dei tagliandi e la copia delle fatture degli interventi eseguiti sono il viatico per un acquisto sicuro.

Oltre alle plastiche interne già citate, un po' "leggerine", un difetto della vettura è il sistema di apertura e chiusura manuale della capote: a lungo andare lo sfregamento degli archi di metallo che sostengono il telo può usurare il tessuto: controllate quindi lo stato del rivestimento. Per il resto, fidatevi della qualità giapponese. 



I DATI DI QUATTORRUOTE (ottobre 1999)

Velocità massima km/h in VI marcia

Dichiarata **240** - Effettiva **242,7**

Accelerazione

km/h	secondi
0-60	3,5
0-80	5,1
0-100	7,0
0-120	9,7
0-140	12,2
0-160	16,2

Ripresa in VI marcia

km/h	secondi
70-100	8,1
70-120	13,8
70-130	16,8
70-140	20,3

Frenata

km/h	metri
60	13,2
100	36,6
130	61,8
140	71,7

Consumo

km/h	km/litro
60	19,6
80	15,3
100	12,6
120	10,6
140	9,5
160	8,4



Ricordando il 1964
A sinistra. La locandina celebra
la vittoria della "Mini Cooper S"
al "Montecarlo" di cinquant'anni fa.
In basso. La Lancia "Beta
Montecarlo" degli italiani
Schön-Schön.





ARRIVANO I NOSTRI, MA...

Tanti gli italiani, si fanno onore, ma la vittoria alla fine premia un equipaggio belga, alla sua terza vittoria. Ecco la storia di uno di loro, arrivato nel principato con la sua Lancia "Fulvia HF" solo per il gusto di coronare un sogno

di Dario Tonani, foto di Foto Studio Alquati

Parte davvero alla grande per i colori italiani la 17ª edizione del Rallye Monte-Carlo Historique. Dopo i 1000 chilometri della tappa di concentrazione e la prima prova, l'unica completamente innevata della competizione, ben due equipaggi italiani - entrambi della Scuderia Milano Autostoriche - occupano la seconda e la terza piazza: sono Babini-Torlasco, su Porsche "911", e Bergamaschi-Scarcella, su Volkswagen "1303 S", alle spalle dei belgi Holvoet-Vanoverschelde, su Toyota "Celica". La seconda tappa, dopo cinque prove cronometrate, regala poi una momentanea testa del-

la classifica alla Lancia "Fulvia HF" di Mozzi-Biacca, mentre Babini-Torlasco e Bergamaschi-Scarcella, complice l'assenza di neve, scivolano rispettivamente al quinto e al 33º posto.

Ancora più complicata la terza giornata, con due prove su un fondo reso insidiosissimo dalla neve sciolta che avvantaggia soprattutto i concorrenti che partono da metà classifica in giù: Babini-Torlasco scalano ulteriormente alla 34ª piazza, Bergamaschi-Scarcella scendono addirittura alla 59ª, superati anche da Zanchi-Agnese (54esimi). Dopo la quarta tappa e cinque ore di sosta nel principato, ➤

Vietato distrarsi

In alto, da sinistra. La Lancia "Fulvia HF 1600" (1972) di Mozzi-Biacca; la Opel "Kadett GT/E" (1978) dei vincitori Lareppe-David, al loro terzo trionfo nella classica monegasca; la Porsche "911" (1965) di Babini-Torlasco, settimi assoluti e primi degli italiani.

"Maggiolone" in rimonta

A sinistra. La Volkswagen "1303 S" (1973) di Bergamaschi-Scarcella, autori di uno splendido avvio di gara, ha chiuso in rimonta al 35º posto assoluto dopo essere stata a lungo attardata nelle tappe intermedie.



PAOLO BUFFARDI E MATTEO CAVAGLIÀ

VI RACCONTO IL MIO RALLY

È iniziato tutto due anni fa. È la sera del 30 gennaio 2012 e mi trovo a passare per caso in piazza San Carlo a Torino, in pieno centro. Vedo un centinaio di splendide auto da rally, i miti della mia giovinezza, in partenza per una delle gare su strada più famose del mondo: il Rally di Montecarlo. Al volante tutti piloti circa della mia età... così penso, ma allora si può fare! Prendo il telefono e chiamo il mio amico Matteo. Anche lui è appassionato di auto. Sono le 8 di sera e forse sta cenando, ma lo disturbo lo stesso. "Pronto, Matteo? Sono in piazza San Carlo e sto vedendo la partenza del 'Montecarlo'. Che ne dici? Ti va se lo facciamo anche noi?". La nostra avventura è cominciata così. Cerchiamo l'auto che fa per noi e con molta fortuna scoviamo una splendida "Fulvia HF 1600" già preparata (foto a destra, con al volante Paolo Buffardi), con tanto di rollbar, estintore e motore elaborato: 130 cavalli che ruggiscono dallo scarico libero e che "respirano aria" a pieni polmoni da quattro tromboncini. È del classico azzurro dell'"HF": ce ne sono poche, pochissime con questa livrea, e a noi piace subito un sacco questa peste di auto color puffo. Un amico esperto di gare di regolarità ci introduce in questo mondo e ci guida nell'acquisto degli strumenti per la navigazione. Poi ci presenta il suo meccanico, un autentico mago. Per lui la "Fulvia HF" non ha segreti. Due anni dura la nostra preparazione, partecipando a una decina di gare di regolarità, sempre più impegnative, compreso il rally storico di Sanremo. Finalmente, ad agosto 2013, inviamo la nostra domanda di partecipazione al "Monte Carlo Historique" del 2014 e attendiamo la risposta. Quando arriva la conferma esultiamo e da quel momento ci dedichiamo a una preparazione accurata, precisa, meticolosa, maniacale. Ci serve un'assistenza durante la corsa, così ci rivolgiamo a due nostri amici -Carlo e Daniele - fanatici di auto, che da giovani passavano la notte al freddo sul Turini a seguire il rally: accettano con entusiasmo. Studiamo il percorso, leggiamo passo per passo il road book, analizziamo le tappe, i punti in cui fermarci per i rifornimenti, quelli in cui fare eventuali cambi di pneumatici a seconda delle condizioni meteo. E poi finalmente arriva il gran giorno; ci presentiamo a Montecarlo ed entriamo nel parco chiuso in Quai Albert 1er. Abbiamo un brivido perché questo è un luogo sacro per le auto da corsa, è l'area box per la Formula 1 ed è il parco chiuso del rally più famoso al mondo. E adesso ci siamo anche noi, e la nostra "Fulvia" è parcheggiata fianco a fianco con vetture da mito:



"Mini Cooper S", Alpine "A.110", Jaguar "MKII" ed "E Type", Fiat "124 Abarth Rally" e "125", Saab, Volvo, Mercedes "220" e "300", Porsche di tutti i tipi... C'è un'Alfa Romeo "Giulietta TI" color limone pallido (non ne avevo mai vista una così). E poi una "Giulia Super", una Ford "Escort RS" e una "Mexico". Scorgiamo persino un'"Anglia" preparata corsa: bellissima e cattivissima. In un angolo del parco ci sono ben cinque Autobianchi "A.112" blu: una è del principino Pierre Casiraghi e del suo copilota Carlo Borromeo. Auto che ci fanno ringiovanire di botto di quarant'anni. E la nostra "Fulvia HF 1600" azzurro puffo fa una gran bella figura. Ce la guardano con ammirazione e molti la fotografano, e per noi è come se fotografassero la nostra nipotina. Poi finalmente si parte: sono le 20.21 del venerdì 24 gennaio. Sarà una grande avventura come tutti dicono? Guidiamo per tutta la notte seguendo il road book, eppure sbagliamo strada due volte. Arriviamo al primo controllo orario alle 1.30 di notte con un quarto d'ora di anticipo e così abbiamo tempo di scendere dall'auto, sgranchirci le gambe e mangiare un panino. Fa un freddo polare, che ti taglia in due. Nel controllo orario successivo cerchiamo di andare più veloci possibile, pur rispettando i limiti del Codice altrimenti ci saranno addebitati punti di penalità. Verso le 4 del mattino cominciamo ad avere un po' sonno, ma soprattutto fa freddo in macchina, nonostante il riscaldamento al massimo. Procediamo fino al pomeriggio, quando ci attende



la prima prova speciale a media. Siamo esausti (come tutti del resto), ma riusciamo a farla abbastanza bene. Alle 18.30 arriviamo a Valence: l'impressione è quella di giungere in un'oasi dopo aver attraversato il deserto. Parcheggiamo nel parco chiuso e raggiungiamo l'albergo dove andiamo a dormire prestissimo. La mattina dopo siamo freschi e pronti ad affrontare le quattro prove speciali della giornata, tutte nella zona dell'Ardèche: la sera siamo soddisfatti e la stanchezza non si fa sentire come il giorno prima. Di lunedì, altro giro con quattro prove speciali, questa volta nella zona del Drome. Martedì, alle 8.30, si parte per il ritorno a Montecarlo: ci aspettano tre prove speciali lungo il percorso di ritorno e quindi Montecarlo, per "l'ultima notte", quella mitica del Turini. Sono due prove speciali, lunghissime e durissime. Ci chiediamo se siamo proprio noi a farle. Alla fine entriamo a Montecarlo: è finita! Siamo arrivati in fondo, ed era il nostro obiettivo. Scopriamo di essere 135esimi su 309 equipaggi partenti: non è molto, ma ci basta. Ed ora un po' di riposo nella splendida stanza del più bell'albergo di Montecarlo e infine una meravigliosa serata di gala con le nostre mogli allo Sporting (foto in alto): smoking e abiti da sera, ottima cena, spettacolo, premiazioni e ballo finale. Il "Montecarlo" è sempre un mito: ti dà i brividi, ti stanca fare più di 30.000 curve a tutta birra, ma dopo ti senti davvero un altro perché hai vissuto cinque giorni da sogno.



Quanti numeri sulla neve

Qui a fianco. La Mercedes-Benz "280 CE" (1977) dei tedeschi Juentgen-Mueller finisce fuori strada e lascia strada libera alla Volkswagen "Golf GTI" (1979) dello svizzero Franco Lupi e del greco Peter Livanos.

A sinistra. Le vetture schierate davanti al porto del principato.

Sotto. L'Alpine "A110 1600 S" (1971) dei francesi Eloy-Legall impegnata sulla neve.

gli equipaggi si giocano tutto nell'ultima e decisiva notte con due micidiali prove speciali, il Col de Turini (57 chilometri di strade rese pericolose dal ghiaccio nascosto dietro ogni curva) e i 46 chilometri del tratto cronometrato di Loda.

Alla fine, dopo cinque giorni e 2500 km di gara, Babini-Torlasco - primi della compagine italiana - chiudono con l'ottimo 7° posto assoluto (su 257 vetture al traguardo); Zanchi-Agnese, addirittura secondi nell'ultima crono, risalgono fino alla 31ª piazza; Bergamaschi-Scarcella finiscono 35esimi, in piena rimonta. La vittoria va, per la terza volta, ai belgi Lareppe-David, su Opel "Kadett GT/E", davanti ai norvegesi Granerud-Roed (Porsche "911 SC") e ai francesi Coll-Dedieu (Porsche "911 Carrera 3.0"). Nella classifica a squadre la Scuderia Milano Autostoriche conquista il sesto posto assoluto. 



In salita su tre ruote

Sopra. Uno spettacolare tornante affrontato su tre ruote dalla Volkswagen "Golf GTI" (1978) di Zanchi-Agnese, trentunesimi al traguardo dopo essersi piazzati al secondo posto nell'ultima prova a cronometro.

Le "Mini" nei luoghi del trionfo

A sinistra. Nel cinquantenario della prima storica vittoria della "Mini Cooper S" al Rally di Montecarlo erano molte le vetturine inglesi che si sono ritrovate nei luoghi del trionfo del nordirlandese Hopkirk.

Si è fatta molto

Sarà che fino a pochi anni fa la trovavi ancora sul mercato dell'usato, sarà che la linea non convinceva tutti, ha impiegato più di trent'anni per entrare nel cuore degli appassionati. Ma con le sue doti sta recuperando in fretta il tempo perduto

di Maurizio Schifano, foto di Paolo Carlini



Vent'anni in garage

Nella foto. La vettura del servizio è stata immatricolata nel 1979 ed è rimasta in servizio fino al 1992, quindi è stata parcheggiata vent'anni in garage. Per essere rimessa in strada sono bastati un tagliando e lo sblocco dei cilindretti freni. Nel 1979 i ripetitori laterali delle frecce della "Giulietta" vennero spostati dalla parte anteriore a quella posteriore dei parafranghi.

ASPETTARE



GLI INTERNI ERANO ALL'AVANGUARDIA PER L'EPOCA E RAPPRESENTAVANO IL MEGLIO DEL DESIGN DI FINE ANNI 70

A

colpire di più della nuova "Giulietta", svelata nel novembre 1977, è il design fuori degli schemi. Come era stato per esempio per la "Giulia" e l'"Alfetta". Nel caso della "Giulietta" si volle esaltare la linea a cuneo che si stava imponendo negli anni Settanta: ciò portò a disegnare un muso basso e rastremato cui si contrapponeva una coda tronca e alta, appena ingentilita da un accenno di spoiler.

Molti, all'inizio, non gradirono un cuneo così esasperato. Non piacquero neppure i paraurti che, sebbene d'acciaio, sembravano di plastica, e la plancia, che invece era tutta di plastica (per la prima volta in un'Alfa) e in più esibiva una strumentazione e un volante "futuristici".

Lo studio della "Tipo 116", la futura "Giulietta", era iniziato nel 1974, il difficile anno che seguiva la crisi del petrolio e che all'Alfa Romeo era stato segnato dall'allontanamento del presidente Giuseppe Luraghi, in carica dal 1960, e dalla morte del grande progettista Orazio Satta Puliga. Il progetto era fina-

lizzato alla creazione di un modello più abbordabile dell'"Alfetta", per compensare in parte il calo di vendite innescato dall'"austerità". Di fatto, il suo compito primario era quello di sostituire nel medio termine la "Giulia", che esordiva in quel periodo nella sua ultima serie, la "Nuova Super" (1974-1978).

Le scarse risorse economiche e il poco tempo per reagire a una concorrenza più agguerrita che mai avevano convinto i progettisti a utilizzare lo stesso pianale dell'"Alfetta", caratterizzato dall'esclusivo schema transaxle, con ponte De Dion e freni posteriori inboard. Due i motori previsti: un "1300" e un "1600". Il primo era un inedito "superquadro" con cilindrata di 1357 cm³, derivato dal classico "quadro" di 1290 cm³ nato nel 1954, con alesaggio portato da 74 a 80 mm e corsa ridotta da 75 a 67,5 mm. La potenza di 95 CV a 6000 giri/min (nella "Nuova Super 1300" erano 88 CV a 5500 giri/min) avrebbe garantito prestazioni dignitose a una vettura più grossa e pesante della "Giulia". Il motore "1600", invece, era

Trionfo della plastica

Sotto. La plancia, completamente in plastica di colore grigio-marrone, ha un disegno complesso ma funzionale. Il volante è dotato al centro di un cuscino di sicurezza ed è regolabile unicamente in altezza. Gli interruttori in basso a sinistra (rosso e arancione) comandano il lunotto termico e l'azard.



Equilibrio perfetto

A destra. Le carreggiate larghe e una pari distribuzione dei pesi su due assi conferiscono alla vettura stabilità e comportamento neutro in curva, a tutto vantaggio della sicurezza e del piacere di guida.

il solito "corsa lunga" di derivazione "Giulia", che nel 1975 era stato montato anche sull'"Alfetta". Entrambi i motori erano dotati di nuovi carburatori e di un correttore di anticipo pneumatico.

La distinzione dall'"Alfetta" doveva basarsi, oltre che sulla maggior economicità, su una linea più sportiva e giovanile. Dopo aver tentato alcune soluzioni a due volumi, in ossequio alla moda di quegli anni, il centro stile Alfa Romeo aveva optato per una moderna carrozzeria a tre volumi che tanto avrebbe fatto discutere nei primi anni e che solo oggi siamo in grado di apprezzare appieno.

Anche l'abitacolo era stato oggetto di un attento studio stilistico, oltre che ergonomico, che aveva portato a un design di grande impatto, discutibile ma indubbiamente funzionale. Per il rilancio in un periodo critico la Casa di Arese aveva anche puntato sulle tecniche progettuali e costruttive più evolute. La scocca era stata dimensionata col metodo degli elementi finiti, ovvero col calcolo computerizza- ➤



Tappezzeria fuoriserie

Sopra. La selleria è stata rifatta in finta pelle bicolore. In origine il rivestimento dei sedili era in velluto bicolore; a richiesta si potevano avere rivestimenti in "Texalfa" a tinta unita. A sinistra. Il quadro strumenti è specifico della "Giulietta". Le varie spie sono tutte raggruppate sulla destra del cruscotto.

Nostalgia del cambio "Giulia"

Sopra. Tra i pochi difetti della "Giulietta", la scarsa manovrabilità del cambio che, seppur migliorata rispetto a quella dell'"Alfetta", era sempre problematica per via dei troppi rinvii richiesti dalla trasmissione transaxle. Il pomello della cloche è in plastica con effetto legno ed è oggi introvabile.



Più equilibrata col "1600"

A sinistra. Il bialbero di derivazione "Giulia" di 1570 cm³ era il motore giusto: quasi due terzi dei clienti della prima serie lo preferì al "1300". Sotto. La capacità del bagagliaio era di 420 dm³, non molti.

to di sforzi e deformazioni di una struttura scomposta in parti di forma elementare. Si ottenne così una scocca molto rigida e resistente in rapporto al peso.

Secondo criteri ormai affermati, la resistenza della struttura era "differenziata", con le sezioni anteriore e posteriore ad assorbimento d'urto e la cellula centrale indeformabile. Furono inoltre previsti lo sterzo di sicurezza con piantone snodato e crollabile, il serbatoio benzina in plastica indeformabile e antiperforazione, e gli arrotolatori delle cinture di sicurezza integrati nei montanti.

Particolare attenzione era stata posta nell'evitare conformazioni e giunzioni che potessero favorire la corrosione. Il trattamento antiruggine era all'a-



Il meccanico ringrazia

A destra. Il cofano motore "a coperchio" anticipava una caratteristica che sarebbe stata ripresa sull'Alfa Romeo "155" del 1992. Eccezionale l'angolo di apertura: circa 90 gradi.



Viaggiare a coda alta

Sotto. I gruppi ottici posteriori, alti e a filo della scocca, alleggeriscono la notevole altezza della coda, aggravata da un accenno di spoiler. La fascia adesiva sul cofano bagagli, con le scritte serigrafate di marca e modello, ha anch'essa lo scopo di mimetizzare l'altezza della coda.

Ha posato per noi Maria Alejandra Gutierrez Diaz.

vanguardia: le giunzioni erano rivestite con zinco e PVC; quest'ultimo proteggeva anche sottoscoocca, passaruota e fascioni sottoporta; le lamiere delle parti mobili, sottoposte al processo "Zincrometal", avevano i lembi ricoperti con profili plastici. La verniciatura avveniva in quattro fasi. Interessante il trattamento anticorrosione e anti-graffio delle cornici dei finestrini e degli scudi paraurti con Rilsan, un innovativo prodotto a base di nylon, che ha trovato vari impieghi in campo automobilistico. Con prezzi al lancio di 6.337.000 lire per la "1.3", e di 6.561.000 lire per la "1.6", la nuova "Giulietta" si collocava in posizione equidistante tra la "Nuova Giulia Super" (5.847.000 lire per la "1300" e 6.059.400 lire per la "1600") e l'"Alfetta 1.6" (7.133.000 lire), arricchendo l'offerta Alfa nella fascia di cilindrate che in quegli an-

ni era la più richiesta in Europa. Qualche problema di gioventù, il più grave dei quali dovuto alla porosità del serbatoio benzina in plastica, che immetteva vapori nell'abitacolo (fu rimpiazzato da uno in acciaio), e ulteriori problemi in produzione (i suoi primi anni di vita coincisero con gli scioperi degli "anni di piombo") penalizzarono la "Giulietta". Inoltre le vendite all'inizio non decollarono per via del giudizio di una clientela che ne criticava l'estetica e rimpiangeva l'agilità e la manovrabilità del cambio della "Giulia".

La "1.3" prima serie (1977-81) non soddisfece appieno le aspettative degli alfisti e totalizzò solo 44.171 esemplari. I risultati della "1.6", rappresentata dalla vettura del servizio in livrea Blu Pervinca metallizzato, furono migliori: 113.136. La versione "1.8" prima serie, arrivata nel 1979, totalizzò 39.921 esemplari; la "2.0", uscita nel 1980, 8040. L'evoluzione del modello proseguì con altre due serie e con una gamma di motori estesa ai turbo a benzina e gasolio di due litri di cilindrata. Quando la "Giulietta" uscì dal listino, nel 1985, aveva totalizzato 379.689 esemplari. Le "Alfetta" (1972-84) furono 475.719. **R**

CARATTERISTICHE "Giulietta 1.6"

Motore	Ant. longitudinale - 4 cilindri in linea 5 supporti di banco Alesaggio 78 mm - Corsa 82 mm Cilindrata 1570 cm ³ Rapporto di compressione 9:1 Potenza 109 CV DIN a 5600 giri/min Coppia 14,5 kgm DIN a 4300 giri/min Distribuzione a 2 alberi a camme in testa 2 carburatori doppio corpo Accensione a spinterogeno Lubrificazione forzata, 6,5 litri Raffreddamento ad acqua, 8 litri Impianto elettrico 12 V, batteria 50 Ah.
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio posteriore in blocco col differenziale, a cinque marce sincronizzate Leva di comando centrale Frizione posteriore, monodisco a secco Rapporto al ponte 10/43 Pneumatici 165 SR13, a richiesta 185/70 SR13.
Corpo vettura	Berlina 4 porte, 5 posti Carrozzeria portante in acciaio Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, quadrilateri trasv., barre di torsione long., Sospensioni posteriori a ponte rigido, assale De Dion, parallelogramma di Watt Barra stabilizzatrice ant./post. Ammortizzatori telescopici Freni idraulici a disco con servocomando Sterzo a cremagliera Serbatoio carburante 50 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2510 mm Carreggiata ant./post. 1360/1358 mm Lungh. 4210 mm - Largh. 1650 mm Altezza 1400 mm - Peso in ordine di marcia 1100 kg.
Prestazioni	Velocità 175 km/h (in 5ª marcia) Consumo medio 10,1 l/100 km.

DI SANA E ROBUSTA COSTITUZIONE

Tra "1300" e "1600" ne hanno fatte 150.000. Ne rimangono poche migliaia, sfruttate fino all'ultimo per la loro robustezza. Il restauro non è difficile: i ricambi si trovano e il prezzo di acquisto non supera mai i 3000 euro



IL RESTAURO

RESISTE BENE **ALLA RUGGINE**

Fino a qualche anno fa capitava spesso di vedere una "Giulietta" con gomme larghe e cerchi in lega delle più svariate foggie (ma non i Cromodora o i Campagnolo originali della Casa) con tinte metallizzate di fantasia e improbabili appendici aerodinamiche. Per fortuna queste elaborazioni di cattivo gusto sono sparite dalla circolazione, lasciando il campo alle "Giulietta" in condizioni originali. Molte mostrano gli inevitabili segni del tempo, come la fioritura di ruggine attorno al parabrezza, punto debole di questo modello nonostante il trattamento di zincatura galvanica e l'applicazione di sigillanti in fabbrica. Un altro difetto era la vernice che tendeva a opacizzarsi, specie nelle tinte pastello. Tutto sommato, difetti limitati e rimediabili. Per il resto la "Giulietta" è una macchina robusta, progettata e costruita per durare. Anche i motori sono longevi. La carburazione, si sa, è difficile da mettere a punto, ma non è questo che deve preoccupare: meglio tenere sotto controllo la fumosità dello scarico, specie in rilascio. Unico vero tallone d'Achille della "Giulietta" (come dell'"Alfetta") è l'innesto difficile e "metallico" delle marce, dovuto alla lontananza del cambio transaxle dalla leva. Capitava di "grattare" anche ai guidatori esperti, i quali, provenendo spesso dalla "Giulia", ne rimpiangevano il cambio "diretto" e rapido, che richiedeva però anch'esso un'accortezza: al semaforo si doveva innestare la prima in condizioni di totale riposo degli ingranaggi.

I RICAMBI

Cofano motore	€ 571,0
Calandra (completa)	118,5
Parabrezza	313,0
Scudo paraurti anteriore (completo)	603,0
Scudo paraurti posteriore (completo)	700,0
Proiettori anteriori (coppia)	541,0
Fanali posteriori (coppia)	379,0
Cerchio ruota	114,0
Dischi freno anteriori (coppia)	176,0
Dischi freno posteriori (coppia)	97,5
Gruppo frizione	614,5
Impianto di scarico	459,0

Prezzi comprensivi di iva forniti da Afra, Settimo Milanese (MI).
Web: www.afra.it

Non eguagliò la "Giulia"

Sopra. Il profilo a cuneo non era solo un esercizio di stile, ma soprattutto una soluzione per migliorare l'aerodinamica. Il Cx era di 0,38: buono, ma non come quello, eccellente, della "Giulia" (0,34).



IMPRESSIONI Alfa Romeo "Giulietta Turbodelta" 1984

Firmata **REPARTO CORSE**



Estrema e difficile

La "Giulietta Turbodelta" (170 cavalli, 206 km/h) fu messa in vendita tra il 1983 e il 1984 e costava quasi 27 milioni di lire, circa 9 in più della "2.0" aspirata. Molti esemplari rimasero a lungo invenduti e dati via, negli anni successivi, a prezzi stracciati. Oggi la "Turbodelta" è quotata 9000 euro.

Il tocco magico dell'Autodelta di Carlo Chiti si sente appena sfiorire il gas. Col metro di oggi, la potenza forse non raggiunge vette altissime, ma la combinazione di carburatori e compressore fa sentire gli effetti rabbiosi del cosiddetto "calcio nel culo". Solo 361 gli esemplari costruiti, eppure se ne trovano sui 9000 euro

di Alessandro Barteletti, foto di Gigi De Donato



Un'auto da corsa vestita da stradale. Sofisticata e al tempo stesso ruvida. Brutale nelle prestazioni e affidabile quanto basta per arrivare al traguardo... Pardon, al tagliando successivo, previsto dalla Casa ogni 5000 km con verifica dei liquidi ogni 500.

L'Alfa Romeo "Giulietta Turbodelta" (la dicitura per esteso è "Turbo Autodelta"), lanciata sul mercato nel 1983, è un'auto impegnativa e difficile ma che, già dal primo giorno, ha saputo far battere forte il cuore degli appassionati veri. Il motivo lo trovi nel nome: la curò direttamente l'Autodelta, lo storico reparto corse del Biscione.

Si dice che nelle intenzioni della Casa ci fosse quella di rispondere, con questo modello, ai requisiti di omologazione per partecipare al campionato europeo Turismo. Oltre ai due prototipi, visibilmente diversi, furono infatti previsti 500 esemplari, al ritmo di due al giorno. Ma la produzione si fermò ufficialmente a quota 361; alle gare ci avrebbe pensato la nuova "Alfa 75".

La base della "Turbodelta" è la "Giulietta" terza serie, l'ultima, che debuttò nel 1983. Se la osservi dall'esterno, la distingui per l'esclusivo colore nero metallizzato tendente al canna di fuci-

le (l'unico disponibile), l'assenza di cromature e il filo rosso (una striscia adesiva) che corre lungo paraurti e fascioni intorno a tutta la vettura. Specifici i cerchi in lega Speedline con mozzo a cinque fori e pneumatici "TRX", la targhetta identificativa applicata sulla coda e il terminale di scarico.

All'interno il carattere sportivo viene esaltato dal colore della tappezzeria, in due tonalità di rosso (purtroppo tendenti al rosa!), moquette compresa. I sedili (gli anteriori hanno un nuovo disegno, più profilato e contenitivo) sono rivestiti in skai, panno e tessuto tweed, lo stesso che ricopre anche pannelli e "cielo". I poggiatesta sono a rete. Sulla plancia spicca il manometro del turbo; il volante è un Momo con corona in pelle.

Ma i dettagli più importanti, facile immaginarlo, sono quelli sotto il cofano. La "Giulietta Turbodelta" è spinta dal classico bialbero Alfa due litri, dotato però di una turbina Alfa Avio e alimentato da due carburatori doppio corpo "soffiati", po- ➔

Michelin ti assicura le gomme
Sopra. I vetri sono bronzati. I cerchi Speedline montano solo pneumatici metrici Michelin "TRX". La sezione "Classic" della casa francese li ha ancora a catalogo, ma costano cari. In alto. Le targhetto nel vano motore dicono che il nostro esemplare è il 239° dei 361 costruiti sui 500 inizialmente previsti. La sigla "116A1B" identifica la versione "Turbodelta". Nel 2010 la vettura ha ottenuto l'omologazione del Registro Italiano Alfa Romeo.

CARATTERISTICHE

Champion anche per correre
 Sotto. Si notino nel vano motore lo specifico cassoncino di aspirazione, a lato dei carburatori, e il condotto dalla turbina ai medesimi. Invece delle consuete Lodge, stavolta l'Alfa Romeo consigliava candele Champion: "N2G" per uso stradale oppure "N84G" per l'uso sportivo. Sotto. Grazie alla combinazione turbocompressore-carburatori, la "Giulietta Turbodelta" ha un'erogazione completamente diversa e molto meno "stradale" di quella delle successive "75 Turbo" (che però erano "1.8" e a iniezione).



Motore	Ant. longitudinale - 4 cilindri in linea Alésaggio 84 mm - Corsa 88,5 mm Cilindrata 1962 cm ³ Rapporto di compressione 7:1 Potenza 170 CV DIN a 5000 giri/min Coppia 28,8 kgm DIN a 3500 giri/min Valvole in testa Distribuzione a doppio albero a camme in testa, catena Due carburatori doppio corpo Dell'Orto "DH4A 40H" Turbocompressore Alfa Avio (sostituito con KKK) Candele Champion "N2G" (uso stradale) o "N84G" (uso sportivo) Accensione elettronica senza contatti Lubrificazione forzata con radiatore, 6,9 litri Raffreddamento ad acqua, 8 litri Impianto elettrico 12 V, batteria 50 Ah.
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio a 5 marce Frizione bidisco a secco Pneumatici Michelin "TRX" 200/60 HR 365 Cerchi in lega Speedline 150 TR 365 FH40.
Corpo vettura	Berlina 4 porte, 5 posti Carrozzeria in acciaio a scocca portante Sospensioni ant. a ruote indipendenti, bracci trasversali e biella obliqua, barre di torsione longitudinali, barra stabilizzatrice Sospensioni post. a ponte rigido, schema De Dion, parallelogramma di Watt, molle elicoidali, barra stabilizzatrice Ammortizzatori idraulici telescopici Freni a disco autoventilanti, doppia pinza per ruota all'avantreno, servofreno Serbatoio carburante 50 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2510 mm Carreggiata ant./post. 1372/1364 mm Lungh. 4210 mm - Largh. 1650 mm Altezza 1400 mm Peso in ordine di marcia 1140 kg.
Prestazioni	Velocità 206 km/h Consumo medio 11,6 l/100 km.

sti cioè a valle del turbo. Una combinazione letale: i cavalli sono 170, una quarantina in più del "2000" aspirato, e il "calcio", quando la guidi, è da vertigini.

Per supportare la nuova potenza i tecnici dell'Autodelta hanno rivisto diversi organi interni del motore (tra cui le valvole di scarico in Nimonic al sodio con riporto di stellite). Non solo, hanno aggiunto un radiatore per l'olio e adeguato l'impianto frenante adottando quattro dischi autoventilanti e, all'avantreno, due pinze per disco diametralmente opposte, azionate tramite tubi flessibili di tipo aeronautico, cioè con maglia metallica esterna. La normale frizione monodisco della "Giulietta" è stata rimpiazzata da una frizione bidisco. Lo schema delle sospensioni, col De Dion posteriore, è rimasto invariato, ma con tarature più rigide, in accordo con la gommatura più sportiva.

Trecentosessantuno pezzi possono far pensare a un gioiello per pochi. Sbagliato, entrare in possesso di una "Turbodelta" non è così difficile. Qua-

C'È VOLUTA UNA DOPPIA PINZA AI FRENI ANTERIORI PER TENERE A BADA I SUOI CAVALLI





si tutte sono state conservate e, proprio perché si tratta di una vettura impegnativa, non sono pochi quelli che, dopo essersi tolti lo sfizio di averla avuta per un po' in garage, decidono di disfarsene. Si trovano sempre esemplari in vendita, spesso con percorrenze ampiamente sotto i 100.000 km e richieste che, nella trattativa finale, non si discostano dalla quotazione di Ruoteclassiche (9000 euro).

Noi consigliamo di evitare auto "preparate" e di prediligere esemplari meccanicamente a posto, anche se dovessero richiedere qualche lavoro di carrozzeria. Le lamiere, infatti, sono quelle di una qualunque "Giulietta", e si trovano. Revisionare la meccanica e rifare come si deve un motore turbo di questo tipo, invece, tra manodopera e ricambi (molti, introvabili, da far riprodurre secondo le specifiche e i materiali d'origine) può venire a costare anche quanto tutta la macchina. A proposito di restauro, utile sapere che il panno e lo specifico tweed dei sedili hanno lo stesso

aspetto su entrambe le facce: in caso di stoffe scolorite dal sole, purché non strappate, un tappezziere può quindi riportare a nuovo gli interni semplicemente rivoltando i rivestimenti. Il volante, invece, veniva venduto anche nella linea aftermarket della Momo come modello "Niki Lauda" e in qualche giacenza di magazzino forse se ne trovano. Può costare intorno ai 200 euro.

Una curiosità: è quasi impossibile, oggi, trovare una "Giulietta Turbodelta" equipaggiata ancora con la sua turbina Alfa Avio originale, fonte di problemi già durante i primi mesi di vita della vettura. Ormai tutte le "Turbodelta" montano la più affidabile KKK che la stessa Alfa Romeo, col supporto di preparatori come Franco Angelini di Roma (che ne convertì una settantina), forniva in sostituzione gratuita ai clienti. In alcuni casi veniva installata dopo un richiamo; in altri, la nuova turbina veniva già fatta trovare nel baule alla consegna. Meglio prevenire... 

Cattiveria nascosta

Sopra. Soltanto i cerchi in lega e un sottile filo rosso lungo il perimetro della vettura distinguono la "Turbodelta" dalle altre "Giulietta". Sotto. I poggiatesta sono del tipo a rete, come quelli che, sempre nel 1983, l'Alfa adottò anche sulla "Sprint Quadrifoglio Verde" e sul restyling della "GTV" e "GTV 6". La stessa soluzione si vedrà anche sulla "33 Quadrifoglio Verde".



Turbo sotto controllo

Sopra. Il manometro del turbo è collocato sulla console centrale, nella sede di una delle bocchette dell'aria: la pressione di esercizio consigliata era sotto gli 1,15 bar. A sinistra. La plancia è la stessa della "Giulietta" terza serie; specifico il volante Momo in pelle. La moquette rossa era un segno distintivo delle sportive del Biscione di quegli anni (la sfoggiava anche la coeva "Alfasud TI Q.V").



Sportiva dentro

A sinistra. I sedili sono rivestiti in tessuto e tweed rosso (tendente al rosa) con parti in skai. Gli stessi materiali rivestono anche i pannelli delle porte e il padiglione. Più a sinistra. I sedili anteriori hanno una conformazione più sportiva e avvolgente rispetto a quelli delle altre "Giulietta".

DANZARE SULLE PUNTE

I racers volano sull'acqua a 200 all'ora, toccando appena la superficie con gli "scarponi" laterali in legno e con la poppa. Abbandonati nei capannoni, molti di essi sono stati recuperati e rimessi in acqua. Nei cofani motori BPM, Alfa Romeo, Lancia e Ferrari

di Oscar Romano

Se quello dell'auto d'epoca è un piccolo mondo antico, quello delle barche da corsa storiche è un mondo minuscolo. Eppure è un settore pieno di vitalità e sicuramente in espansione, a dispetto della crisi economica. Basti dire che nel 2014 sono in programma quattro riunioni a partecipazione internazionale.

Fino a qualche anno fa la motonautica storica quasi non esisteva. Per anni gli ex piloti o i loro eredi avevano dimenticato le barche nei garage. Come per le auto e le moto da corsa d'epoca, la svolta è avvenuta quando sono stati organizzati i primi raduni, che hanno offerto ai proprietari l'occasione di rimettere in acqua le lo-

ro barche da corsa e ridare gas ai motori, quasi tutti di nobile derivazione automobilistica. A poco a poco, i vecchi racers hanno cominciato a uscire dai depositi e ad essere restaurati in cantieri specializzati nella lavorazione del legno, mentre i motori venivano affidati alle cure degli stessi specialisti delle auto storiche (gli appassionati di barche d'epoca provengono quasi tutti dal settore automobilistico; nei loro garage il racer è spesso parcheggiato accanto alla coupé d'antan).

Una passione tutta italiana

Va ricordato che la Federazione Motonautica Italiana, prima in Europa, ha dimostrato at-

Sulle acque di Lugano

Nella foto. In primo piano, con lo scafo giallo, il Timossi con motore BPM V8 di 8 litri che giunse primo assoluto alla Pavia-Venezia del 1982. Più avanti un Payne, scafo canadese del 1973, equipaggiato con un motore Chevrolet V8 di 6 litri. Col numero 1 un Lambro-Toselli del 1967, che monta un motore Lancia V6 di 2,5 litri.



CALENDARIO 2014

Regolamento e altre informazioni su:
www.fimconi.it (→competizione→storiche da corsa)

Data	Luogo
24-25 maggio	Pavia
14-15 giugno	Colorno (Parma)
6-7 settembre	Lago di Viverone (Biella)
20-21 settembre	Idroscalo di Milano



Sacca di Colorno sul Po

Sopra. Appeso alla gru un Timossi-Ferrari con motore V12 di 4,5 litri.

Sopra al centro. Cruscotto del Lucini-Autodelta V8 3 litri, campione del mondo 1973 classe R4 (2500).

Sopra a destra. Timossi-BPM 2,8 litri, 1954. Appartenne a Giorgio Guidotti, campione di motonautica degli anni Sessanta. È conservata.



tenzione per i racers storici, inserendo la categoria nel suo statuto depositato presso il Coni fin dal 2004. Non poteva essere diversamente: l'Italia, assieme alla Svizzera e alla Francia, ha infatti una nobile tradizione motonautica, che ha aperto la strada alla specialità. Sul suo esempio si sono organizzati gli appassionati delle altre nazioni europee, in particolare Germania, Austria e Belgio. Grazie all'interesse che gli organizzatori e il pubblico dimostrano per questo tipo di barche spettacolari, la partecipazione è sempre gratuita e spesso include l'ospitalità.

Si corre, non si gareggia

Le manifestazioni di racers storici si svolgono in acque chiuse. Se gli spazi lo consentono vi partecipano anche più di trenta scafi divisi per classi di cilindrata. In Italia l'Idroscalo (a Est di Milano) è il tempio della motonautica, come il Teatro alla Scala è dell'opera lirica. L'Idroscalo è l'unico acquadromo ancora esistente al mondo (in realtà ve n'è un altro: il Miami Marine Stadium, negli Stati Uniti, che da trent'anni però è abbandonato). All'Idroscalo si svolgevano gare motonautiche al massimo livello già negli anni Trenta, quando anche campioni automobilistici come Nuvolari e Varzi si cimentavano nelle gare motonautiche.

Oggi le manifestazioni di racers si svolgono con spirito rievocativo, perciò non sono competitive. Nonostante ciò durante le manifestazioni vengono applicate le stesse norme di sicurezza che valgono nelle vere gare di velocità. In realtà i racers possono girare a velocità libera, ma la lunghezza dei rettilinei non consente di raggiungere limiti pericolosi; inoltre vengono imposte regole di guida molto severe. Per esempio non sono permessi cambi di traiettoria ed è vietato l'ingaggio all'ingresso della virata. Ogni volta sono previste due o tre sessioni in acqua per ogni classe.

Le barche da corsa storiche sono raggruppate in tre categorie: Racer, Fuoribordo Corsa-Sport e Runabout Sport. La Fim riconosce come storiche - e ne autorizza la partecipazione agli eventi - le barche da corsa costruite prima del 1984, ma da quest'anno sono ammesse anche scafi di particolare interesse storico-sportivo che abbiano almeno vent'anni di anzianità. Le repliche non sono ammesse. I racers più rari e prestigiosi sono, oggi come allora, di cantieri italiani, equipaggiati con motori italiani.

Poiché non si tratta di competizioni ma solo di raduni rievocativi, per partecipare basta essere socio ed avere la tessera di conduttore barche storiche di un club nautico affiliato alla Fim. La

Preparazione Autodelta

Sotto. Angelo Molinari del 1966 con motore Alfa Romeo 2,5 litri sei cilindri in linea, ex scuderia Agusta (il conte Agusta fu presidente della Fim). La "carrozzeria" in alluminio e alcuni componenti (pedaliera, supporti motore eccetera) furono realizzati nella fabbrica di elicotteri di Cascina Costa (VA). Il tricolore sulla coda fu un omaggio all'Alitalia.





si ottiene presentando un semplice certificato di sana e robusta costituzione rilasciato dal medico.

In genere gli appassionati prediligono i racers con carena "tre punti", barche di grande fascino perché ancora costruite con il legno a vista e dotate di abitacoli simili a quelli delle vecchie monoposto da competizione.

L'idea di uno scafo con solo tre punti di contatto con l'acqua risale al 1936, quando in America i fratelli Apel, proprietari dei cantieri Ventnor, l'applicarono alle loro barche da corsa (il brevetto è del 1938). Prima di allora le imbarcazioni navigavano con lo scafo immerso nell'acqua. La carena era dotata di "redans", sorta di gradini che ne favorivano lo scorrimento sull'acqua, ma anche così la resistenza all'avanzamento era elevata. A metà anni Trenta i motoscafi di questo tipo arrivavano a fatica alla soglia dei 100 all'ora e solo nei tentativi di record sul chilometro lanciato raggiungevano i 150 km/h, ma ci volevano motori ciclopici, anche di 12 litri di cilindrata e dotati di compressori volumetrici.

A 200 all'ora con un "1300"

Poi arrivarono i "tre punti", dotati di due "scarpioni" laterali che offrivano la minima superficie di contatto con l'acqua, anche perché tra questa e il fondo della barca si formava un cuscino d'aria che la sosteneva come un hovercraft.

Oggetto di continui affinamenti tecnici, a metà anni Cinquanta i "tre punti" toccavano già i 200 km all'ora con motori di "appena" tre litri; negli anni Settanta lo stesso risultato veniva raggiunto con motori Alfa Romeo di 1,3-1,5 litri. Pilotare un racer è facile e istintivo. Bastano poche

ore di guida per carpirne i segreti. Il divertimento maggiore è fare le virate regolando lo slittamento laterale a colpi di acceleratore. Basta poi un breve rettilineo per toccare i 120-150 all'ora, che sull'acqua fanno un bell'effetto ma non rappresentano un pericolo, in quanto il rischio di rovesciamento si presenta a velocità assai più elevate, impossibili da raggiungere sui circuiti predisposti per le manifestazioni rievocative. Ma lo spettacolo non ne risente.

In "derapata" sull'acqua

Sopra. Lucini-Alfa Romeo 1975: 4 cilindri in linea di 2 litri; in secondo piano un San Marco-BPM "2600 SS" del 1954, noto come "Rinoceronte". Sotto. Il Lucini-Autodelta (a destra) e il Lucini-Alfa Romeo 2 litri del 1975 in virata all'Idroscalo di Milano. In basso. Il Celli con motore BPM 8 litri che nel 1980 vinse, con Antonio Petrobelli, il raid Pavia-Venezia: oggi viene condotto dal figlio Pietro.





BMW "Serie 6"



Autob. "A112 Abarth"



Citroën "GS"



Fiat "128"



L.R. "Range Rover"

C'era una volta IL PARAURTI

Negli anni Ottanta ha ceduto il passo ai fascioni in plastica. Oggi rende subito identificabile una vettura come appartenente ad un'epoca lontana

di Fabrizio Greggio

“Elemento avente lo scopo di proteggere la carrozzeria dai piccoli urti”. Così viene definito il paraurti. Una funzione puramente pratica; eppure questo componente dal compito gravoso e ingrato, che iniziò a diffondersi nel corso degli anni 20 con l'aumentare del traffico, ha svolto una non trascurabile funzione estetica, seguendo di pari passo i dettami del design automobilistico. Anzi l'ultima svolta stilistica che ha posto una netta, inequivocabile rottura tra passato e presente, tra un prima e un dopo è stata proprio il passaggio dai paraurti separati dalla carrozzeria ai fascioni paracolpi integrati nella scocca. Una rivoluzione del tutto simile a quella avvenuta nei primi anni Cinquanta con l'affermarsi della linea ponton, che fece percepire le automobili con i parafranghi ben distin-

ti dalla fiancata come esponenti di un'epoca ormai tramontata. In queste pagine troverete una selezione delle ultime vetture ad esibire orgogliosamente i paraurti e proprio in virtù di questi da considerarsi a colpo d'occhio storiche. Ad innescare tale cambiamento epocale fu nel 1972 la Renault "5", prima vettura europea di serie a montare scudi in resina. Un'innovazione destinata a fare scuola; da quel momento le Case intrapresero un percorso volto a rendere il paraurti sempre più invisibile, liberando i designer da quello che avevano sempre considerato un male necessario, una presenza ingombrante e indesiderata. Paradossalmente le dimensioni del paracolpi furono via via ampliate, al punto da inglobare le estremità della vettura, di fatto scomparendo. Ad un tratto sembrarono lontanissimi i tempi in cui, al con-

trario, esso costituiva un elemento di design caratterizzato da una propria identità. L'industria d'Oltreoceano fu senza dubbio quella che più e meglio di ogni altra ne valorizzò l'aspetto stilistico; negli anni 50 le automobili americane ostentavano imponenti paraurti, sculture cromate, avvolgenti, ornate con ogive di ispirazione aeronautica e rostri. Più minimalista ed elegante la scuola europea; nel Vecchio Continente le auto erano preservate da sottili lame cromate o bumperette, presenze discrete, ma al tempo stesso tratti distintivi di un modello. Nel corso degli anni 80 i paraurti separati uscirono di scena (almeno in Europa), soppiantati dai più moderni fascioni in materiale sintetico, plasmabili a piacimento secondo le nuove tendenze stilistiche e più idonei ad ottemperare alle nuove norme sulla sicurezza passiva.

BMW "SERIE 6"

QUASI CINQUE METRI BEN PORTATI

La "Serie 6" ("E24"), coupé 2+2 destinata a sostituire la "E9", rappresenta uno dei capolavori del designer francese Paul Bracq, il quale conferì alla vettura una notevole leggerezza, a dispetto delle imponenti dimensioni (passo 2625 mm, lunghezza 4755 mm, larghezza 1725 mm). La nuova coupé debuttò al Salone di Ginevra del 1976 in due versioni: la "630 CS", equipaggiata con un motore 6 cilindri in linea di 2985 cm³ da 185 CV DIN, e la "633 CSI", che montava sempre un 6 cilindri in linea, ma con cilindrata elevata a 3205 cm³, impianto di iniezione Bosch e 200 CV DIN. Nel 1978

giunse la "635 CSI" (3453 cm³ e 218 CV); nel 1979 la "628 CSI" (2788 cm³ e 184 CV) sostituì la "630". La "E24" uscì di produzione nel 1989.



"Serie 8" 1989



Scheda

Cilindrata cm ³	2985/3205
Potenza CV DIN	185/200
Velocità km/h	oltre 200
Quotazione euro	4500



VW "Golf GTI"



Saab "900 Turbo"



Mercedes "R107"



Ford "Mustang II"



Rover "Mini"



A.R. "Alfasud"



AUTOBIANCHI "A112 ABARTH"

PICCOLA, CATTIVA MA ELEGANTE

Al Salone di Torino del 1971 debuttò la "A112 Abarth" di serie. Si distingueva per la livrea rossa con porzioni della carrozzeria in nero opaco antiriflesso (cofano motore, fasce laterali, codolini passaruota, fascia bassa anteriore e lamierato posteriore). Dalla "A112" normale ereditava il quattro cilindri di 903 cm³, con cilindrata però portata a 982 cm³ grazie all'aumento della corsa da 68 a 74 mm. Altre differenze riguardavano albero a gomiti in acciaio nitruato, albero a camme più spinto, pistoni stampati con segmenti cromati, rapporto di compressione innalzato a 10:1 e carburatore doppio corpo Weber "32 DMTR3". Grazie a tali aggiornamenti la potenza passò da 44 a 58 CV, capaci di spingere la piccola peste a 150 km/h. Nel suo ciclo vitale, che durò fino al 1985, la "A112 Abarth" fu prodotta in sette serie, ma le più quotate sono le prime due (nelle foto la seconda, presentata nel marzo del 1973, riconoscibile tra l'altro per i paraurti in plastica nera con sottile modanatura cromata). Nel 1975 (terza serie) giunse il nuovo motore di 1050 cm³ da 70 CV (la versione da 58 CV continuò per circa un anno). Con la sesta serie (1982) furono montati massicci (e orrendi) fascioni paraurti, che appesantivano l'elegante carrozzeria della "A112". Ormai la "Y10" era dietro l'angolo.

Scheda	
Cilindrata cm ³	982
Potenza CV	58
Velocità km/h	150
Quotazione euro	6500



CITROËN "GS"

MOTORE BOXER E QUATTRO DISCHI

Svelata il 24 agosto del 1970, la "GS" si impose all'attenzione per contenuti stilistici e tecnici decisamente all'avanguardia. In particolare colpì la carrozzeria molto ben profilata dal punto di vista aerodinamico. Il motore era un boxer quattro cilindri raffreddato ad aria di 1015 cm³ da 56 CV DIN. Il confort di marcia, uno dei punti forti del marchio, era garantito dalle leggendarie sospensioni pneumatiche, derivate da quelle della "DS". Altra raffinatezza era l'impianto frenante a quattro dischi. Già nel 1972 la gamma si ampliò con le versioni "Break", "Commerciale" e "Break Service". Nel 1980 arrivò la "GSA", ultimo restyling con portellone e paraurti avvolgenti in plastica; nel 1986 uscì dai listini europei.

Scheda	
Cilindrata cm ³	1015
Potenza CV DIN	56
Velocità km/h	149
Quotazione euro	2500



FIAT "128"

DA TORINO AVANTI TUTTA

Dopo l'esperienza positiva maturata con l'Autobianchi "Primula", la trazione anteriore non era più un'incognita e quindi per Giacosa i tempi erano maturi per proporre finalmente una Fiat con tale schema meccanico. La "128", presentata nel marzo del 1969 nella versione berlina a due o quattro porte, era equipaggiata con un quattro cilindri di 1116 cm³ da 55 CV DIN

montato a sbalzo. La sospensione anteriore era a ruote indipendenti McPherson, mentre quella posteriore prevedeva bracci trasversali collegati da una balestra trasversale. La carrozzeria era caratterizzata da una linea di cintura bassa e da un disegno squadrato con un marcato squilibrio tra la lunghezza del muso e della coda. Non mancavano alcune raffinatezze

costruttive, quali il parabrezza e il lunotto incollati. Dopo pochi mesi (novembre), la gamma si ampliò con la "Familiare", giardinetta a due porte e portellone. Nel 1972 la media torinese fu sottoposta a un primo lieve restyling; nel 1976 fu introdotta la terza serie "unificata". La "128" venne prodotta in Italia fino al 1985 in oltre tre milioni di unità.

Scheda

Cilindrata cm ³	1116
Potenza CV DIN	55
Velocità km/h	oltre 135
Quotazione euro	2000



"Ritmo"-1978



LAND ROVER "RANGE ROVER"

INTEGRALE PER SUA MAESTÀ

Segnò una svolta epocale: la "Range Rover", presentata nel giugno del 1970, dimostrò come fosse possibile coniugare eccellenti doti fuoristradistiche con l'eleganza e il confort di una berlina. L'idea in realtà non era nuova: negli Stati Uniti infatti la Jeep aveva di fatto inventato il concetto di Suv nel 1962 con la "Wagoneer", ma la "Range" seppe interpretare quel concetto con grande maestria, ponendosi come imprescindibile punto di riferimento. Motore V8 di 3528 cm³ (di origine Buick), 156 CV SAE e trazione integrale sulle quattro ruote. Rilevante fu nel 1982 l'introduzione della carrozzeria a quattro porte, mentre nel 1986 giunse il motore turbodiesel (un VM di 2,4 litri). Pur costantemente aggiornata, rimase in produzione fino al 1996.



"Range Rover" 2ª serie-1994



Scheda

Cilindrata cm ³	3528
Potenza CV SAE	156
Velocità km/h	153
Quotazione euro	7000

VOLKSWAGEN "GOLF GTI" 2ª SERIE

SEMPRE DAVANTI A TUTTI

Non ha certo bisogno di presentazioni. Da quando irruppe sulla scena al Salone di Francoforte del 1975,



"Golf GTI" 3ª serie-1991

la "Golf GTI" è entrata di diritto nella lista delle sportive derivate dalla produzione di grande serie più desiderate. Rispetto alla prima generazione, uscita di produzione nel 1983, la seconda si presentava come una vettura più matura: più grande (la lunghezza passava da 3815 a 3985 mm e la larghezza da 1630 a 1680), più confortevole e migliorata quanto a qualità costruttiva, finiture e prestazioni. Il disegno era convincente, anche se più impersonale e freddo rispetto a quello della prima serie, firmato da Giugiaro. A distinguere la "GTI" vi erano sempre i codolini neri ai passaruota, le bande nere sulle fiancate e attorno al lunotto e soprattutto il sottile profilo rosso che incorniciava la calandra. Il motore era un "1800" (1781 cm³) da 112 CV DIN, potente, elastico, dall'erogazione regolare e parco nei consumi. Notevoli le prestazioni, con una velocità massima di oltre 191 km/h. Nella prova pubblicata da Quattroruote nell'agosto del 1984 la nuova "GTI" ottenne il massimo dei voti (cinque stelle; solo i freni ne conquistarono quattro), superando le concorrenti Fiat "Ritmo 130 TC" e Peugeot "205 GTI", l'eterna rivale. Nell'agosto del 1991 si cambiò ancora, con la terza generazione.

Scheda

Cilindrata cm ³	1781
Potenza CV DIN	112
Velocità km/h	191
Quotazione euro	2500



SAAB "900 TURBO"

MARCATI TRATTI NORDICI

La gamma Saab nel 1978 venne ampliata con la "900", contraddistinta da una carrozzeria hatchback (coupé con portellone) a tre o a cinque porte e proposta con motore 2 litri di 1985 cm³ (di origine Triumph) in versione aspirata (108 CV DIN), ad iniezione (118 CV DIN) e turbo (145 CV DIN). Caratteristici il lungo cofano motore, il grande parabrezza panoramico e i massicci paraurti in materiale plastico molto sporgenti. Il disegno esibiva una forte personalità e si differenziava decisamente dagli schemi stilistici in auge per vetture di tali dimensioni (la "900" era lunga infatti 4739 mm, larga 1690 mm e con un passo di 2525 mm). Notevole attenzione fu data alla sicurezza dei passeggeri in caso di collisione al fine di



"900 turbo" 2ª serie-1993

ottemperare alle severe norme che sarebbero entrate in vigore per il 1979 negli Usa, mercato molto appetibile per la Casa svedese. L'impianto frenante, costituito da quattro dischi, era eccellente: da 100 km/h bastavano poco più di 49 metri per arrestarsi. Il motore turbo offriva un'ottima elasticità e una invidiabile regolarità di

funzionamento, senza zone critiche. I 145 CV erano in grado di far raggiungere i 197 km/h: non male per una vettura da famiglia. Nel 1987 fu sottoposta ad un restyling che interessò soprattutto la parte anteriore, che divenne più aerodinamica; i paraurti furono meglio raccordati con la carrozzeria. Ma la linea perse in originalità.

Scheda

Cilindrata cm ³	1985
Potenza CV DIN	145
Velocità km/h	197
Quotazione euro	3500



MERCEDES-BENZ "R107"

DICIOTTO ANNI DI EVOLUZIONE

Compito ingrato quello di raccogliere l'eredità lasciata dalla "Pagoda" ("W113"), la splendida spider disegnata da un Paul Bracq in stato di grazia e prodotta dal 1963 al 1971. Eppure la "R107", pur non raggiungendo la stessa eleganza, si rivelò un successo, rimanendo in produzione dal 1971 al 1988, un primato mai eguagliato da una Mercedes stradale (il fuoristrada "Classe G" è prodotto dal 1979). Pensata per il mercato d'Oltreoceano, la

scocca venne surdimensionata in fase di progettazione per superare i severi test di omologazione americani. Questo si tradusse in un considerevole aumento di peso, che superò quello delle coeve berline. A muoverla furono chiamati negli anni sia motori 6 cilindri in linea (2,8 e 3 litri) sia poderosi V8 (con cilindrata comprese tra 3,5 e 5,6 litri). Per noi la versione "500 SL", introdotta nel 1980, è la più interessante: V8 di 4973 cm³, potenza 241 CV

DIN (ridotti a 231 nell'autunno del 1981 e portati a 245 nel 1985), cambio automatico a quattro rapporti con overdrive, freni a disco autoventilanti, velocità massima di circa 225 km/h. Una vettura estremamente piacevole da guidare e con dotazioni (a richiesta) paragonabili a quelle di un'auto odierna: aria condizionata a controllo elettronico bizona, ABS (marzo 1980), airbag e pretensionatori (gennaio 1982).

Scheda	
Cilindrata cm ³	4973
Potenza CV DIN	241
Velocità km/h	225
Quotazione euro	24.000



FORD "MUSTANG II"

VALE LA PENA SOLTANTO COL V8

Quando la seconda generazione (1974-1978) della "Mustang" venne presentata molti appassionati storsero il naso. La nuova sportiva della Ford risultava infatti molto lontana dalla sua progenitrice: era più compatta, anonima e soprattutto perdeva la sua connotazione corsaiola visto che montava di serie un insignificante motore a quattro cilindri di 2,3 litri da 85 CV o un fiacco V6 di 2,8 litri da 105 CV. Per fortuna già nel 1975 venne introdotto a richiesta un V8 di 5 litri (122 CV) che ridiede un minimo di dignità ad un modello che nel 1964, anno del suo debutto, aveva rivoluzionato il mercato americano dell'auto. Oggi il giudizio è meno severo e la "Mustang II" merita più considerazione, ma solo se equipaggiata col motore V8 "302".



Scheda	
Cilindrata cm ³	4950
Potenza CV SAE	122
Velocità km/h	160
Quotazione dollari	5000



ROVER "MINI"

MINIMALISMO PERFETTO

Sono poche, pochissime le vetture che si possono concedere il lusso di non rincorrere le mode e di rimanere pressoché immutate nei decenni. La "Mini" è una di queste; altri esempi sono la Volkswagen "Typ I" (la "Maggiolino"), la Jeep "CJ" e la Land Rover "Series" divenuta poi "Defender". Nata nell'agosto del 1959 da un'intuizione geniale di Sir Alec Issigonis, la "Mini" impose all'attenzione un nuovo concetto di automobile: motore trasversale, trazione anteriore e organi meccanici compatti per lasciare più spazio a passeggeri e bagagli. Una sfida coraggiosa quando la maggior parte delle utilitarie presentava ancora il motore posteriore. Il propulsore era il Morris "850" (848 cm³) a corsa lunga da 34,5 CV DIN, mentre il cambio era collocato, sempre in posizione trasversale, sotto l'albero a gomiti.

Tale disposizione consentì di sfruttare al massimo il vano motore, già molto compatto,



e di ottenere un abitacolo sufficientemente confortevole per quattro persone, non male per una vettura lunga 3,05 metri (il passo era 2,03 metri) e larga 1,40 metri. Innovative le sospensioni a ruote indipendenti ove gli elementi elastici erano costituiti da quattro tamponi in



gomma. Per comprendere la genialità della "Mini" bastava guardare ad alcune concorrenti, come la BMW "700", la DKW "Junior", la Fiat "600", la Ford "Anglia" e la NSU "Prinz". La "Mini", divertentissima da guidare, divenne un fenomeno di costume, un autentico cult. Nell'ultimo

decennio (1990-2000) la "Mini", prodotta col marchio Rover, montava motori di 998 cm³ (eliminato nel 1992) e 1275 cm³ e fu proposta in diverse versioni, tra cui l'intramontabile "Cooper" o la sfiziosa "British Open Classic" (foto grande), entrambe da non farsi scappare oggi.

Scheda

Cilindrata cm ³	998-1275
Potenza CV DIN	44-63
Velocità km/h	130-152
Quotazione euro	da 3000

ALFA ROMEO "ALFASUD"

PROGETTO VALIDO FAMA PESSIMA

Per l'Alfa Romeo fu una vettura di rottura col passato. L'"Alfasud", costruita nel nuovo stabilimento di Pomigliano d'Arco (NA), si distaccava dalla tradizione della Casa milanese: trazione anteriore, motore boxer, carrozzeria due volumi. Molte quindi le caratteristiche innovative introdotte da questo progetto, nato dalla collaborazione dell'ingegner Hruska con Giugiaro. Presentata al Salone di Torino del 1971 e commercializzata a partire dall'estate successiva, l'"Alfasud" convinse per le sue doti stradali, meno per la qualità costruttiva. La ruggine infatti aggrediva i lamierati con inquietante rapidità, i rivestimenti erano poveri e



si deterioravano e gli assemblaggi erano piuttosto approssimativi. Difetti a cui negli anni si tentò di rimediare, ma ormai la nomea di vettura costruita male si era diffusa. Le evoluzioni stilistiche più rilevanti furono nel 1980 l'adozione dei paraurti neri in resina e l'anno

successivo l'introduzione del portellone, soluzione scartata in sede di progetto per ragioni di costi. Rimase in produzione fino al 1984. La prima serie, nonostante i problemi di qualità e le prestazioni, è quella da ricercare, ma non è impresa facile a causa della rarità.



Scheda

Cilindrata cm ³	1186
Potenza CV DIN	62
Velocità km/h	152
Quotazione euro	2000

DA SEMPLICE LAMA A SCULTURA CROMATA A SCUDO IN RESINA

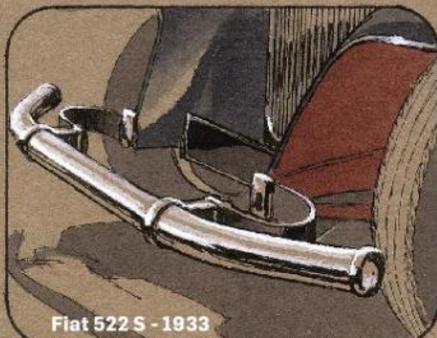
Negli anni 20 il paraurti era una lama, singola o doppia, senza alcuna concessione al design. Con l'avvento della scuola aerodinamica nella seconda metà degli anni 30 esso assunse forme più sinuose ed elaborate. Nel dopoguerra il paraurti divenne un elemento stilistico "forte", soprattutto negli Usa. All'inizio degli anni 70 si registrò l'inversione di tendenza: emblematica fu la Ferrari "365 GTC/4", ove il paraurti anteriore era ridotto ad un bordo in materiale plastico che incorniciava la calandra. La via era segnata.



Simms - 1905



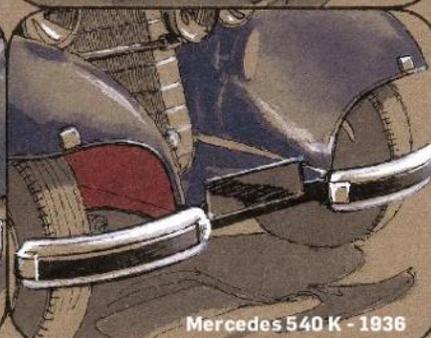
Pierce Arrow - 1929



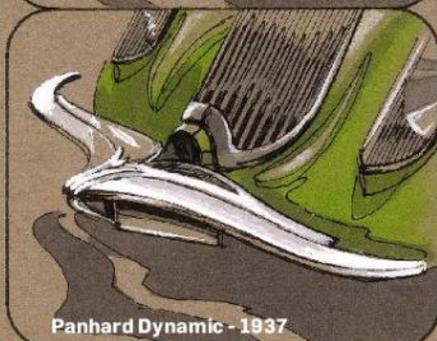
Fiat 522 S - 1933



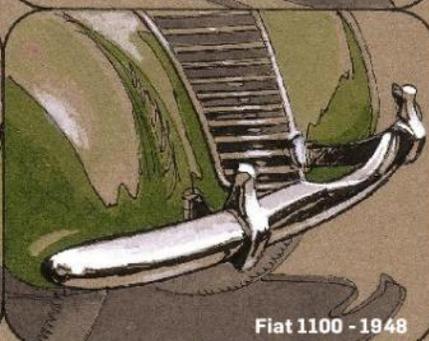
Auburn - 1935



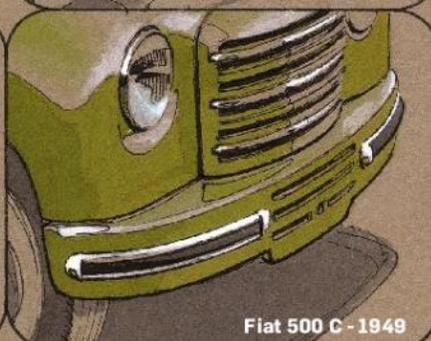
Mercedes 540 K - 1936



Panhard Dynamic - 1937



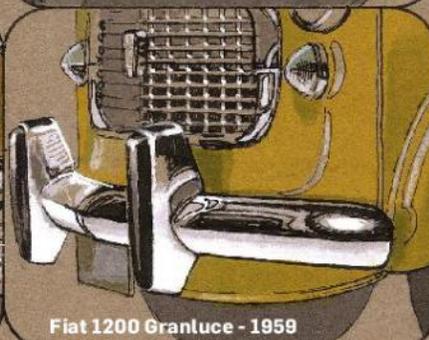
Fiat 1100 - 1948



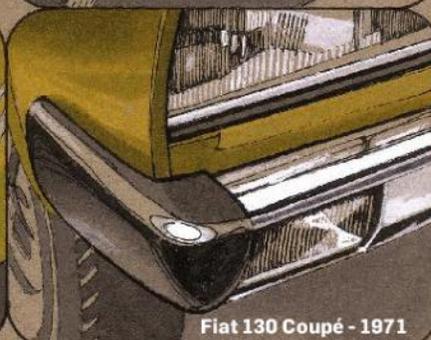
Fiat 500 C - 1949



Cadillac - 1958



Fiat 1200 Granluce - 1959



Fiat 130 Coupé - 1971



Ferrari 365 GTC/4 - 1971



Fiat 132 - 1972



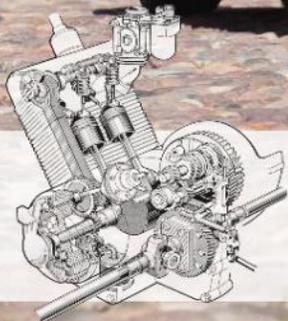
Renault R5 - 1971

Storgioalst

Davanti A UN BIVIO

Scommettere o no sul motore rotativo? I tecnici di Neckarsulm vollero fare un esperimento, montandolo su un'esclusiva spider che fu affiancata alla coupé. Un collezionista di Ferrara possiede entrambe le versioni: brillante ma assetata di olio e benzina la prima, vivace ed economica la seconda

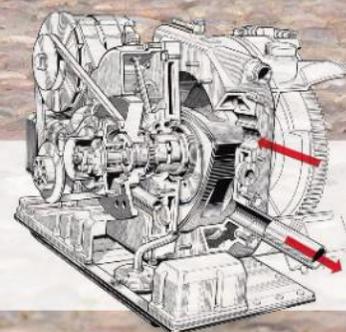
di Maurizio Schifano, foto di Alfredo Albertini



Valvole a "V" per un'alta resa
Sopra e a lato. La "Sport Prinz" è azionata da un bicilindrico monosalbero in testa raffreddato ad aria. Il motore è trasversale e a sbalzo sulle ruote posteriori.



Il primo esperimento
Sopra e a lato. Il motore della
"Spider" è un Wankel monorotore
longitudinale raffreddato ad acqua.
La potenza sale a 50 CV DIN.



Sport PRINZ

IL DISEGNO DI FRANCO SCAGLIONE DONA A UNA VETTURA COSÌ PICCOLA LO SLANCIO E L'ELEGANZA DI UNA GT

Ferrara, città delle biciclette e oggi anche città delle NSU "Prinz". Si trova qui infatti una piccola ma interessante collezione delle simpatiche vetturine tedesche: tutte di colore rosso, anche se di tonalità differenti, appartengono a Claudio Piazzi, 59 anni, socio dell'NSU Club Italia. La sua collezione comprende una berlina "4L", molto popolare nell'Italia degli anni Sessanta, e le due vetture sportive del servizio: una coupé "Sport Prinz" dotata, come la berlina, di un bicilindrico di 598 cm³ raffreddato ad aria, e una "Spider", dotata del motore rotativo Wankel, mai montato prima di allora in una vettura di serie. Un'opportunità straordinaria per mettere a confronto due vetture tanto diverse nei contenuti. All'epoca Quattroruote dedicò al Wankel molte pagine, ne illustrò pregi e difetti e offrì prudenti indicazioni sulle sue prospettive di sviluppo.

Salottino luminoso

Sotto. Tipici della produzione tedesca gli interni bianco-grigio scuro. La finta pelle è quella d'origine; la stoffa, rinnovata anni fa, è molto simile all'originale. Il rivestimento del volante è un accessorio d'epoca.

In basso. I due strumenti circolari, tachimetro e orologio, sostituirono nel 1961 il cruscotto a trapezio.

Le vetture sono realizzate entrambe sul pianale della berlina "Prinz 30" del 1959-62. La nostra coupé "Sport Prinz" è però successiva (produzione 1963, immatricolazione 1964), perciò è già equipaggiata col motore e le sospensioni della "Prinz 4" (1961-69). La vettura, in livrea Alfarot 213 con interni

bianco e grigio scuro, monta la targa AR42843 con cui fu immatricolata. Sempre ben tenuta e riverniciata una volta, rimase alla stessa proprietaria fino all'ottobre 2004, quando fu acquistata da Piazzi per circa 4000 euro. Le condizioni della carrozzeria erano buone, lo stato dell'abbigliamento discreto. Alcuni dei profili cromati, danneggiati, furono sostituiti con ricambi nuovi, reperiti abbastanza facilmente in Germania. Perfetto il sottoscocca, preservato da un'abbondante mano di antirombo, che Piazzi ha rimosso in quanto il trattamento non era adottato in origine. Ottimo lo stato dei rivestimenti interni, che in parte ➤





Due spanne più lunga
Nella foto. Pur con un passo identico a quello della berlina "Prinz 30", la coupé ha una lunghezza maggiore di ben 41,5 cm, "merito" degli elevati sbalzi anteriore e posteriore, che slanciano il profilo.



L'equipaggiamento è d'epoca
Nella foto. Immatricolata nuova in Italia, la vettura fu dotata in origine dei ripetitori laterali, obbligatori per il nostro Codice. I fendinebbia sono aftermarket dell'epoca; gli anelli alettati sui cerchi ruota erano un accessorio offerto dalla Casa.
A destra. Il vano dietro i sedili è destinato soltanto ai bagagli.



Quotazione
€ 8000

Poco diffusa in Italia da nuova, (nel 1960 costava 1.100.000 lire), la "Sport Prinz" oggi è molto apprezzata dai collezionisti. Fu costruita in tre lotti: da Bertone (1959-62: 2715 esemplari), dalla NSU (1960-66: 16.016 esemplari) e dalla carrozzeria Drauz (1966-67: 2100 esemplari). Le vetture del primo lotto potrebbero valere di più.

Esemplari
20.831

Anni di produzione
1959-1967

Cosa c'è in vendita

Solo due esemplari in vendita, entrambi di colore Alfaro: una in Germania (1965, 54.000 km, da riverniciare) a 7500 euro, l'altra in Olanda (1963, 43.000 km, restaurata) a 15.750 euro.

OLTRE I 4000 GIRI TIRA CHE È UN PIACERE. MA A 6000 È MEGLIO MOLLARE

erano già stati sostituiti. Erano comunque consigliabili la revisione del motore e un controllo approfondito di tutta la meccanica, interventi per i quali Piazzi si è avvalso della collaborazione dell'amico Fausto Golinelli di Imola, anch'egli socio dell'NSU Club Italia con il titolo di "esperto tecnico". Infine sono stati sostituiti i pneumatici 135/80 R12, trovati a fatica sebbene la misura sia la stessa della Fiat "126".

Cinque anni più giovane

Sotto. Lanciata nel 1964, cinque anni dopo la "Sport Prinz", la "Spider" si distingue all'interno per la plancia e il volante di disegno più moderno e sportivo. Specifici i rivestimenti dei sedili che, essendo la vettura decapottabile, erano offerti solo in finta pelle.

L'aspetto sportivo e allo stesso tempo elegante della carrozzeria, disegnata da Franco Scaglione per Bertone, è il pregio principale della "Sport Prinz". Ma anche l'abitacolo, curato nello stile e ben rifinito, appare molto piacevole. I posti sono due, con sedili bassi e profilati e

pedaliera molto avanzata: un'impostazione decisamente sportiva, in contrasto con l'inclinazione turistica del volante, che obbliga a distendere le gambe e può risultare scomoda in città. Con un vantaggio, però: la possibilità di ospitare in un abitacolo così piccolo anche persone di alta statura come Piazzi, un metro e novanta abbondanti.

Con 30 cavalli, un peso di solo 565 kg e una linea bassa e ben profilata, la "Sport Prinz" ha prestazioni che nei primi anni Sessanta potevano definirsi brillanti e che ancora oggi sono soddisfacenti, specialmente nelle marce basse. Però, col metro di oggi, il rombo motociclistico del motore diventa assordante agli alti regimi. In compenso, si ha la sensazione di andare più forte... Apprezzabile il cambio: morbido, abbastanza preciso e totalmente sincronizzato,



un pregio che all'epoca poche vetture di questa categoria potevano vantare. La meccanica "tutto dietro" conferisce alla vettura un comportamento sovrasterzante progressivo e facile da controllare, perciò piacevole perché nella guida sportiva può essere sfruttato sul misto per divertirsi un po' senza rischiare.

La "Spider" con motore rotativo si presenta anch'essa in livrea Alfaro 213, ma con interni in finta pelle rossi e inserti neri. Immatricolata nel maggio 1968, ma sicuramente costruita nel 1967 (la produzione cessò infatti nel luglio di quell'anno), monta anch'essa la targa di prima immatricolazione. Quando Piazzi l'ha acquistata, nell'agosto 2009 per circa 5000 euro, la vettura aveva percorso poco più di ▶



Tutta l'aria che serve

Sotto. Le prese d'aria sul muso rivelano la presenza del radiatore anteriore dell'acqua. L'altra alla base del parabrezza, che ricorda quelle delle coeve Mercedes, serve invece alla ventilazione dell'abitacolo.



Salire a quota 8000

Sopra. Il contagiri di serie, a destra, è indispensabile per evitare il fuorigiri, dove il motore Wankel sconfinava molto volentieri.

Più in alto. La progressione del motore rotativo è massima fra i 4000 e i 6500 giri e invoglia a schiacciare sull'acceleratore.

Quotazione

€ 12.000

La "Spider" costava cara: in Italia, 1.390.000 lire, quanto la Fiat "1500 Cabriolet". Oggi tuttavia molti esemplari sono ancora in buone condizioni, e circolanti.

Esemplari

2375

Anni di produzione

1964-1967

Cosa c'è in vendita

Tre vetture. Una in Germania: 1967, restaurata, provenienza Francia, colore Alfaro, radio d'epoca, 1001 km, 33.900 euro. La seconda in Olanda: 1966, provenienza Francia, colore Lilienweiss (bianco), motore con nuove tenute ceramiche, 33.000 km, 24.900 euro. La terza in Olanda: 1967, provenienza Italia, colore Alfaro, ben conservata, 150.000 km, 12.500 euro.

50.000 km. La carrozzeria (riverniciata) e gli interni (originali) erano in buono stato, ma pure in questo caso il sottoscocca era stato trattato con materiale antirumore "fuori ordinanza" che Piazzi ha prontamente rimosso.

La capote originale era sbiadita ma ancora presentabile, perciò è stata recuperata, anche perché rifarla sarebbe costato oltre 1500 euro. La revisione della meccanica, effettuata anche stavolta con l'aiuto dell'amico Fausto, ha comportato tra l'altro la sostituzione delle tubazioni dell'impianto di raffreddamento, che su questa versione è ad acqua. Nessun lavoro però è stato effettuato sul motore Wankel, che mostra una certa fumosità allo scarico, dovuta ai noti problemi di tenuta, ma sul quale purtroppo nessuno in Italia è in grado di intervenire. La sonorità del Wankel è meno accattivante di quella del bicilindri- ➤

NSU "Sport Prinz"

Motore Posteriore, trasversale - 2 cilindri in linea
Alesaggio 76 mm - Corsa 66 mm
Cilindrata 598 cm³
Potenza 30 CV DIN a 5600 giri/min
Coppia 4,5 kgm a 3250 giri/min
Carburatore invertito Solex "34 PCI".

Trasmissione Trazione posteriore
Cambio a 4 marce sincronizzate
Frizione monodisco
Pneumatici 4,80-12.

Corpo vettura Coupé 2 porte, 2 posti
Carrozzeria portante in acciaio
Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, trapezi, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici telescopici coassiali, barra stabilizz.
Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, triangoli trasversali, molle elicoidali, tamponi pneumatici, ammort. telescopici
Freni idraulici a tamburo
Sterzo a cremagliera
Serbatoio carburante 25 litri.

Dimensioni e peso Passo 2000 mm
Carreggiata ant./post. 1200/1200 mm
Lungh. 3560 mm - Largh. 1520 mm
Altezza 1235 mm - Peso a vuoto 565 kg.

Prestazioni Velocità 130 km/h
Accelerazione 0-100 km/h in 26 secondi
Consumo medio 7 l/100 km.

NSU Wankel "Spider Wankel"

Posteriore, longitudinale - monomotore
Cilindrata equivalente 500 cm³
Potenza 50 CV DIN a 6000 giri/min
Coppia 7,2 kgm a 2500 giri/min
Carburatore orizzontale Solex "18/32 HHD"
Raffreddamento ad acqua 11,5 litri.

Trazione posteriore
Cambio a 4 marce sincronizzate
Frizione monodisco, comando idraulico
Pneumatici 5,00 R12.

Spider 2 porte, 2 posti
Carrozzeria portante in acciaio
Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, trapezi, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici telescopici coassiali, barra stabilizz.
Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, triangoli obliqui, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici telescopici
Freni idraulici, ant. a disco, post. a tamburo
Sterzo a cremagliera
Serbatoio carburante 35 litri.

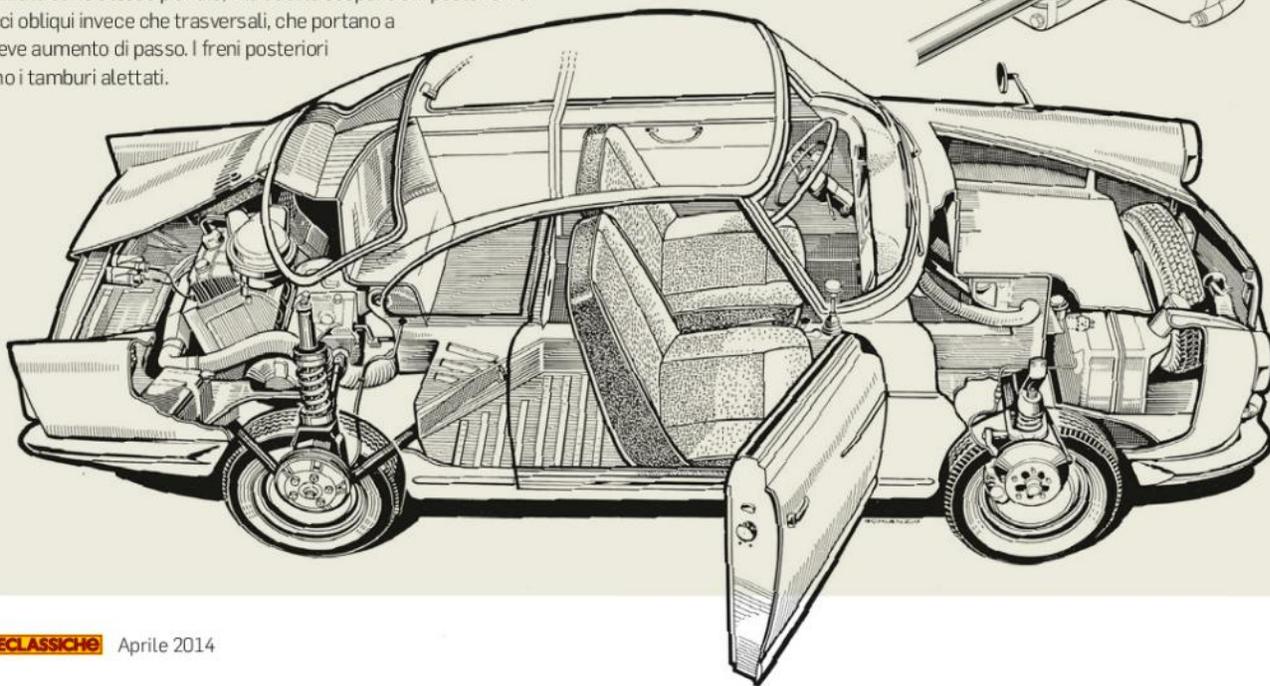
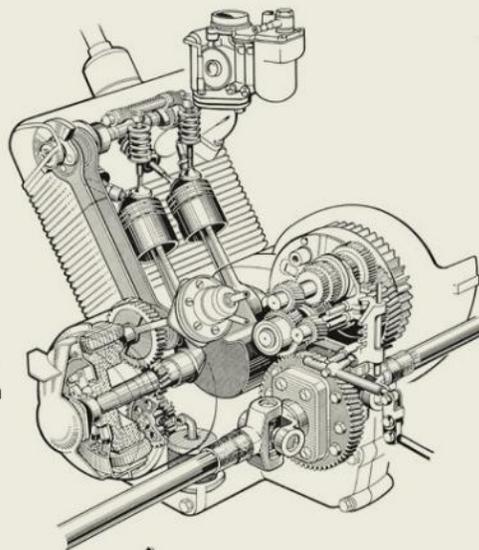
Passo 2018 mm
Carreggiata ant./post. 1246/1227 mm
Lungh. 3580 mm - Largh. 1520 mm
Altezza 1260 mm - Peso a vuoto 700 kg.

Velocità 152 km/h
Accelerazione 0-100 km/h in 16 secondi
Consumo medio 10 l/100 km.

TECNICA

SORELLE MA NON GEMELLE

Allestita sul pianale della berlina "Prinz 30", la coupé (sotto) ne condivide il passo, le carreggiate e le sospensioni, caratterizzate al retrotreno da un accentuato camber positivo per ottenere, a vettura carica, un camber vicino allo zero, quindi ottimale. Fiore all'occhiello della "Prinz" è il bicilindrico parallelo disposto trasversalmente a sbalzo e inclinato all'indietro. Di origine motociclistica, è raffreddato ad aria e, con una cilindrata di appena 583 cm³, eroga ben 30 CV DIN. Si tratta quindi di un motore con caratteristiche sportive, come le camere di scoppio emisferiche e la distribuzione con valvole a V e albero a camme in testa, comandato col sistema brevettato "Ultramax": una doppia biella e due eccentrici, azionati dall'albero a gomiti. Nel settembre 1961 la "Sport Prinz" adotta il motore della "Prinz 4", identico al precedente, ma con cilindrata di 598 cm³ e un nuovo carburatore; la potenza non cambia. Nel novembre 1964 vengono montati i freni anteriori a disco. La "Spider" (pagina a fianco) è realizzata sullo stesso pianale, ma adotta sospensioni posteriori a bracci obliqui invece che trasversali, che portano a un lieve aumento di passo. I freni posteriori hanno i tamburi alettati.



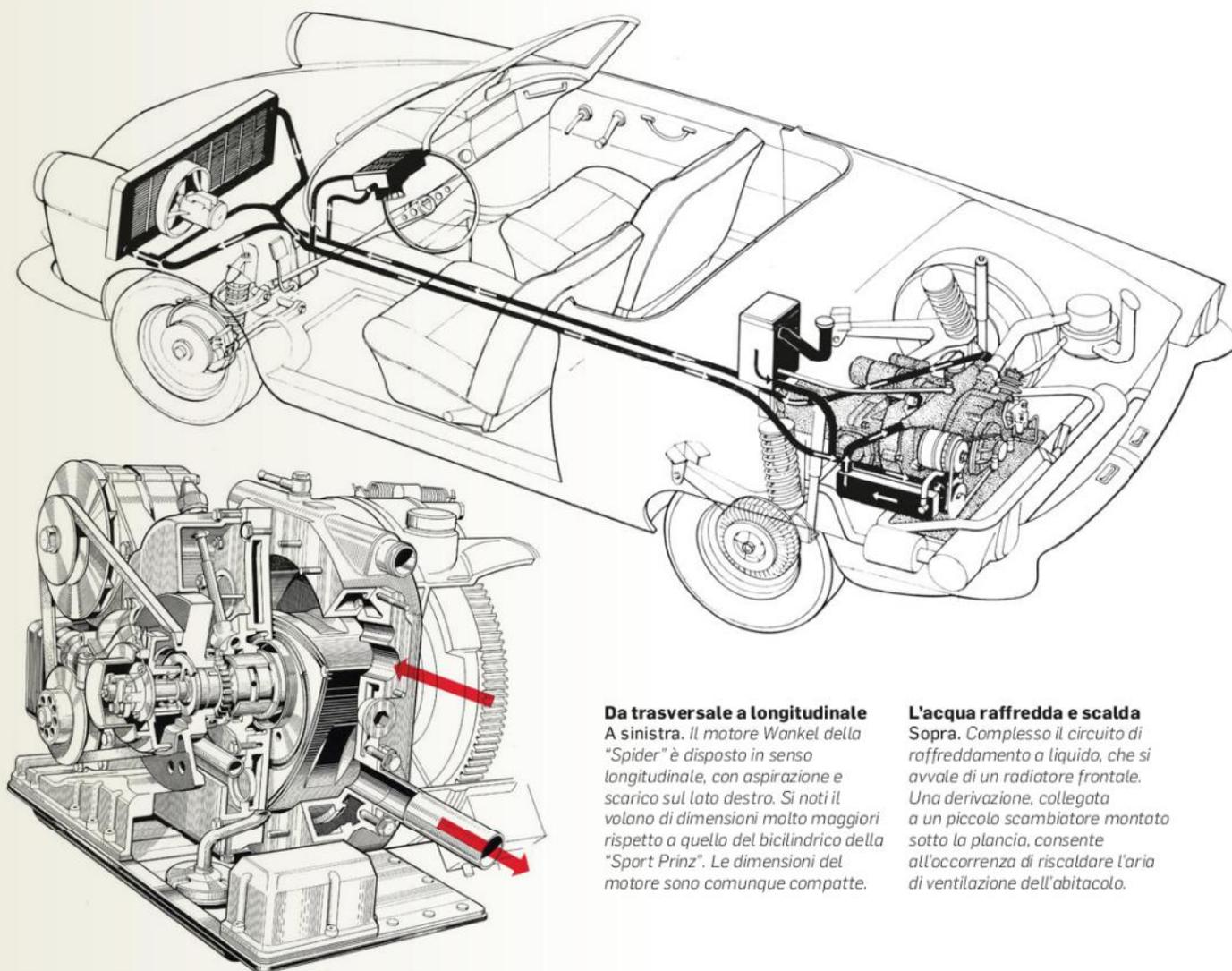


Colore preferito il rosso

Sopra. Proprietario di entrambe le vetture del servizio, Claudio Piazzì, 59 anni, di Ferrara, insegna all'Istituto Professionale.

Appassionato di NSU fin da ragazzo, possiede pure una "Prinz 4L", anch'essa di colore rosso.

A sinistra. Evidente la fumosità di scarico della "Spider", dovuta alla combustione dell'olio che trafila nella camera di scoppio.



Da trasversale a longitudinale

A sinistra. Il motore Wankel della "Spider" è disposto in senso longitudinale, con aspirazione e scarico sul lato destro. Si noti il volano di dimensioni molto maggiori rispetto a quello del bicilindrico della "Sport Prinz". Le dimensioni del motore sono comunque compatte.

L'acqua raffredda e scalda

Sopra. Complesso il circuito di raffreddamento a liquido, che si avvale di un radiatore frontale. Una derivazione, collegata a un piccolo scambiatore montato sotto la plancia, consente all'occorrenza di riscaldare l'aria di ventilazione dell'abitacolo.

SIMILI ALL'APPARENZA, IN REALTÀ LE DUE VETTURE HANNO POCHI LAMIERATI IN COMUNE

NSU MOTORENWERKE AKTIENGESELLSCHAFT NECKARSULM					
Made in Germany					
Typ	41 SPORTPRINZ		Fahrgestell Nr.	445	
Zsl. Gesamtgewicht	kg	875	Achsdruk hinten	kg	445
Achsdruk vorn	kg	430	Prüfzeichen	5 034	
Getrag: Typ	4D/41				



Chiuso da una cuffia

A sinistra. Il motore è raffreddato ad aria forzata mediante una ventola calettata a destra sull'albero a gomiti. Il blocco cilindri è racchiuso in una cuffia che convoglia sull'alettatura l'aria aspirata dalla presa superiore.

Il club è in Lombardia

A sinistra. Riferimento degli appassionati italiani della Casa di Neckarsulm è l'NSU Club Italia, con sede a Bresso (MI) (www.nsuclubitalia.org). Il presidente è Gilberto Santimaria, che ringraziamo della collaborazione.



NSU CLUB ITALIA

Davanti al duomo di Ferrara

In piazza Trento e Trieste, dove si affaccia il duomo. La foto a pagina 78, invece, è ambientata in largo Castello. Per gentile concessione dell'amministrazione comunale. Ringraziamo anche Linda Maria Ruiu, che ha posato per noi.

co NSU e la decantata assenza di vibrazioni è in parte vanificata da una fastidiosa rombosità che si manifesta sotto i 4000 giri/min e che manda in risonanza il pannello di chiusura del vano motore. Sotto quel regime di rotazione la risposta all'acceleratore è pigra: ciò invita a tirare le marce basse per ottenere una certa agilità nel traffico cittadino. Tra i 4000 e i 6000 giri/min però la progressione è entusiasmante, le vibrazioni quasi spariscono e i 50 CV di questo minuscolo "500" si fanno sentire tutti, anche se a prezzo di consumi di olio e benzina assai più elevati di quelli del-





la "Sport Prinz". Per rispetto dell'età, evitiamo di superare il limite dei 6000 giri indicato dalla Casa, ma tutto lascia supporre che la vettura sia in grado di superare i 150 km/h dichiarati.

Il comportamento della "Spider" è analogo a quello della "Sport Prinz", però la geometria del retrotreno più evoluta conferisce alla vettura maggiore stabilità in rettilineo e tenuta più sicura in curva: l'ideale per affrontare allegramente un percorso misto, accompagnati da un leggero sovrasterzo e dal piacere di viaggiare a cielo aperto. 

Sopra il motore c'è spazio

A destra. Le dimensioni compatte del Wankel permisero di ricavare un vano bagagli sopra il motore, separato da una lamiera priva di rivestimento isolante.

In basso. La luce di retromarcia è specifica della "Spider". Si notino le ruote posteriori con camber quasi nullo, in contrasto con quelle della "Sport Prinz", con camber positivo.





NELLA BOTTE PICCOLA C'È LA BIRRA BUONA

È solo una "600" e pure bicilindrica... Ma il motore, che è un gioiellino, e la carrozzeria, che ha il marchio Bertone, sono validi argomenti di vendita

di Maurizio Schifano

Per sembrare più grande

Sotto. In ossequio allo stile americano del tempo, più amato in Germania che in Italia, il depliant enfatizza le pinne di coda, che si allungano all'indietro per dare più slancio alla fiancata. Molto grandi i fanali posteriori, come sottolinea il testo di accompagnamento.

Il pieghevole della Casa pone l'accento sulle doti tecniche della vettura, presentata come prototipo al Salone di Francoforte del '58, e ricorda che l'elegante e profilata carrozzeria (disegno di Franco Scaglione) veniva costruita alla Bertone.

La "Sport Prinz" era una vettura ben rifinita ma cara in Italia per la sua classe. Gli esemplari del primo lotto, che Bertone allestì tra il marzo 1959 e il giugno 1962, si riconoscono per il logo "b" sui parafranghi

anteriori e la scritta di coda "Sport-Prinz" inclinata; all'interno, per il quadro strumenti a trapezio con tachimetro lineare, mutuato dalla berlina, per il volante privo dell'anello dacton e i pannelli porta senza tasche. Tutte caratteristiche ben visibili nelle immagini dei primi depliant, oggi molto rari.

Cinque le livree della "Sport Prinz" sicuramente disponibili al lancio: rosso vivo Alfarot con interni rosso-beige, bianco latte Collaweiss con interni blu-





beige, bianco Lilienweiss con interni blu-beige, blu scuro Muscariblau con interni blu-beige e azzurro Capriblau con interni blu-beige.

Gli inserti beige dei sedili e dei pannelli laterali potevano essere in stoffa anziché finta pelle. In alcune foto dell'epoca, in bianco e nero, compaiono esemplari in livrea metallizzata di colore non definibile, che probabilmente erano vetture fuoriserie o da esposizione, che non sono mai state a listi-

no. Le "Sport Prinz" prodotte dalla NSU e dalla carrozzeria Drauz, ben rappresentate dall'esemplare oggetto del servizio nelle pagine precedenti, erano offerte in una gamma colori molto più limitata (soltanto Alfarot e Lilienweiss). Per gli interni non c'era scelta: erano disponibili solo in finta pelle bianca e tessuto grigio scuro.



Rossa come un'Alfa

Sopra. Il rosso Alfarot, ripreso da quello delle Alfa Romeo, era la tinta di carrozzeria più richiesta.

In alto. Tipici delle vetture allestite da Bertone i rivestimenti interni beige, in finta pelle o stoffa, abbinati al blu o al rosso.



Carrozzeria filante

Sopra. Berlina per lui; coupé per lei. Le gomme a fascia bianca rendono la "Sport Prinz" ancora più chic.

A sinistra. Massimo confort per due, in assetto sportivo.

A centro pagina. L'immagine di copertina enfatizza l'ottima aerodinamica della carrozzeria. L'eleganza è invece rappresentata dalla ragazza in stola.

Sono stati ben tre gli incanti che dal 4 all'8 febbraio hanno animato l'ultima edizione di Retromobile a Parigi. Quello di RM Auctions si è distinto per avere presentato quasi tutte vetture sportive, alcune delle quali decisamente impegnative, perché omologate solo per la pista. I risultati sono stati straordinari, con un venduto che ha superato i 1,77 milioni di euro. Tra le auto rimaste al palo una spettacolare Gordini e una Lancia "037".



Gordini "Type 24 S"
pag. 90



Porsche "917/30"
pag. 92



Ferrari "750 Monza"
pag. 93



Porsche "956"
pag. 94



Jaguar "D Type"
pag. 95



Lancia "037 Rally"
pag. 95

di **Matteo Albertini**

Gordini "Type 24 S" 1953

QUATTRO MILIONI? TROPPI

Pezzo forte dell'incanto di RM Auctions, il 5 febbraio a Parigi, è stata la Gordini "Type 24 S" del 1953, un'auto da corsa davvero unica sotto diversi aspetti.

Concepita dal preparatore Amedée Gordini per competere ai massimi livelli con le grandi sportive del suo tempo, la "Type 24 S" introduceva un semplice ma assai prestante 8 cilindri in linea (una fusione di due motori da 1,5 litri a quattro cilindri, per un totale di 260 cavalli) e un telaio particolarmente leggero, forte di una struttura tubolare molto riuscita. Nel corso del suo pri-

mo anno di vita su questa vettura sono anche stati installati quattro freni a disco; così modificata, questa Gordini ha disputato, nel 1953, la 24 Ore di Le Mans, il Tour de France Automobile e la Carrera Panamericana.

L'anno successivo, in seguito a un viaggio tempestoso in nave mentre era diretta in Africa per partecipare al Criterium Senegal e a una collisione in gara con una Jaguar, l'intero frontale (originariamente a quattro fari) è stato modificato e ha preso una forma simile a quella attuale; sono continuati nel frattempo i successi

Cinque proprietari

Nella foto. La "Type 24 S" in pista. Questa vettura ha avuto solo cinque proprietari ed è sempre rimasta in Francia. Tra il 1946 e il 1957 la Gordini ha realizzato solo 32 automobili.





Nasce senza parabrezza

A sinistra. L'abitacolo a due posti. L'installazione del parabrezza risale all'epoca dell'utilizzo stradale da parte di Françoise Sagan.



sportivi, in particolare alla Coupe du Salon di Monthlérye alla 1000 km di Buenos Aires del 1955. Un ultimo restyling del frontale è avvenuto proprio quell'anno, prima dell'iscrizione alla 24 Ore di Le Mans, e con tale configurazione la "Type 24 S" è rimasta fino ad oggi.

Nel 1956 la ditta Gordini è entrata in crisi; intenzionata ad aiutare l'azienda, la celebre scrittrice Françoise Sagan, appassionata di motori, ha scelto di acquistare questa "24 S" per una cifra esorbitante, comprendente i salari dei dipendenti del mese di giugno e i debiti dell'a-

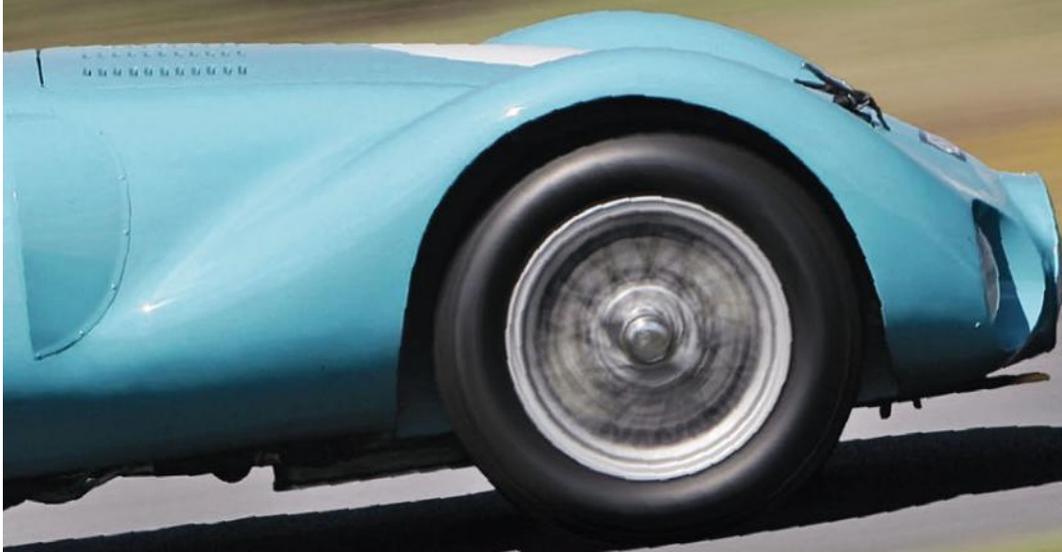
zienda. L'autrice l'ha rivenduta nel 1958 al pilota José Piger, che l'ha conservata fino al 1986.

L'ultimo proprietario ne è entrato in possesso nel 1997; in seguito a un ripristino ha continuato a portarla in pista fino ad oggi mantenendola in condizioni eccezionali. Nonostante il passato agonistico ben documentato non ha trovato un compratore.

Stima d'asta	4.000.000 euro
In vendita	offerta massima 2.500.000 euro

Ha cambiato faccia diverse volte

Sopra. Il frontale attuale è il terzo che le è stato disegnato; risale al 1955. Si notino gli scarichi degli 8 cilindri che percorrono tutta la fiancata sinistra.



Porsche "956" Gruppo C 1982 HA FATTO ANCHE DA CAMERA CAR

Tra i lotti più pregiati andati all'asta a Parigi si è distinta questa Porsche "956" Gruppo C. Si tratta del quarto esemplare (del 1982) di un'auto che la Porsche ha voluto con numerose innovazioni tecniche per dominare le competizioni di durata come la 24 Ore di Le Mans.

La "956", oltre che per il notevole impatto estetico, si è distinta come prima Porsche da corsa con costruzione monoscocca e aerodinamica esasperata: valgono a dimostrazione alcuni dettagli come le prese d'aria, le carenature e i canali di sfogo per ottimizzare la tenuta di strada. Il motore è un sei cilindri orizzontale turbocompresso, opportunamente calibrato per ottemperare ai regolamenti del Gruppo C, che limitava

l'uso di carburante in gara. Questo esemplare, oltre ad aver partecipato con successo alle gare del 1982, 1983 e 1984 (con una memorabile tripletta Porsche a Le Mans nell'82), è servito anche come camera car per un film incompiuto di John Frankenheimer e come vettura per collaudi tecnici alla fine degli anni 80.

Passata di mano a privati nel 1990, ha subito un restauro di due anni e in seguito non è più stata usata nemmeno per gare storiche, con l'eccezione di una fugace apparizione al Goodwood Festival of Speed del 2012.

Disegnata per battere il vento

Sotto. Grandissima la cura dei progettisti Porsche nello studio dell'aerodinamica, partendo dalla carenatura dei fari per arrivare allo spoiler posteriore, passando per i canali di sfogo laterali dell'aria.

A destra. Il posto guida, estremamente spartano e "tecnico", ha ospitato piloti del calibro di Derek Bell e Juergen Barth.

Stima d'asta	2.900.000 euro
venduta per	2.352.000 euro





Ferrari "750 Monza" 1955

PAGHI UNO, COMPRI DUE



Non pochi si saranno stupiti nel vedere una "750 Monza" allestita da Scaglietti (31 esemplari prodotti) stimata "solo" due milioni di euro. Specie perché oltre alla carrozzeria rifatta, il lotto comprendeva anche quella vecchia e ormai irrecuperabile.

In apparenza, a questo esemplare non manca certo un curriculum storico di livello: infatti è stata esportata da nuova in America nel 1955 (originariamente in tinta bianca), ha trionfato in innumerevoli eventi di prestigio ed è stata guidata da piloti del calibro di Phil Hill e Carroll Shelby.

Tuttavia, a partire dagli anni Sessanta, è caduta in disgrazia: al leggendario motore Lampredi è stato sostituito un V8 Chevrolet e la vettura è rimasta abbandonata fuori da un fienile in Texas per trent'anni.

Quando è stata ritrovata, nel 1994, la carrozzeria era in pessime condizioni ed è stata sostituita con una nuova di zecca; al po-

sto del V8 americano è tornato un motore Ferrari, ovviamente non l'unità originale. Ecco quindi le ragioni che hanno portato alla relativa svalutazione di una vettura che ha oggi indosso ben poco dell'allestimento di fabbrica.

Stima d'asta	2.100.000 euro
venduta per	1.960.000 euro



Venduta con due carrozzerie

Sopra. Pur se eminentemente sportivo l'abitacolo non manca di eleganza, nei tessuti dei sedili come nel legno del volante. Il motore è un quattro cilindri in linea da 3 litri.

In alto. La carrozzeria è nuova, ma il suo "abito" originario, consumato dal tempo e dalle intemperie, è stato comunque fornito con la vettura.

Porsche "917/30" Can-Am 1973 "SQUALIFICATA" PER 900.000 EURO

Nel 1973 la Porsche ha presentato una delle auto da corsa più potenti di sempre, con motore orizzontale 12 cilindri di 5 litri e 1100 CV. La "917/30" discendeva dalla "917/10" del 1972 ed era stata concepita per la Can-Am, il campionato sportivo d'Oltreoceano senza limitazioni di potenza.

Con un simile bolide la Casa di Stoccarda ha trionfato nella stagione 1973, per poi ritirarsi con un'importante eredità tecnica e di prestigio alle spalle. Una "917/30" ha tuttavia fatto ancora parlare di sé nel 1975, stabilendo un record su circuito (385 km/h) a Talladega. Questo esemplare non ha mai gareggiato

e faceva parte di una serie di tre telai di riserva. Solo nel 1979 Gerry Sutterfeld, concessionario Porsche di West Palm Beach, è riuscito a ottenere dalla Casa di recuperare e di renderlo funzionante con un motore identico a quello delle vetture da gara. Preparata dai tecnici Porsche nel 1980, questa "917" è stata poi ritirata da Sutterfeld per una cifra esorbitante. A partire da allora ha cambiato diversi proprietari, ma a Parigi è rimasta invenduta.

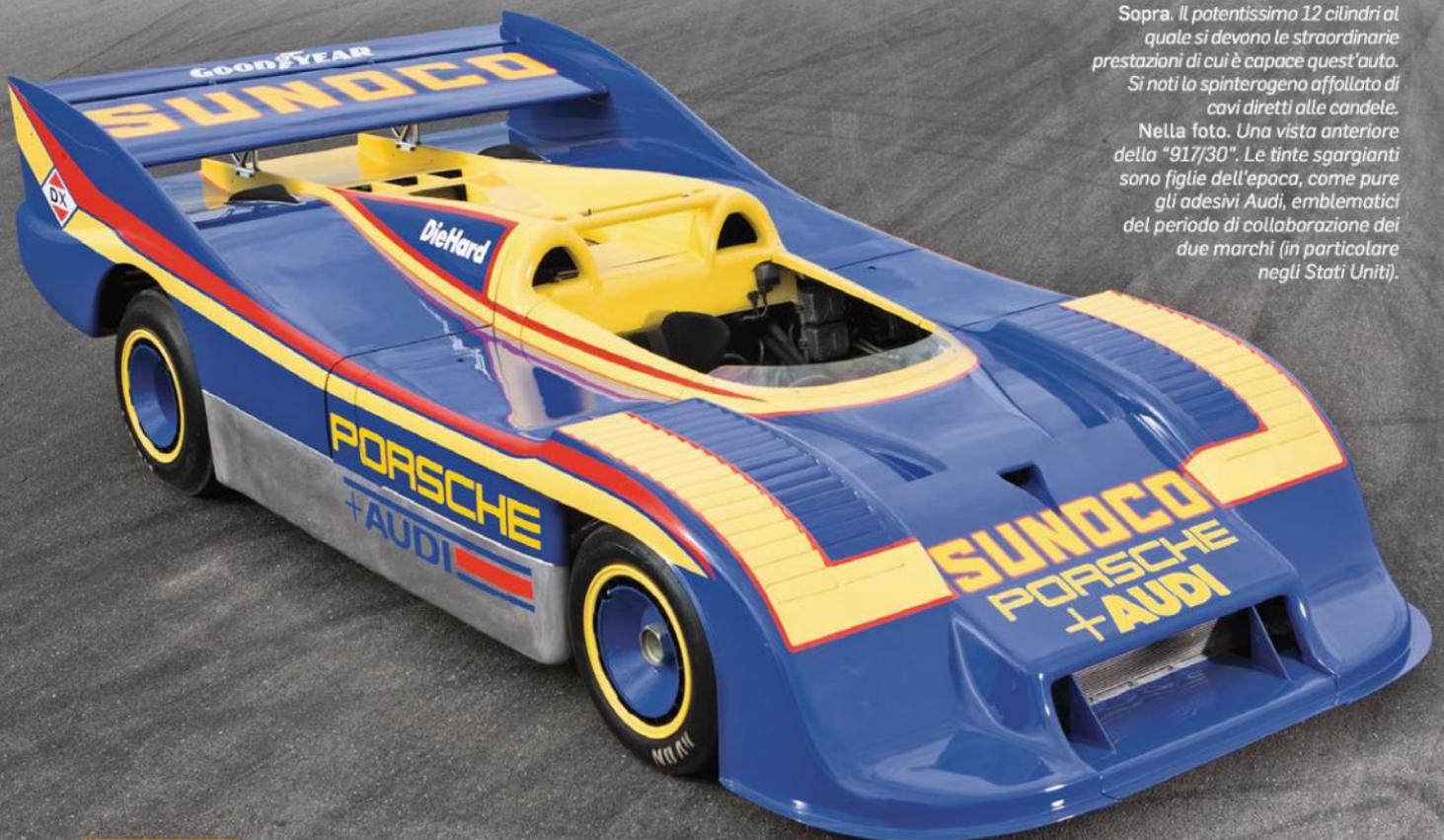
Un missile a ruote

Sotto. Anche in questo caso la Porsche ha esasperato la ricerca aerodinamica. La vista posteriore consente di apprezzare le dimensioni spropositate degli pneumatici.

Stima d'asta	2.900.000 euro
Invenduta	offerta massima 2.000.000 euro



In collaborazione con l'Audi
Sopra. Il potentissimo 12 cilindri al quale si devono le straordinarie prestazioni di cui è capace quest'auto. Si noti lo spinterogeno affollato di cavi diretti alle candele.
Nella foto. Una vista anteriore della "917/30". Le tinte sgargianti sono figlie dell'epoca, come pure gli adesivi Audi, emblematici del periodo di collaborazione dei due marchi (in particolare negli Stati Uniti).





Jaguar "D Type" 1955

SESSANTA VOLTE ICONA

Gioco di onde

Sopra e in basso a destra.

In evidenza le linee ondulate e ricche di fascino che contraddistinguono ogni vista della "D Type".

Sotto. Il motore, pur aggiornato, era lo stesso "XK" di 3,4 litri che equipaggiava la precedente "C Type".

La Jaguar "D Type" è senza dubbio una delle auto da corsa più riuscite della Casa di Coventry; prodotta in soli 60 esemplari a partire dal 1954, ereditava con alcuni aggiornamenti il leggendario motore "XK" di 3,4 litri della "C Type" e inaugurava una costruzione completamente nuova e monoscocca. Non mancava poi certo di appeal estetico: molti degli elementi della carrozzeria (in particolare presa d'aria ovale anteriore) sarebbero infatti stati ripresi anche sulla "E Type". L'esemplare andato all'asta (telaio XKD520) è il settimo prodotto e risale al 1955; esportato già da nuovo in Australia, ha vissuto all'altro capo del mon-

do per molti anni, partecipando con successo alle più importanti gare del Paese, inizialmente sotto la guida del campione Bib Stillwell.

Nel corso del tempo la vettura ha sempre goduto di una manutenzione meticolosa; a partire dal 1977 le cure dell'esemplare sono passate nelle mani dello specialista Chris Keith-Lucas. Negli ultimi anni ha partecipato ad alcuni eventi per "storiche", compresa la Mille Miglia, e oggi si presenta in condizioni di rara originalità, con un passaporto tecnico Fia che consentirà al nuovo proprietario di portarla in pista in qualsiasi competizione.



Stima d'asta	4.700.000 euro
venduta per	3.696.000 euro



LANCIA "037 RALLY" GR. B 1983

GRADISCE UNA MARTINI?

All'inizio degli anni 80 importanti modifiche nei regolamenti Fia per il Gruppo B hanno spinto i costruttori impegnati nei rally a progettare vetture specificamente concepite per le corse, con un numero limitato di esemplari venduti al pubblico. Per rimpiazzare la leggendaria "Stratos HF", la Lancia ha quindi proposto - in collaborazione con l'Abarth - il progetto "037": si trattava di una vettura tecnicamente raffinata, con carrozzeria in Kevlar e una struttura di sostegno in acciaio, dotata di un 2 litri a quattro cilindri con compressore collocato in posizione centrale. La "037" è stata, tra l'altro, una delle ultime auto da rally a trazione posteriore prima dell'avvento dell'integrale. L'esemplare andato all'asta il 5 febbraio e rimasto invenduto, ha partecipato tra gli altri al Tour de Corse, al Rally

dell'Acropoli e al Rally dei 1000 Laghi del 1983. Al termine della carriera con la Martini Racing l'esemplare è passato di mano a un collezionista francese per poi tornare in Italia negli anni 2000.



Stima d'asta	460.000 euro
Invenduta	offerta massima 360.000 euro



LA NOSTRA AGENTE A MONACO

Quando ordinò la sua coupé fuoriserie, la giovane Edna Hill, funzionario del consolato inglese in Baviera, volle che vi fossero predisposti due vani segreti. Per nascondere che cosa? È ciò che si è chiesto il faentino Roberto Bubani quando ha ispezionato l'auto appena acquistata

testo e foto di Alfredo Albertini





In viaggio col bassotto

Sopra. La vettura appena uscita dalla carrozzeria Wendler di Reutlingen (Germania) e, a destra, la proprietaria Edna Hill durante un viaggio sulle Alpi nel 1958.

A sinistra. Roberto Bubani, 50 anni, imprenditore di Faenza (Ravenna): ha acquistato la vettura grazie a un sito britannico dedicato alla dismissione di beni di Stato. La vettura ha il tetto apribile.

Asse italo-tedesco

Sotto. Il logo Fiat sulla mascherina anteriore e, più in basso, quello della carrozzeria di Erhard Wendler, applicato nella parte inferiore di entrambi i parafranghi anteriori.





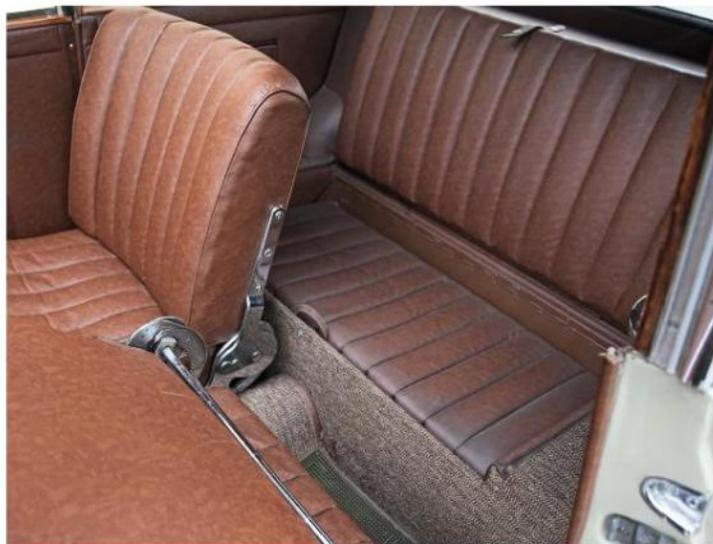
Due anni dopo

Sopra. Il volante speciale è stato montato nel 1955 e si presenta con la corona rivestita, la mezzaluna del clacson cromata e le due razze decorate con fasce in materiale trasparente colorato. Sul pulsante centrale la scritta "Millecento".

"Strumentata" come una GT

Sotto. La strumentazione è completa e comprende tachimetro, contagiri e indicatore carburante.

Sotto la plancia, la radio a onde medie, lunghe e modulazione di frequenza. I termometri di acqua e olio e il manometro della pressione dell'olio sono a sinistra del volante.



FU INTERPELLATO ANCHE ZAGATO, CHE PERÒ RISPOSE IN RITARDO: LA COSA INDISPETTÌ LA COMMITTENTE

Quella sera di febbraio del 2013 il faentino Roberto Bubani non ha alcuna intenzione di acquistare un'altra auto d'epoca da aggiungere alla sua collezione. Ma navigando in Internet finisce per caso in un sito governativo inglese dove vengono messi all'asta veicoli di ogni genere, da quelli ex militari a quelli di ex funzionari dei ministeri o delle ambasciate e lì si sofferma. "C'erano moltissimi mezzi a prezzi interessanti", racconta, "e la mia attenzione si è subito concentrata su una Fiat '1100' del 1953 con carrozzeria della tedesca Wendler."

L'auto, è spiegato sul sito, apparteneva a una signora che aveva lavorato al consolato inglese di Monaco di Baviera. Non avendo eredi, i suoi beni, '1100' compresa, erano stati posti in vendita per garantirle un reddito sufficiente a mantenersi in una casa di riposo statale. Incuriosito dalla vettura, una coupé in esemplare unico con scocca in ac-

ciaio e parafanghi in alluminio, Roberto contatta un amico che vive a Londra e lo incarica di procedere all'acquisto. Qualche mese più tardi la "1100" arriva a Faenza.

Roberto non rimane deluso dall'acquisto: la macchina è in buonissime condizioni, con gli interni originali e il motore funzionante. La vera sorpresa è nel bagagliaio: "Era quasi tutto occupato da uno scatolone ben sigillato. L'ho aperto e vi ho trovato la documentazione completa sulla vettura, che la signora Edna Hill, questo il nome della proprietaria, aveva conservato dall'inizio sino al 5 ottobre 2005, quando la '1100' fuoriserie è stata ritirata dalla circolazione".

Nelle settimane seguenti Roberto studia tutte quelle carte che comprendono, oltre ai libretti di uso e manutenzione e dei tagliandi e al manuale di riparazione, anche le fatture di tutte le riparazioni effettuate, persino le più banali. Ci sono per-



Comoda solo per due

Nella foto. L'abitacolo è, almeno nella parte anteriore, molto ampio e confortevole. I sedili e i pannelli sono rivestiti in finta pelle.

A sinistra. Dietro c'è una panchetta il cui schienale può essere ribaltato per potervi caricare altri bagagli. Sotto la seduta c'è uno spazio supplementare occultato alla vista.

fino "testimonianze" dei viaggi effettuati e alcune fotografie dell'epoca, comprese quelle della costruzione dell'auto e della sua consegna, avvenuta nel dicembre del 1953.

La storia della vettura è molto interessante, anche se in parte avvolta da un alone di mistero. Quando lavorava al consolato britannico di Monaco di Baviera, la signora Hill decise di acquistare una nuova auto e la scelta cadde sulla Fiat "1100", da far poi carrozzare come fuoriserie a una ditta specializzata, magari in Italia, dove in quel periodo operavano molti specialisti del settore.

Lady Hill prese perciò contatto con alcuni noti carrozzieri ai quali scrisse una lettera su carta intestata del consolato inglese specificando le sue esigenze: linea coupé, finiture eleganti e un equipaggiamento completo. Arrivarono le proposte di Monviso, Viotti e Pinin Farina, mentre Zagato si fece vivo con molto ritardo e la signora Hill gli ri-

CARTE E DOCUMENTI



L'AUTO-BIOGRAFIA ERA NEL BAULE

Quando Roberto Bubani ha ricevuto la vettura in Italia ha trovato nel baule uno scatolone pieno di carte: si trattava della documentazione relativa alla vettura e archiviata dalla proprietaria Edna Hill a partire dalle richieste di preventivi ai vari carrozzieri fino a quando l'auto venne cancellata dalla Motorizzazione inglese nel 2005. Interessante il carteggio registrato nel 1952 con alcuni carrozzieri italiani, tra cui Monviso, Viotti, Pinin Farina e Zagato, per la realizzazione di una "coupé in esemplare unico su base Fiat 1100". La scelta cadde poi sulla tedesca Wendler (di cui risulta una fattura datata dicembre 1953), fabbrica di carrozze fondata nel 1840 a Reutlingen e successivamente passata alle carrozzerie per automobili.

A partire dagli anni Sessanta la Wendler abbandonò le carrozzerie d'auto per dedicarsi alle riparazioni, ai restauri e alle costruzioni speciali, fino alla chiusura nel 2000. Dai documenti risulta che la nostra "1100" fuoriserie fece molti viaggi tra Germania, Inghilterra, Austria, Svizzera e Italia.



Nascondiglio segreto

Sopra. La mascherina è quella della Jaguar "XK 120". Da essa si accede a un vano segreto. In alto. Il vano posteriore con la ruota di scorta, gli attrezzi e l'estintore. A destra. Il libretto di circolazione inglese. Sopra a destra. La scocca ancora in fase di costruzione.



Cortesia tutta britannica
 Sotto. Quando la vettura viaggiava sulle strade inglesi veniva fissata al paraurti posteriore una targa di cortesia per segnalare che la guida era a sinistra. Pertanto il comportamento del conducente avrebbe potuto rivelarsi impacciato.



Motore Ant. longitudinale - 4 cilindri in linea
 Alesaggio 68 mm - Corsa 75 mm
 Cilindrata 1089 cm³
 Rapporto di compressione 6,7:1
 Potenza 36 CV a 4400 giri/min
 Coppia 7 kgm a 2500 giri/min
 Valvole in testa
 Un albero a camme laterale
 Un carburatore Weber "32DR10"
 Accensione a spinterogeno
 Lubrificazione forzata, capacità carter 2,7 litri
 Raffreddamento ad acqua
 Impianto elettrico 12 V, batteria 28 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
 Cambio a 4 marce (1^a non sincronizzata)
 Leva di comando al volante
 Frizione monodisco a secco
 Rapporto al ponte 10/43
 Pneumatici 5.20-14.

Corpo vettura Coupé 2 porte, 4 posti
 Telaio a longheroni e traverse in acciaio
 Carrozzeria in acciaio e alluminio
 Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, molle elicoidali, bracci trasversali, barra stabilizzatrice
 Sospensioni posteriori a ponte rigido con balestre, barra stabilizzatrice
 Ammortizzatori idraulici
 Freni a tamburo
 Serbatoio carburante 40 litri.

Dimensioni e peso Passo 2340 mm
 Carreggiata ant./post. 1229/1212 mm
 Lungh. 4200 mm - Largh. 1450 mm
 Altezza 1450 mm
 Peso a vuoto 950 kg.

Prestazioni Velocità 115 km/h
 Consumo medio 8 l/100 km.



Per i giorni di sole
 Sopra. Il tettuccio apribile in tela era piuttosto diffuso in Inghilterra.
 Sopra al centro. La tenuta di strada è discreta: la limitata potenza del motore non permette del resto un'andatura sportiva, nonostante la carrozzeria coupé.



I VANI SEGRETI SI TROVANO DIETRO LA MASCHERINA E SOTTO IL SEDILE POSTERIORE



spose piccata che non era più interessata. In realtà, nessuna delle offerte soddisface al cento per cento la signora inglese, la quale si rivolse perciò alla carrozzeria di Erhard Wendler di Reutlingen, in Germania, che in pochi mesi allestì la vettura sullo chassis 22049 della "1100", ordinato direttamente alla Fiat di Torino attraverso una concessionaria tedesca. La linea venne suggerita dalla stessa signora Hill, che disegnò alcuni bozzetti di una possibile coupé di suo gradimento. L'equipaggiamento comprendeva sedili in finta pelle reclinabili, tetto apribile in tela, autoradio, strumentazione sportiva.

"Nel lucidare lo stemma Fiat sulla calandra, che è quella di un vecchio modello Jaguar", spiega Bubani, "mi sono accorto che, spingendolo verso il basso, permetteva di smontare la calandra stessa e di accedere a un vano segreto, creato forse per nascondere documenti quando la vettura passava la frontiera. Un altro nascondiglio è cela-

to sotto la panchetta posteriore, dove c'è una specie di doppio fondo invisibile. Forse la signora Hill non era un semplice funzionario del governo inglese...". Certo, è suggestiva l'ipotesi che l'elegante e giovane signora inglese (era nata nel 1919) fosse un agente segreto e si avvasse della sua insospettabilità per passare i controlli doganali. La sola certezza è che la "1100" rimase nelle sue mani fino al 2005, quando smise di guidare. Sappiamo anche che Edna, nel frattempo, era tornata in Inghilterra e che l'auto aveva mantenuto la guida a sinistra. I documenti trovati a bordo ci dicono persino che la "1100" fuoriserie viaggiò in tutta Europa, scendendo spesso a Roma dove, alla filiale Fiat, venne revisionato il motore.

"Dopo l'acquisto", conclude Bubani, "ho cambiato l'olio, sostituito le tubazioni dei freni ed equilibrato le gomme. Per il resto la macchina era perfetta, nonostante l'età e i chilometri, sicuramente più di 200.000". Tutto merito di Lady Hill. 

Meccanica senza sorprese

Sopra. Il motore è quello originale e non presenta differenze rispetto a quello della "1100/103" di serie: si tratta di un quattro cilindri in linea alimentato da un carburatore Weber. La potenza è di 36 CV.

Viaggia a cento all'ora

Sotto. Le prestazioni sono sufficienti e permettono di muoversi con disinvoltura nel traffico di oggi. La velocità massima è di 115 km/h, quella di crociera intorno ai 100.



VEICOLI INDUSTRIALI OM "Leoncino" Pietroboni 1952



SOLO NEI GIORNI
DI MERCATO

il leoncino



e corse 5 e 11 si effettuano solo nei giorni di mercato ad Arsiero, la corsa 2 non si effettua festiva". Negli anni Sessanta le esigenze di mobilità di Posina (VI), piccolo comune delle Valli del Pasubio, erano semplicissime: si partiva la mattina presto, gli studenti tornavano dopo l'una e i lavoratori alla sera. L'orario del 1965 è ancora lì a ricordarcelo, sul "Leoncino" carrozzato Pietroboni che dal 1952 ai primi anni Ottanta ha percorso avanti e indietro la Provinciale 81. Dieci chilometri ton-di e trenta minuti esatti, dalla piazza del paese a quella di Arsiero, sul fondo della Val d'Astico. Due volte al giorno la corriera si spingeva pure a Laghi, il più piccolo comune del Veneto, nella Val Ferro, una laterale della Val Posina.

Quello che abbiamo descritto succedeva un po' ovunque, nelle valli alpine e appenniniche. Più strette erano le strade, più piccole erano le corriere. E meno erano i costruttori che vi si dedicavano: gli OM battezzati con nomi di cuccioli avevano un monopolio appena scalfito dal Lancia "Beta". Il "Leoncino", capostipite della serie, era comparso nel 1950; nel 1952 aveva ancora il piccolo diesel a quattro cilindri di 3,8 litri e 54 CV, appena sufficienti per la mole del veicolo.

Ogni autolinea sceglieva una carrozzeria diversa, in costante concorrenza con quella del vicino nell'averla più bella, anche perché la domenica i bus abbandonavano l'abito da lavoro e portavano il paese in gita. Le autolinee Zambon di Posina non erano andate distanti per

Servizio posta d'altura

Sopra. Luca Isoardi (al volante) e Franco Bono, sul loro "Leoncino". Più in alto. Come su tutti gli esemplari di inizio anni Cinquanta, la targhetta identificativa comprende anche l'articolo.

Sotto. Il certificato del Ministero delle Finanze che lo esentava dal "bollo" perché adibito anche al trasporto della posta.



Le corse 5 e 11 subivano qualche limitazione; la corsa 2, invece, non si effettuava nei dì festivi: il vecchio orario testimonia i 40 anni di servizio dell'OM su e giù per le valli del Pasubio. Poi l'abbandono. A Franco Bono e Luca Isoardi, Circolo Italiano Camion Storici, il merito d'averlo restaurato

Autoservizi Zambon Posina

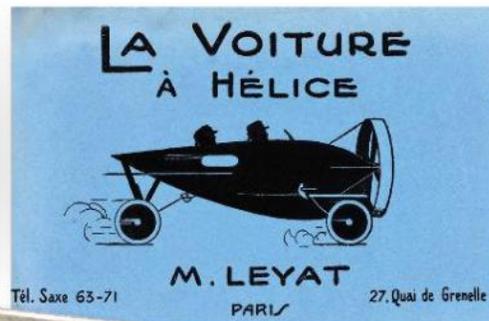
ANTIQUARIATO Leyat "Hélica" 1921

VIA COL *Vento*



Un'elica e vai: non servono né cambio né differenziale.
Le pale ti sputano in faccia tutto quello che trovano
nell'aria. In curva il retrotreno sbandiera di qua e di là

testo e foto di Paolo Mazzetti



Sebbene fosse riuscito a realizzare la sua idea solo nel 1913, chissà da quanto tempo il francese Marcel Leyat, pioniere dell'aviazione, aveva in animo la folle idea di trasformare i suoi aerei in automobili, semplicemente eliminando le ali e sostituendo il ruotino di coda con un asse sterzante a due ruote.

Un giorno di quell'anno ai parigini si presentò uno spettacolo insolito: nel traffico intorno alla Tour Eiffel - all'epoca già intenso a giudicare dalle fotografie - si faceva largo un aereo senz'ali, che Leyat aveva battezzato "Hélica".

Qualcuno si domandò probabilmente se avesse le travergole. Invece aveva visto benissimo: la sagoma del veicolo era davvero quella di una carlinga d'aereo, con due posti in tandem e tanto di elica piantata sul muso. In questo modo Leyat aveva eliminato, in un colpo solo, albero di trasmissione, semiasse e differenziale. Non solo, aveva eliminato il cambio e la frizione, che davano tanti dispiaceri agli automobilisti dei primi del secolo. Lo "svantaggio" era di prendersi in faccia una bufera di vento scatenata dall'elica, insieme agli "sputi" del motore e a tutto ciò che poteva essere risucchiato dall'elica.

Leyat non fece molta strada con la sua automobile: ne costruì una trentina soltanto, in varie versioni. Tuttavia la sua "Hélica" costituisce un episodio di assoluta originalità nella storia dell'automobile, che ancora esercita qualche fascino per la sua follia surreale sugli appassionati del "famolo strano". Tra questi c'è Alberto Bonizzoli, professore bresciano esperto di vetture sportive francesi.

"Conoscevo la 'Hélica' da più di trent'anni" confida Bonizzoli. "Mi fece impazzire sin da quando la vidi in una fotografia, anche se mai avrei immaginato che un giorno ne avrei posseduta una. Poi nel 2002, mentre mi trovavo in Francia per vacanza, un amico mi segnalò una Leyat in vendita. Corsi a comprarla. La macchina era smontata, ma praticamente completa. Il motore era un Anzani del 1913: un '1200' si ➤



Pericoloso avvicinarsi
Nella foto. L'esemplare del servizio è azionato da un motore Anzani di 1,2 litri. L'elica, benché "intubata" e protetta da tiranti d'acciaio, costituisce un serio pericolo. Tra il 1913 e il 1927 Marcel Leyat costruì, nella sua fabbrica di Parigi, 27 esemplari della "Hélica".

MARCEL LEYAT

C'ERA UN'ELICA NEL SUO DNA

Marcel Leyat fu un pioniere dell'aviazione. La sua prima macchina volante fu un alianti biplano che battezzò "Quand Môme", realizzato nel 1908. Giusto un anno prima si era diplomato in ingegneria alla École Centrale des Arts et Manufactures di Parigi. Poco più tardi egli impiantò una piccola azienda sul Quai de Grenelle, a Parigi. Nato nel 1885 a Die, paese di quattromila abitanti sulle Alpi, nel Sud della Francia, nel corso della prima guerra mondiale costruì diversi aerei, tra i quali un bombardiere. La sua produzione di vetturine, esclusivamente con propulsione ad elica, sterzo sulle ruote posteriori e freni solo anteriori, ebbe inizio nel 1913. Difficile stabilire la quantità esatta di veicoli costruiti, anche per la difformità delle fonti. Nelle diverse varianti, aperte o chiuse, la produzione non superò probabilmente i trenta esemplari. Il primo, costruito nel 1913, fu un triciclo di appena 225 kg con motore Jap. Seguirono altri due esemplari simili, approntati nel 1915. Dopo la guerra, nel 1919, Leyat costruì sei "Hélica" a quattro ruote dotate di motore Mag. Nel 1921 Leyat passò ai motori Anzani e ABC, con i quali equipaggiò una versione chiusa dell'"Hélica", di cui costruì una decina di esemplari. Altri tre esemplari furono infine allestiti con carrozzeria sportiva aperta. Gli esperimenti dell'estroso ingegnere francese nel campo della trazione a elica continuarono con un paio di vetture soltanto. La prima, costruita nel 1925 per un certo direttore delle miniere in Congo, era in grado di viaggiare sia su strada sia su rotaia. La seconda e ultima "Hélica", del 1927, era un triciclo da record con motore ABC, che sul circuito di Montlhéry raggiunse i 170 km/h. Leyat morì ultracentenario nel 1986, dopo essersi occupato anche di musica e aver costruito pianoforti a 85 tasti.



Motore entrobordo, aeroscreen e alettoni.



Versione "cabinata" con (inutili) alettoni.



Vaso di legno tra vasi di ferro...



La fabbrica Leyat a Parigi, lungo la Senna.



Prototipo 8 HP a Montlhéry, 1927.



Sempre a Montlhéry, 1927.



mile a quello utilizzato da Blériot per la prima trasvolata della Manica nel 1909. Leyat lo aveva già montato su un altro esemplare di "Hélica", forse il prototipo, poi lo passò su questo".

In che condizioni era la macchina? "L'intelaiatura a traliccio era da sostituire, perché molto tarlata; la carrozzeria in legno compensato di tre millimetri, invece, era recuperabile" risponde Bonizzoli che, esperto in falegnameria, ha eseguito il lavoro nel suo laboratorio dopo aver confrontato le quote della sua "Hélica" con quelle dell'esemplare appartenuto allo scrittore Gustave Courau e oggi esposto al Musée des Arts et Métiers di Parigi. In quelle sale Bonizzoli ha passato giornate intere a osservare, misurare e fotografare. Vi sono almeno altri due esemplari di "Hélica" al mondo simili a questo. Uno è la coupé del 1921 che fa parte dell'eredità della famiglia Peugeot. "Il progetto di Leyat è geniale: aveva ottenuto una struttura robusta e al tempo stesso leggerissima" conclude Bonizzoli, che ha partecipato a diversi raduni con la sua vettura a elica, in particolare quelli riservati alle vetture più antiche.

La guida su strada richiede perizia e sangue freddo, soprattutto per controllare gli spostamenti a volte improvvisi del retrotreno, che è anche sterzante. Spiega Bonizzoli: "Si deve fare l'occhio alla coda che sbandiera a ogni curva da una ▶

No cambio? No retromarcia!

Sotto. In manovra occorre calcolare bene gli spazi perché, assente il cambio di velocità, la retromarcia è possibile solo a spinta. Come sugli aerei di una volta, il pilota non ha modo di ripararsi in caso di pioggia. Gli occhialoni sono indispensabili. A destra. I due sedili in tandem sono rivestiti in pelle e sospesi su molle.



Pochi elementi automobilistici

Sopra. Il volante è collegato all'asse posteriore sterzante tramite catena e tiranti. A sinistra la pompa benzina. Sulla destra spuntano il freno a mano e l'acceleratore a manetta.

Sotto. Le sospensioni sono molto semplici: due balestre davanti e un ammortizzatore centrale per il retrotreno. La vettura risulta piuttosto rigida.



SEMBRA DI ESSERE SEMPRE SUL PUNTO DI DECOLLARE. IN REALTÀ VAI A 50, FORSE 60 CHILOMETRI ALL'ORA

Meccanica in bella vista

A destra. Il serbatoio della benzina è subito dietro il motore. Il mozzo dell'elica è colettato sull'albero motore. Tutte le parti metalliche sono ancora originali.

Sotto. Il motore è un bicilindrico Anzani a valvole laterali di 1,2 litri. L'accensione è a magnete. La potenza massima è di circa 10 CV.



A quattro pale motrici

Sopra. L'elica a quattro pale è costituita in realtà da un paio di eliche sovrapposte e ingabbiate per motivi di sicurezza.

Sopra a destra. Nel nome della leggerezza sono stati sacrificati perfino i parafranghi. In Francia è attiva l'Association des Amis de Hélica (www.helica.info).

parte all'altra, come succede a certi piccoli aeroplani quando rullano sul campo. Con una complicazione: sull'auto a elica - facile intuirlo - non esiste 'freno motore'. Perciò in discesa la guida diventa estremamente impegnativa.

Già, frenare: questo è un problema serio. I tamburi a doppia ganasce, presenti solo sulle ruote anteriori, sarebbero anche adeguati alle prestazioni e al peso del veicolo, che è di appena 225 chili. Il guaio è che ogni freno è comandato da

un singolo pedale. Succede allora che se un piede preme con più forza dell'altro, l'"Hélica" sbanda di brutto. Pure le salite sono un problema: poiché il motore ha poca potenza, vanno affrontate con abbrivio, altrimenti non si arriva in cima. "Ma in pianura, se non ci sono macchine nei dintorni e se la strada è abbastanza larga," conclude Bonizzoli "si riescono a toccare i cento all'ora". Che per l'equipaggio, esposto a tutto quel vento, sembrano almeno il doppio. ■





IMPRESSIONI Volvo "480 Turbo" 1988



Sbatte gli occhi

Nella foto. L'anima sportiva è rafforzata dall'adozione dei fari a scomparsa (anabbaglianti e abbaglianti). Il gruppo ottico tradizionale include invece, partendo dall'esterno, indicatore di direzione, luce di posizione e un abbagliante per il lampeggio diurno. Il paraurti in tinta con spoiler e fendinebbia integrati di serie è caratteristico di questa versione.

SE LA PRESSIONE SCENDE A 0,45

Questione di scelte: qui il compressore è tarato "basso" per favorire coppia e consumi. Risultato: dolcezza di funzionamento e pronta risposta sul misto, qualità che il proprietario Federico Mariani ha scoperto a poco a poco dopo l'acquisto. "Ma adesso - dice - comprerei tutte le '480' che vedo passare"

di Alessandro Barteletti, foto di Simone Romeo



A GÖTEBORG SONO RIUSCITI A PROPORRE UNA COUPÉ COMPATTA CON QUATTRO POSTI COMODI

Dal Salone di Ginevra che la svelò, quello del 1986, sono passati ventotto anni. Ma davanti a lei, oggi come allora, provi le stesse sensazioni di stupore e sconcerto. Per l'idea, per lo stile, per il coraggio: a osservare la Volvo "480", prima trazione anteriore della Casa svedese, non sai mica come definirla. Berlinetta? Coupé? Da certe angolazioni sembra perfino una piccola "station".

"Io dico che è una coupé da famiglia": una definizione azzeccata quella che ci dà Federico Mariani, architetto, 39 anni di Villasanta, Monza, che esattamente tre anni fa ha acquistato la "Turbo" che vedete qui in foto. La formula della station sportiva (estate wagon), che richiama un tema già esplorato dalla Volvo nei primissimi anni Settanta con la "1800 ES", ha reso la "480" (la versione del debutto era denominata proprio "ES") un buon successo: fino al 1995 sono stati oltre 80.000 gli esemplari prodotti. "Emoziona come una sportiva e offre confort elevato per quattro", spiega ancora Federico. "Certo, il posto per i

bagagli è scarso ma anche i passeggeri alti ci stanno e un seggiolino per bambini, all'occorrenza, lo puoi montare senza problemi, sia davanti che dietro". Non solo: la "480", grazie alle tante sofisticate soluzioni che la caratterizzano, è considerata al tempo stesso la sintesi dell'esperienza Volvo maturata fino a quel momento e l'auto laboratorio che anticipa la filosofia della gamma futura.

La versione "Turbo" debuttò nell'estate del 1987. Una turbina Garrett, raffreddata a liquido, sovralimenta il quattro cilindri di 1721 cm³ di derivazione Renault (tipo "B18T") e lavora a pressioni relativamente basse (massimo 0,45 bar). La scelta, dunque, non è stata la potenza pura ma, grazie anche al controllo elettronico della sovralimentazione, garantire affidabilità, contenere i consumi (si fanno i dieci al litro) e offrire una coppia equilibrata ben sfruttabile anche sul misto. "Io non me l'aspettavo - racconta Federico - perché rispetto alla versione aspirata, già brillante, i cavalli in più sono solo 11 (120 in to-

Centro informazioni digitale

Sotto. Il cruscotto racchiude contagiri, tachimetro e "Info Centre", il computer di bordo digitale che offre indicazioni su consumo, velocità, temperature olio, acqua e atmosferica.

Sotto a destra. Sulla console centrale l'amperometro, il manometro dell'olio e quello del turbo. Più in basso i controlli della climatizzazione e il manettino dell'"Info Centre".



La qualità la senti al tatto

Sopra. Gli interruttori degli alzacristalli elettrici sono centrali, ai lati del freno a mano.

A destra. La regolazione dei sedili è completa, c'è anche quella in altezza e del supporto lombare. Su questo esemplare il rivestimento è in stoffa; optional quello in pelle con un sovrapprezzo di 1.160.000 lire.

Più a destra. Dietro, al posto della tradizionale panca, ci sono due sedili separati che garantiscono un confort pari a quelli anteriori.



Mille chilometri l'anno

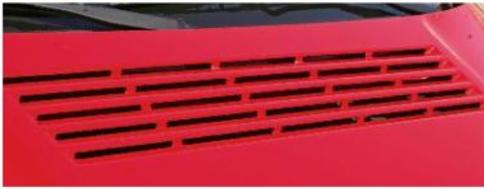
A destra. Federico Mariani, 39 anni, architetto della provincia di Monza, ha acquistato la sua "480 Turbo" nell'aprile del 2011. Si tratta di un esemplare immatricolato nel 1988. Aveva 26.000 km, oggi ha superato di poco i 30.000.



tale, ndr) e le prestazioni assolute non differiscono più di tanto. Ma l'erogazione è tutta un'altra cosa. Il turbo lag è praticamente inesistente e la risposta la senti già ai bassi regimi: a 1800 giri hai una spinta di 18 kgm contro i 14,3 a 4000 giri dell'aspirata". A proposito di prestazioni: Quattroruote (vedi pag. 118) misurò una punta massima di 195,6 km/h e nello 0-100 il cronometro si fermò a 9,2 secondi.

Federico, che per le auto d'epoca nutre una passione sincera, in realtà cercava una "440", l'auto dei suoi 18 anni. "Ma è saltata fuori quest'altra: un esemplare uniproprietario, immatricolato nel 1988, 26.000 chilometri, conservato. Due giorni dopo era nel mio garage". Un ripiego ma solo all'apparenza: "Un legame affettivo c'era comunque perché ai tempi, in famiglia, abbiamo avuto anche una '480'. Nera. Infatti l'unica perplessità era sul colore, ma viste le condizioni avevo poco di che fare lo schizzinoso. E poi, quando la Vol- ➤





Più aria al motore

A sinistra. Dalla base del parabrezza viene prelevata aria fresca che, convogliata in un condotto con l'ausilio di una ventola supplementare, garantisce un miglior raffreddamento del sistema di alimentazione.



Rosso su rosso

Nella foto. La "Turbo" si caratterizza per i paraurti e le modanature paracolpi sulle fiancate in tinta. Al debutto costava 26 milioni di lire, circa uno in più dell'aspirata "ES". Oggi le due versioni sono quotate rispettivamente 2000 e 1500 euro. A sinistra. Il motore è disposto trasversalmente; la "480" è stata la prima Volvo a trazione anteriore.

vo ha presentato la "Turbo", per il lancio fu scelto proprio il rosso".

Esaminando l'esemplare della nostra prova constatiamo che carrozzeria e interni sono in ottime condizioni. Su un passaruota ci sono i segni lasciati da una manovra un po' maldestra, ma Federico ha deciso di non intervenire: "Mettermi le mani mi sembra un sacrilegio perché su quest'auto è ancora tutto di fabbrica. Quando l'ho presa, addirittura, c'erano su le gomme di primo equipaggiamento; tornando a casa sembrava di guidare sul ghiaccio. Queste, però, le ho cambiate subito...".

Ventiseimila chilometri in poco meno di 25 anni indicano che l'auto, seppur ben conservata, è rimasta ferma a lungo. Percorrendo i primi chilometri Federico si è infatti subito accorto che le sospensioni erano scariche e la frenata poco uniforme. "Dopo un bel tagliando, adesso, a guidarla, sembra appena uscita dal concessionario". L'argomento ci porta a indagare sui costi di manutenzione e sulla disponibilità dei ricambi. I primi sono bassi, allineati a quelli di una normale auto moderna. A preoccupare sono invece i secondi perché della "480" non si



CARATTERISTICHE

Motore Ant. trasversale - 4 cilindri in linea
Alesaggio 81 mm - Corsa 83,5 mm
Cilindrata 1721 cm³
Rapporto di compressione 8,5:1
Potenza 120 CV DIN a 5400 giri/min
Coppia 18 kgm a 1800 giri/min
Distribuzione ad asse a camme in testa,
cinghia dentata
Iniezione elettronica Bosch "LH-Jetronic"
multipoint
Sovralimentazione con turbocompressore
Garrett, intercooler
Lubrificazione forzata, 5,3 litri
Raffreddamento ad acqua, 7 litri
Impianto elettrico 12 V, batteria 55 Ah.

Trasmissione Trazione anteriore
Cambio a 5 marce
Leva di comando centrale
Frizione monodisco a secco
Rapporto al ponte 1/3,730
Pneumatici 185/60 HR14
Cerchi in lega leggera 5,5J x 14.

Corpo vettura Coupé 3 porte, 4 posti
Scocca portante con telaio ausiliario
anteriore
Carrozzeria in acciaio
Sospensioni ant. con sottotelaio a ruote
indipendenti McPherson, bracci oscillanti
trasversali, molle elicoidali
Sospensioni post. ad assale rigido, barra
Panhard, parallelogramma di Watt, molle
elicoidali, barra stabilizzatrice
Ammortizzatori oleopneumatici
Freni a disco ant e post., servofreno,
ABS a richiesta
Serbatoio 46 litri.

Dimensioni e peso Passo 2502 mm
Carreggiata ant./post. 1416/1426 mm
Lungh. 4258 mm - Largh. 1710 mm
Altezza 1318 mm
Peso in ordine di marcia 1042 kg.

Prestazioni Velocità 204 km/h
Accelerazione 0-100 km/h in 8,7 secondi
Consumo medio 11 litri/100 km.

Cerchi in lega di serie

Sotto. I cerchi in lega da 14" (pneumatico 185/60 HR14) erano di serie. Alla ricca dotazione prevista si potevano aggiungere, a richiesta, la vernice metallizzata, il tetto apribile, gli interni in pelle, l'ABS.



trova quasi nulla. "Volvo ha anche una sezione 'classic' ma questo modello è ancora troppo giovane per rientrarci", spiega Federico. "E nella rete ricambi ordinaria è rimasto poco. Per fortuna c'è Internet, così puoi fare ricerche anche all'estero; io, poi, per alcuni dettagli sono stato aiutato dai ragazzi del Club Volvo 480, un punto di riferimento fondamentale per gli amanti di questa vettura. L'indirizzo web è www.clubvolvo480.it".

Una vettura che genera stupore e sconcerto, dicevamo. "Perché, per la Casa svedese, è stata un'auto di rottura e in questo senso va capita", conferma Federico. "A me poi vengono idee strane: l'ultima è di tagliarne una per fare la replica della 'Cabriolet', che Volvo presentò nel '90, sempre a Ginevra, ma che poi non mise in produzione. Per me sarebbe stato un successo. Altro che 80.000 esemplari...".

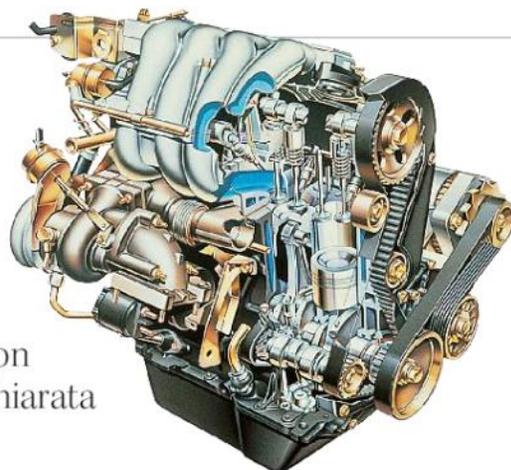


È LA PRIMA "TUTTO AVANTI" DELLA CASA,
L'INIZIO DI UNA RIVOLUZIONE
CHE COINVOLGERÀ TUTTA LA GAMMA

IL SENSO PRATICO DEGLI SVEDESI

È sportiva ma con la comodità del portellone; ha il turbo ma non impegna il pilota. Velocità massima reale inferiore a quella dichiarata

di **Alessandro Barteletti**



Anche Quattroruote, nella prova su strada della "Turbo" apparsa sul numero di giugno del 1988, esordisce definendo la Volvo "480" un'auto che fa discutere per la linea inconsueta. Ma i motivi del suo successo sono riconducibili proprio all'originale filosofia del progetto.

La "Turbo", che si distingue principalmente dalla "ES" per le finiture esterne più sportive, come i paraurti in tinta con la carrozzeria, mantiene lo stesso allestimento interno. L'abitacolo è giudicato dalla rivista come uno dei più belli e funzionali del tempo. Ognuno dei quattro passeggeri può godere di spazio in abbondanza e anche quelli seduti dietro possono regolare singolarmente il loro sedile. Scarsa invece la capacità di carico del baule che, tuttavia, può assumere diverse conformazioni grazie ai sedili posteriori reclinabili singolarmente.

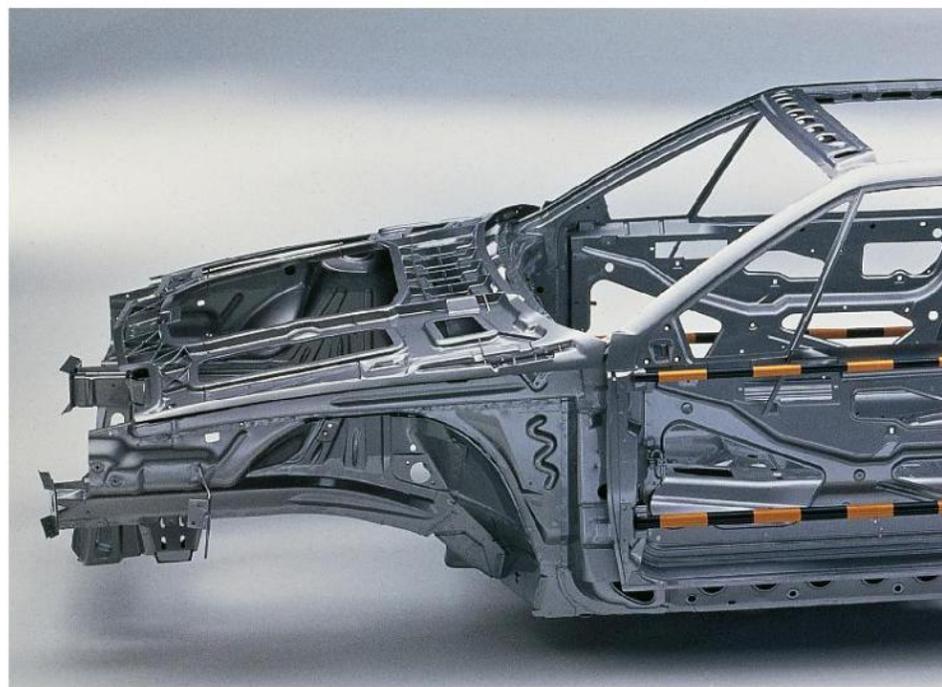
Il posto di guida ha un'impronta sportiva, bassa e allungata. Molto buono anche il posizionamento dei vari comandi. Il quadro strumenti, in particolare, viene definito una selva di indicatori, spie e display, ma il funzionamento risulta intuitivo e la lettura immediata. Rispetto alla versione aspirata, sulla console centrale la "Turbo" dispone di un manometro dedicato. Nella stessa zona ci sono anche i comandi dell'efficiente impianto di climatizzazione (optional il condizionatore). Presenti anche il ricircolo e il controllo della temperatura separato testa-piedi. L'unico accenno di critica riguarda la visibilità anteriore per via dell'alto profilo del cofano. Il massimo

dei voti, invece, spetta alla qualità dei materiali e alle finiture interne ed esterne, all'altezza della fama Volvo.

Infine gli optional: la dotazione di serie è assai ricca. L'ABS, che su una vettura di questo tipo, secondo i tester di Quattroruote, sarebbe indispensabile, è però a richiesta.

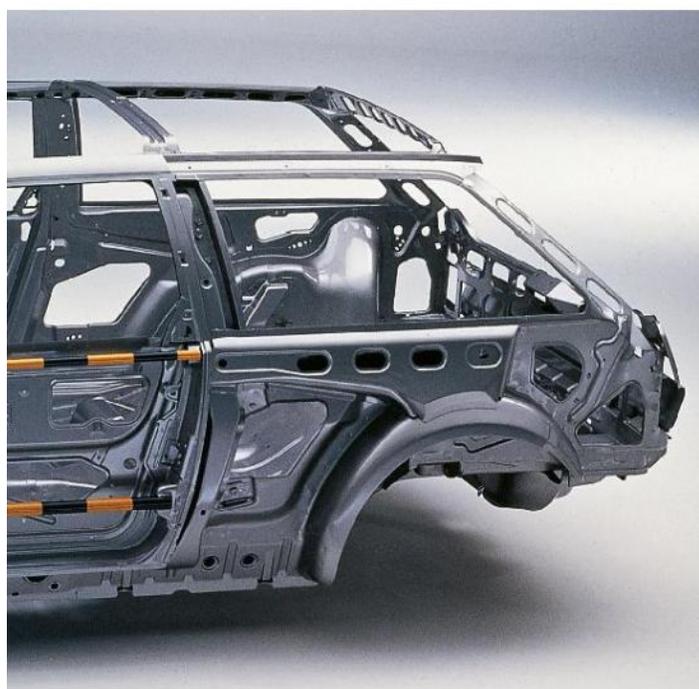
La sicurezza come sempre

Sopra. Lo spaccato dei quattro cilindri tipo "B18T". Il basamento è Renault, la sovralimentazione è invece opera dei progettisti Volvo. Sotto. La scocca a deformazione progressiva con gabbia di sicurezza e barre in acciaio anti intrusione.



LE CONCORRENTI

					
	Volvo 480 Turbo	Alfa Romeo Sprint 1.7 Q.V.	Honda Civic 1.6i 16V	Opel Manta 2.0i GSI	VW Scirocco 1800i 16V GTX
Cilindrata cm ³	1721	1712	1590	1979	1781
Potenza CV	120	118	131	110	136
Velocità km/h	204	196	200	192	208
Prezzo all'epoca lire	26.000.000	19.870.000	22.587.000	18.126.000	24.568.000
Quotazione attuale euro	2000	3500	1000	2000	2000



Alza la ruota che non serve
 Sopra. Nonostante l'assetto sportivo, in curva la "480" mostra un rollio piuttosto deciso e un comportamento sottosterzante, tipico della trazione anteriore. Sollecitata a fondo - scriveva Quattroruote - reagisce in modo rapido ma non sempre progressivo. Buono il riallineamento dopo i cambi veloci di traiettoria.

Il Cx non mente
 Sotto. La carrozzeria, all'apparenza filante, non ha caratteristiche aerodinamiche degne di nota. Il Cx, infatti, è pari a 0,35, valore che peggiora molto (0,37) quando si estraggono i fari a scomparsa.



I DATI DI QUATTORRUOTE

giugno 1988

Velocità massima	km/h
Dichiarata	204,0
Effettiva	195,6

Accelerazione da fermo

Velocità km/h	secondi
0-40	2,3
0-60	4,0
0-80	6,1
0-100	9,2
0-120	12,7

Consumi

Velocità km/h	km/litro
60	19,7
80	16,6
100	13,8
120	11,5
140	9,6

Frenata (con ABS)

Velocità km/h	metri
60	15,4
80	27,4
100	42,9
120	61,7
140	84,0

LA PAGELLA

Estetica *****
 Profilo slanciato e aggressivo. A metà tra coupé e berlina, attira gli sguardi.

Assetto di guida *****
 Tra i migliori della categoria, con molte regolazioni del sedile (ben conformato).

Finitura *****
 Emerge la classe Volvo nei particolari. Massimo dei voti all'interno e all'esterno.

Velocità ***
 Buone prestazioni nonostante i rapporti lunghi, ma inferiori a quanto dichiarato.

Accelerazione e ripresa ***
 Tempi di poco inferiori all'aspirata. Buona progressione. La quinta lunga penalizza.

Consumo *****
 Buoni i risultati a velocità costante. Nell'uso normale si fanno i 10 km/l.

Tenuta di strada *****
 Sottosterzante (di più sul bagnato) e sensibile al rilascio dell'acceleratore.

Confort di marcia *****
 Buono su fondo liscio, le sospensioni si irrigidiscono sullo sconnesso.

Motore ***
 Non molto potente ma elastico; pronto in basso, pigro e rumoroso oltre i 5000 giri.

Cambio di velocità *****
 Innessi brevi e precisi. Manovrabilità e sincronizzazione più che soddisfacenti.

Sterzo *****
 Servocomando preciso e sensibile, manca però di progressività. Piacevole in città.

Ho pescato **UNO SCORFANO**

Un collezionista tedesco voleva disfarsene, pensando che non fosse "commestibile". Il fiorentino Quercioli l'ha "cucinato" a puntino e ne ha fatto una specialità, un po' costosa, della sua Toscana: il telaio e la carrozzeria sono infatti opera di due suoi conterranei

di Massimo Condolo, foto di Simone Romeo





Si corre in singolo e in doppio
Nella foto. La Sport di Bernardini
si presenta oggi con l'aspetto che
aveva nel 1950, quando disputò una
breve ma intensa stagione sportiva.
I due parabrezza indicano che la
vettura veniva impiegata anche
nelle gare che richiedevano un
copilota, come la Mille Miglia.



Fino agli anni Settanta le buttavano via. Adesso, le Sport italiane di costruzione artigianale, che nel dopoguerra conobbero un periodo di popolarità tra i gentleman driver, sono ricercatissime dagli appassionati di tutto il mondo. Una diversa dall'altra, realizzate con componenti della produzione di serie (la base più comune è la Fiat "1100") e tanto ingegno, le Sport sono pezzi da intenditore.

Divertenti da guidare, sono fatte di mille particolari che tramandano una passione e una competenza che c'erano solo da noi. Del resto, cominciò così pure Enzo Ferrari, che di monoblocchi "1100" ne mise due insieme per realizzare l'8 cilindri della sua Auto Avio Costruzioni del 1940. Dopo la guerra si distinsero nella specialità costruttori noti come Cisitalia, Stanguellini, Bandini e molti altri, che ovviamente attingevano alle

stesse fonti: oltre alla "1100", la Fiat "Topolino", la Lancia "Aprilia" e poche altre.

Mario Bernardini, classe 1902, emiliano di nascita e toscano d'adozione, è uno di questi, sebbene di macchine sia riuscito a realizzarne soltanto tre o quattro, a seconda di come consideriamo la storia di questo esemplare unico a ruote scoperte, recentemente tornato alla luce.

Dopo una onesta carriera come pilota (tra le sue vittorie, quella alla Coppa della Collina pistoiense con una Diatto nel 1931), Bernardini costruisce la sua prima vettura nel 1949. È una barchetta di 750 cm³ con meccanica derivata dalla "Topolino", che viene iscritta alle corse come Fiat-Biasci. La vettura partecipa a qualche gara locale con il pilota livornese di origine argentina Andreoni. Lo stesso anno, in collaborazione con l'ingegner Pareschi che ne studia il telaio, Bernardini si dedica

Pronta a guizzare sull'asfalto
Sopra. Fari, mascherina, feritoie sul cofano, l'accento di pinna caudale e l'argentea carrozzeria in alluminio ricordano la morfologia di un pesce.

Per taglie piccole e medie
Sotto. I due posti sono piuttosto risicati e la posizione di guida è sdraiata. Il volante di grande diametro è in alluminio con la corona in legno e il cruscotto ha un incavo per favorire l'innesto della prima e della terza. I piccoli parafanghi sono solidali alle ruote.



IL PONTE POSTERIORE È DELL'“APRILIA”, LA SOLA CHE OFFRISSE CERTE RAFFINATEZZE TECNICHE



Pedali lontani

Sopra a sinistra. I pedali, arretrati mediante una modifica al telaio (per alloggiare il motore davanti), sono incernierati in basso.

A fianco. Il numero di telaio.

al progetto della prima Sport italiana con motore posteriore e ruote posteriori indipendenti. Il motore è quello della Fiat “508 S”; il retrotreno arriva da una Lancia “Aprilia”, unica vettura che poteva fornire una sospensione così raffinata. A battere l’alluminio per realizzare una carrozzeria tipo siluro è la carrozzeria Mariani di Pistoia, che all’epoca era specializzata proprio in vetture da corsa (successivamente si trasformerà in allestitore di ambulanze, attività che la Fratelli Mariani continua ancora oggi). La “508 S” a motore posteriore corre una sola stagione, tra il 1949 e il 1950, conquistando un ottimo terzo posto, di classe e assoluto, alla Coppa della Collina pistoiese.

Prima di realizzare la sua quarta e ultima Sport, una barchetta con telaio Gilco e motore Ermini, che esordisce alla Bologna-Raticosa del 1952, Bernardini mette in strada un’altra auto,

quella del nostro servizio. Che in quanto a linea è molto simile alla Sport del 1949, ma ha il motore davanti e una diversa mascherina, a listelli verticali anziché orizzontali. Anche il passaggio dei braccetti dell’avantreno nella carrozzeria a siluro è diverso, ma il muso mantiene lo stesso disegno, con la presa d’aria e i fari che ricordano la bocca e gli occhi di uno scorfano e le prese di aerazione che sembrano due branchie.

Facile concludere che il martello sia lo stesso: quello appunto della carrozzeria Mariani. Andrea Curami, nel suo libro sulle Sport, parla di questa vettura come di una costruzione ex novo con una carrozzeria simile alla precedente e meccanica recuperata da una Fiat “508 S” demolita. A suffragare questa ipotesi, il ridotto spazio ▶



Luce al centro

Sopra. La pinnetta dorsale, utile per dare rigidità alla “pelle” d’alluminio che riveste il telaio tubolare, termina nella sede per l’unico gruppo ottico (una luce di posizione) previsto in origine. Le quattro prese d’aria alla base della coda servono a evacuare i vapori di benzina che si possono accumulare nel vano del serbatoio.



Spazio al pilota

Sopra. Alla ruota di scorta, sistemata sopra il ponte posteriore, si accede ribaltando in avanti i sedili, solidali fra loro.

Sopra a sinistra. Il sedile del pilota è più ampio di quello del suo coequipier, il cui rivestimento ha una costola in meno.

A sinistra. Tre strumenti secondari sono incastonati a destra sulla plancia: livello carburante, temperatura acqua e pressione olio.



**DELLA CARROZZERIA ORIGINALE RIMANE
BEN POCO. DEL RESTO LA VETTURA
FU PIÙ VOLTE RIMANEGGIATA DURANTE
LA SUA CARRIERA SPORTIVA**



Antica carrozzeria toscana

Sopra. Mariani di Pistoia è un nome storico della carrozzeria italiana: fondata nel 1938, l'azienda sin dall'inizio si specializzò nella costruzione di carrozzerie in alluminio per vetture sportive con meccanica Alfa Romeo, Fiat e Lancia. Dagli anni Cinquanta si dedica alla realizzazione di autoambulanze e auto mediche.



posteriore che difficilmente avrebbe potuto ospitare il motore.

Piero Quercioli, il collezionista che insieme ad Antonello Biscini e ai tecnici della carrozzeria R2 di Vallina di Bagno a Ripoli (FI) l'ha restaurata, è di parere diverso. "Durante lo smontaggio della carrozzeria", racconta, "abbiamo trovato tracce evidenti che si tratta della stessa vettura a motore posteriore, poi modificata. Per esempio, il canotto dello sterzo risulta allungato, la pedaliera

e i sedili sono stati arretrati, il tutto per far posto al motore davanti". Questo spiegherebbe anche la coda corta, che oggi non potrebbe ospitare un motore.

Con Bernardini la "508 S" corre una sola stagione, vincendo due Coppe della Collina e partecipando a una Targa Florio. Poi passa di mano, e come spesso accade alle auto da corsa, viene aggiornata. L'ultimo proprietario è un collezionista tedesco, che crede di aver acquistato un'Ermi-



Correre a ruote scoperte
Nella foto. A differenza delle altre realizzazioni di Bernardini su base Fiat, in questa "508 S" le ruote non sono avvolte dalla carrozzeria, ma da piccoli parafanghi motociclistici.



L'emigrante torna a casa
Sopra. Piero Quercioli, fiorentino, è l'attuale proprietario della vettura, che ha ritrovato in Germania. L'occasione di riportare a casa un'opera dell'artigianato toscano è stata una delle molle che l'ha spinto al recupero e al restauro, complesso e costoso, della vettura.
Sotto. La Fiat "508 S" Bernardini parteciperà alla prossima Mille Miglia rievocativa.



ni ma, scoperto che il marchio non era così blasonato, pensa addirittura di demolirla per ricavarne ricambi... Il frontale di allora è stile anni Cinquanta, diverso dall'originale; la carrozzeria è rossa, mentre gli appassionati pistoiesi (e le foto ritrovate da Curami) indicano un grigio argento. Quercioli ha optato per una ricostruzione quasi integrale per riportare la vettura nelle condizioni del 1950, documentate dalle fotografie scattate durante le gare a cui la Sport ha partecipato.

La lavorazione del frontale è stata la parte più difficile: di tutto il muso è stata salvata soltanto una sottile fascia tra il cofano e i parafanghi, perché il resto era deteriorato o modificato. Il carrozziere ha utilizzato le stesse tecniche dell'epoca: alluminio, martello e tanta esperienza da battilastra. Così la "508 Sport" ha ripreso il suo musetto da pesce, ha passato l'omologazione Asi che l'ha classificata con la meccanica d'origine e con l'anno della realizzazione (Fiat "508", 1950) e si è guadagnata la partecipazione alla prossima Mille Miglia.

Se le deduzioni di Quercioli sono corrette, si tratta di un ritorno alle origini: lo stesso Bernardini, nel 1950, aveva infatti preso parte alla diciassettesima edizione della Freccia Rossa, con il copilota Checcacci, su quella che era stata iscritta come Fiat "1100 S Siluro".



Una meccanica popolare

Sopra. I freni a tamburo di grande diametro e ben ventilati si rivelano potenti e resistenti, anche per merito della leggerezza della vettura.

A destra. Il vano motore nasconde un monoblocco Fiat "508 Sport", alimentato da due carburatori.



IMPRESSIONI De Tomaso "Mangusta" 1968

QUI CI SCAPPA UN TESTACODA

di Silvio Campione, foto di Francesco Ruggieri





delomaso

Design Ghia by Giugiaro

La linea è frutto della brillante matita di Giorgio Giugiaro, all'epoca prima firma della Ghia. È una due posti con motore posteriore spinto da un poderoso otto cilindri di origine Ford di 4,7 litri da 300 cavalli. Questa "Mangusta" è una delle poche rimaste in Italia: appartiene a un dentista napoletano, Paolo Marra Greco.

Ci vuole il piede di velluto per dosare l'acceleratore. E a volte non basta, se il fondo offre poca aderenza. Ma è il suo carattere scorbutico, da sportiva pura, che entusiasma gli appassionati. La vettura è alta solo 110 cm: oltre all'abilità di guida, serve un fisico molto agile



Dall'abitacolo i piloti "oversize" e troppo impacciati restano fuori. I circa 85 centimetri di altezza dell'abitacolo della "Mangusta" richiedono un fisico agile e "slim". Una volta seduti, però, si scopre che lo spazio è giusto e tutti i comandi principali sono ben posizionati.

Avviato il motore, si è avvolti dall'inebriante borbottio dell'8 cilindri Ford di 4,7 litri, un suono ormai da libro dei ricordi, quando le sportive più estreme erano progettate prima per la pista e poi per un uso stradale. Proprio come la "Mangusta", nata dalla matita di Giugiaro, all'epoca prima firma della Ghia di Torino, che rielaborò per De Tomaso uno studio destinato inizialmente alla Iso Rivolta e successivamente rifiutato.

L'obiettivo principale del vulcanico costruttore italo-argentino era quello di conquistare l'attenzione di Carroll Shelby. Secondo i suoi piani, questi avrebbe dovuto utilizzare la sua granturismo, erede della "Vallelunga", al posto delle Lang Cooper del suo team. La proposta naufragò nel momento in cui il pilota e preparatore america-

no fu cooptato dalla Ford per il progetto "GT 40", che lo assorbì totalmente. Ecco perché la "Mangusta" ha un interno spartano, da macchina da corsa, e un carattere scorbutico che solo un abile domatore di cavalli può tenere a bada. "È anche per questo che non vado spesso ai raduni" conferma il proprietario, il dentista napoletano Paolo Morra Greco, 49 anni. "Una volta mi sono pure girato in un tornante..."

Già: tenere in strada la "Mangusta" non è da tutti. Il telaio monotrave in alluminio e soprattutto il grosso motore posteriore-centrale, che diventa elemento portante, ne fanno una vettura poco equilibrata, col 32 per cento del peso sull'avantreno e il 68 sul retrotreno. Il V8 Ford da circa 300 CV spinge che è una bellezza, pur con una carburazione bizzosa molto evidente al minimo, e con una sonorità gratificante. Tanta potenza viene trasmessa alle ruote da un cambio ZF a 5 marce con selettore a griglia e da una frizione adatta a polpacci tonici. Al resto ci pensano uno sterzo preciso e diretto, quattro freni a disco a circuito sdoppiato e sospensioni indipendenti sulle

L'aria fresca è d'obbligo

Sopra. Sulla plancia campeggiano ben otto strumenti circolari. La vettura monta l'aria condizionata, indispensabile a causa del forte calore irradiato dal grosso motore V8, dall'imponente parabrezza e dal cambio ZF a cinque marce.

Sotto. Paolo Morra Greco, dentista napoletano di 49 anni, è il proprietario.



OCCORRE IL "MANICO" PER TENERE A BADA IL RETROTRENO



Più bassa non si può

Sopra. La linea pulita è un chiaro esempio di stile italiano. I grandi cerchi spiccano su una fiancata bassa e ben profilata.

A sinistra. Il sedile in pelle, ricostruito secondo i dettami originali, è ben profilato e assicura una buona tenuta del pilota anche alle alte velocità.

Sotto. L'apertura dei due cofani posteriori è ad ali di gabbiano.

quattro ruote, che cercano di compensare, senza per altro riuscire al meglio, la modesta guidabilità dovuta alla scarsa rigidità del telaio. Di comfort meglio non parlare: "È sicuramente una vettura appagante in autostrada" spiega il proprietario, "ma bisogna perdonarle molte manchevolezze: le finiture approssimative, il calore emanato dal motore, il grande parabrezza che amplifica l'effetto serra, un impianto di aria condizionata poco efficace...".

Nonostante ciò, la "Mangusta" trovò un piccolo numero di estimatori, in particolare negli Stati Uniti: 401 gli esemplari sfornati dal 1967 al 1971, molti dei quali varcarono l'Oceano in un allestimento leggermente diverso: fari singoli e motore Ford V8 di 5 litri con appena 220 CV, che però soddisfaceva le normative antinquinamento. La "Mangusta" del nostro servizio, una delle pochissime in Italia ("un'altra, rossa, appartiene a Fabrizio Giugiaro, figlio di Giorgetto" precisa Morra Greco), è stata immatricolata nel 1968. "Tra i suoi proprietari c'è stato il bassista dei Nomadi Umberto Maggi", ricorda il dentista napoletano. ➤





Lunotto per due

Nella foto. Originale la coda della vettura con il lunotto in due pezzi. Le grate contribuiscono a migliorare il raffreddamento del motore. Sotto. La batteria è sistemata in un vano a ridosso del parafrangente posteriore, in posizione esposta agli urti. La ruota di scorta è al centro del vano motore. In basso. Il vano bagagli è piuttosto limitato ma ben rifinito e regolare.

“grande appassionato di auto sportive, che l’acquistò dopo lunghe ricerche, quando la ‘Mangusta’ era già una rarità. Io ce l’ho da sei anni, la permuto con una ‘Pantera GTS’ e una Lamborghini ‘Urraco’ che insieme potevano valere attorno ai centomila euro”.

“Tuttavia la macchina non era perfetta come sembrava” ammette il collezionista napoletano, che ha in garage pezzi prelibati come Lancia ‘Stratos’, Maserati ‘Bora’, Austin Healey, Alfa Romeo ‘2600 Spider’, ‘Mini Cooper S’, Jaguar ‘E Type’ e Porsche ‘911 Speedster’ 3,2 litri del 1989. Oggi lo stato dell’arte di questa ‘Mangusta’ è il seguente: motore, appena 55.000 km, revisionato da cima a fondo; sincronizzatori cambio sostituiti (trovati da un meccanico napoletano per 1600 euro); sospensioni totalmente rifatte; interno restaurato con una spesa di circa 2800 euro.

“In alcuni casi, la ricerca dei ricambi è stata un’impresa ardua” spiega Morra Greco. “Le gomme le ho trovate da un gommista napoletano, ma i ‘tiranti’ dell’aria condizionata, per esempio, sono arrivati a caro prezzo dalla Germania e il volante, un Ferrero disegnato apposta per la ‘Mangusta’, dalla Francia, dopo ben quattro anni di ricerche e un bonifico di 1200 euro... Per fortuna in alcuni casi ho avuto la collaborazione di Santiago De Tomaso, il figlio di Alejandro. Per finire mi manca solo il kit Autolite dei carburatori. Prima o poi lo troverò”.



Quotazione
€ 60.000

Nell’ultimo biennio il gradimento per la ‘Mangusta’ è cresciuto a livello internazionale e questo si è riverberato sulla quotazione che dai 45.000 euro del 2012 ha toccato oggi i 60.000. La tendenza verso l’alto continuerà, ma probabilmente non vi saranno balzi così repentini.

Esemplari
401

Anni di produzione
1967 - 1971

Cosa c’è in vendita

Al momento in Internet non sembrano esserci ‘Mangusta’ in vendita: solo una lista di esemplari recanti la dicitura ‘sold’. Ad attirare la nostra attenzione l’annuncio di uno specialista britannico che proponeva una splendida ‘Mangusta’ del 1969 a ben 149.990 sterline (circa 180.000 euro): venduta.

I RICAMBI SI POSSONO PURE TROVARE MA BISOGNA CERCARLI IN TUTTO IL MONDO. E SERVE FORTUNA



Un motore tutto blu

Sopra. Le due bancate dell'otto cilindri americano verniciate di blu spiccano sotto l'imponente filtro dell'aria.
Sotto. Una volta aperti i due cofani posteriori, le operazioni di manutenzione risultano facili. La ruota di scorta occupa gran parte del vano.



CARATTERISTICHE

Motore	Centrale, longitudinale - 8 cilindri a V Alesaggio 101,6 mm - Corsa 72,89 mm Cilindrata 4799 cm ³ Rapporto di compressione 9,85:1 Potenza 305 CV DIN a 6200 giri/min Coppia 56,7 kgm DIN a 3500 giri/min Valvole in testa Distribuzione ad aste e bilancieri Carburatore invertito quadricorpo Ford Lubrificazione forzata, 5,5 litri Raffreddamento ad acqua Impianto elettrico 12 V, batteria 55 Ah.
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio a 5 marce sincronizzate Leva di comando centrale Frizione monodisco a secco Rapporto al ponte 4,2:1 Pneumatici ant. 185 HR 15, post. 225 HR 15 Cerchi in lega leggera.
Corpo vettura	Coupé 2 porte, 2 posti Telaio monotrave centrale Carrozzeria in acciaio Sospensioni ant. a ruote indipendenti, trapezi, molle elicoidali, barra stabilizzatrice Sospensioni post. a ruote indipendenti, bracci triangolari, puntoni longitudinali, molle elicoidali, barra stabilizzatrice Ammortizzatori idraulici telescopici Freni a disco ant. e post., servofreno Serbatoio carburante 90 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2500 mm Carreggiata ant./post. 1390/1450 mm Lungh. 4275 mm - Largh. 1834 mm Altezza 1100 mm - Peso a vuoto 985 kg.
Prestazioni	Velocità 250 km/h Consumo medio 15 l/100 km.



RADUNI, CONCORSI E REGOLARITÀ

Aprile

4 - 6 GIRGENTI CLASSIC TOUR (AG)
Evento turistico Asi senza prove organizzato dall'Auto Moto d'Epoca Città dei Templi. Tel. 0922 29833, 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 emofiliaci. www.055histrimotorsport.com



5 - 6 LANCIA DELTA REGINA PER SEMPRE (TV)
Raduno organizzato a Valdobbadiene dal Delta Club Italia. www.persempreregina.com

5 - 6 RALLY DELL'AMICIZIA (BO)
Manifestazione di regolarità Asi organizzata da Bologna Autostoriche. Tel. 328 751712, www.bolognautostoriche.it

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

5 - 6 COPPA DEI FIORI (IM)
Celebre gara di regolarità Csaì, organizzata dalla Sanremorally. 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

6 CIRCUITO DEL SELE (AV)
Gara di regolarità Asi organizzata dal Club Veicoli Storici Irpino a Battipaglia. 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

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

6 PASSEGGIATA TURISTICA PRIMAVERILE (FC)
Evento turistico Asi senza prove organizzato dal Collectors Historic Car Club di Cesena. Tel. 333 2823746, www.chccesena.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

6 MAGNA GRAECIA (TA)
Gita sociale Asi organizzata dal Veteran Car Club Valle d'Itria. Tel. 080 4800534, veteran.club@libero.it

6 PROFUMI E SAPORI DEI CASTELLI (RM)
Evento turistico Asi organizzato da Veteran Car Club Roma. Tel. 06 51435835, www.vccroma.it

6 RADUNO DI PRIMAVERA (NA)
Raduno Asi organizzato nel Sannio da Antiquariauto Auto Moto Club (NA). Tel. 081.5440538, www.antiquariauto.com

6 INCONTRO CON I LANCI (BN)
Raduno Asi nel Beneventano organizzato dall'Automotoclub Storico Antico Sannio. Tel. 0824 778092, www.asabenevento.it

6 RADUNO DI PRIMAVERA (CZ)
Gita sociale Asi organizzata da Nausicaa Veteran Car. Tel. 0967 528553, www.clubnausicaa.it

6 BERGAMO, LE SUE MURA
Gita sociale Asi organizzata dall'Old Motors Club Bergamo. www.oldmotorsclubbergamo.it

6 RADUNO INTERNAZIONALE ALFA ROMEO (BS)
Raduno di marca organizzato a Brescia da Associazione CinemAlfa, Brixia Old Mobility e Nuovazarzalfa.it

6 SCALDIAMO I MOTORI (CO)
Manifestazione Asi di regolarità organizzata dal Veteran Car Club Como. www.veterancarclubcomo.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

11 GITA D'APERTURA (BG)
Gita sociale Asi organizzata dal Club Orobico Auto d'Epoca. Tel. 035 513082, www.cluborobico.it

11 - 12 FRANCIACORTA HISTORIC
Gara di regolarità classica Csaì con partenza e arrivo a Castrezzato (BS). www.franciacorta-historic.it

12 RODODENDRI REVIVAL A MEDIA (TO)
Gara di regolarità a media prestabilita organizzata a Villarfochiardo da Associazione Rododendri Regolarità. www.act-rallymedia.eu

12 - 13 TROFEO PROVINCIA GRANDA (CN)
Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione libera organizzata da Promauto Racing. Tel. 011 3272040, www.promautoracing.com

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

13 LA BIANCHINA IN LIGURIA
Raduno del Bianchina Club nella Riviera di Ponente. Tel. 333 7700964 (martedì e giovedì 17-19), www.bianchina.org

13 TOUR DELLE TERME DEI FIORI (PT)
Manifestazione di regolarità turistica Csaì organizzata dal Kursaal Car Club. www.kursaalcarclub.it

13 TROFEO CARLO FABRI (RI)
Evento turistico Asi con prove organizzato dal Club Autostoriche Rieti. Tel. 0746 201449, www.carstoriche.it

13 COLLI GORIZIANI HISTORIC
Manifestazione di regolarità formula Asi organizzata dal Club Gorizia Auto Moto Storiche. www.gasclub.it, www.coligorizianihistoric.it

13 TROFEO DEL GRANDE FIUME (PC)
Gita sociale Asi a Caorso, organizzata dal Club Piacentino Auto Moto Epoca. Tel. 0523 248930, www.cpae.it

13 RADUNO CX CLUB ITALIA (PD)
Raduno dedicato alle "CX" e agli altri modelli del Double Chevron, organizzato dal CX Club Italia a Monseice (PD). www.cxclub.it

13 CACCIA AL TESORO ENOGASTRONOMICA (BS)
Evento Asi a cura del Club HRC Fascia d'Oro di Montichiari (BS). Tel. 030 9651591, www.hrcfasciadoro.it

18 AUTO D'EPOCA E SUPERCARS (BS)
Incontro all'aeroporto militare di Ghedi (BS) con i Diavoli Rossi del 6° Stormo e i loro "Tornado", organizzato dal Club Peschiera Motori. Tel. 045 7553700, oppure 348 2640775.

20 HISTORIC CHALLENGE VAL D'ENZA A CANOSSA (RE)
Aperto a tutte le auto costruite fino al 1994, Dalla Val D'Enza ai Castelli Matildici, con prove di regolarità facoltative. Tel. 331 7215103.

21 PASQUETTA D'ALTRI TEMPI (BS)
Manifestazione turistica organizzata dal Motoclub Auto e Moto d'Epoca di Flero. Tel. 330 604124, mcflero@gmail.com

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

24 - 27 MARE MONTI ARTE IN SICILIA (CT)
Evento turistico Asi senza prove organizzato tra Catania e Agrigento da CT 1 Veicoli Storici. www.ct1veicolistorici.it

24 - 27 RADUNO DEL VENTENNALE REGISTRO MERCEDES (PG)
Evento turistico Asi tra Perugia, Assisi, Gubbio e Spello organizzato dal Mercedes Benz Registro Italia. http://registro.mercedes-benz-clubs.com

25 TOUR DI PRIMAVERA (CZ)
Gita sociale Asi organizzata dal Catanzaro Corse Club Due Mari. www.catanzarocorse.it

25 - 26 CAMPAGNOLO HISTORIC (VI)
Gara Csaì di regolarità sport organizzata dal Rally Club Isola Vicentina in concomitanza con il Rally Storico Campagnolo. www.rallyclubisola.it, www.trofetreregioni.it

25 - 27 SAPERI E SAPORI DEL SALENTO (LE)
Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione classica organizzata dal Messapia Automotoclub Storico. Tel. 330 632166, www.messapiaclub.org

25 - 27 COPPA TOSCANA
Evento rievocativo Asi con prove organizzato dal Club Auto Moto Epoca Toscano. Tel. 055 7251311 - 055 7251311, www.coppatoscana.it



26 - 27 COLLI E VALLATE MATIDILCHE (RE)

Evento turistico Asi senza prove organizzato dal Club Auto Moto Epoca Reggiano. Tel. 333 4388400, info@camerclub.it, www.camerclub.it

26 - 27 ELICHE E STELLE TRA GLI ULIVI

Raduno di marca BMW organizzato dai club Stelle Cadenti, BYCI e Aste e Bilancieri. Tel. 334 7791347.



27 INTERNATIONAL FIAT PARADE (VR)

Il Gruppo Marinai di Bardolino, il Registro Fiat Italiano e l'Accademia Italiana Veicoli Storici organizzano l'undicesima adunata internazionale Fiat dedicata all'orgoglio di possedere un'auto italiana. www.aivs.it

27 VALLE DELL'ALCANTARA (ME)

Evento turistico Asi senza prove organizzato a Taormina (ME) dall'Automotoclub del Minotauro. Tel. 0942/557726, www.automotoclubdelminotauro.it

27 FIAT X1/9 ALL'EREMO DI SANTA CROCE (SR)

Raduno del Club Nazionale X1/9 a Rosolini. www.x19.it

27 NELLE TERRE DEL PRIMITIVO (TA)

Gita sociale Asi organizzata dal Veteran Car Club Valle d'Itria. Tel. 080 4800534, veteran.club@libero.it

27 GITA SOCIALE A BRINDISI

Gita sociale Asi organizzata dal Club Auto Moto Epoca Brindisi. Tel. 0831 514051.

27 500 GO, GO, GO! (PC)

Raduno organizzato dal Club Veicoli Storici Piacenza. Tel. 0523 499579, www.cvsp-pc.com

27 V6 FOREVER - ALFA ROMEO

Raduno organizzato dalla Scuderia Bellunese Alfa Romeo, aperto a tutti i possessori di Alfa Romeo storiche e moderne. Tema della giornata: il V6 progettato dall'ing. Busso. Visita al Museo Bonfanti-Vimar di Romano D'Ezzelino (VI) e alla città di Asolo (TV). www.scuderiabellunesealfaromeo.eu

30 - 6/5 LA BIANCHINA A MEDJUGORJE (HR)

Raduno internazionale del Bianchina Club in Croazia. Tel. 333 7700964 (martedì e giovedì 17-19), www.bianchina.org

Maggio

1 CIRCUITO DELLA FASCIA D'ORO (BS)

Gara di regolarità classica Csaì

organizzata dall'Automobile Club Brescia. Tel. 030 2397334.

1 CONCORSO D'ELEGANZA SAN BENEDETTO DEL TRONTO (AP)

Organizzato dal Club Automoto Storiche Picenum. Tel. 0763 812822

1 VENTENNALE DELLA SCOMPARSA DI SENNA (BO)

Evento Asi organizzato dal Club Romagnolo Auto Moto Epoca. Tel. 0542 690704, www.crame.it

1 - 4 RADUNO NAZIONALE PORSCHE 911 E 912 (F)

Raduno, in Francia, del Registro Porsche 911 e 912. www.rip911.it

1 - 4 500 MIGLIA TOURING (BS)

Manifestazione turistica attraverso la Lombardia. www.500miglia.net

2 - 4 RAID DELL'ADRIATICO (AN)

Evento turistico Asi con prove organizzato dal Club Motori d'Epoca Senigallia. Tel. 071 7927060.

3 - 4 REVIVAL 500 MINUTI (VR)

Gara di regolarità classica organizzata da Valpolicella Motor Sport, info@valpolicellamotorsport.it

3 - 4 40 ANNI DELLA FIAT 131 (AT)

Raduno di Fiat "128" e "131", in occasione del 45° della prima e del 40° anniversario della seconda. Tra Mirafiori Village e Piovà Massaia (AT). http://fiat131.adoforum.net

3 - 4 TROFEO LA CITTÀ DEL POLLINO (CS)

Evento turistico con prove di regolarità con partenza da Castrovillari, organizzato dall'Historic Club Castrovillari. historicclubcastrovillari@gmail.com

3 - 5 DONINGTON HISTORIC FESTIVAL (GB)

Un fantastico festival del motorismo storico britannico, con corse ed eventi di ogni genere a Donington Park, Castle Donington, Derby. www.doningtonhistoric.com

4 RIEVOCAZIONE STORICA TREPONTI-CASTELNUOVO

Gara di regolarità classica, valida per il Campionato italiano Csaì, organizzata dall'Ass. Padova Autostoriche. www.treponti-castelnuovo.it

4 TROFEO MIRAMARE (LI)

Manifestazione di regolarità organizzata dalla Scuderia Don Chisciotte di Livorno. www.scuderiadonchisciotte.it

4 TROFEO MEMORIAL FRANCESCO CINTI (VT)

Manifestazione di regolarità Formula Asi organizzata dall'Associazione Piero Taruffi. www.museotaruffi.it

4 LA TERRA DEI SICANI (TP)

Manifestazione di regolarità Formula Asi

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

4 RIEVOCAZIONE GRAN PREMIO DI NAPOLI

Evento rievocativo Asi con prove organizzato dal Classic Car Club Napoli. Tel. 081 5709679, www.classiccarclubnapoli.it

4 GITA SOCIALE A FASANO (BR)

Gita sociale Asi organizzata dal Club Auto Moto Epoca Brindisi. Tel. 0831 514051.

4 CIRCUITO DI BERCETO (PR)

Gara di regolarità a media organizzata dalla Scuderia Parma Auto Storiche. Tel. 0521 773911, www.parmapoggiodiberceto.it



4 - 10 TRANSAPPENNINICA (BO)

Evento turistico Asi senza prove, riservato alle auto ante 1940, organizzato dal Club Auto Moto Epoca Romagnolo. Tel. 0542 690704, www.crame.it

5 RADUNO DI PRIMAVERA PER AUTO E MOTO (BS)

Evento Asi per veicoli anteguerra a cura del Musical Watch Veteran Car Club di Brescia. www.mwvcc.it

8 - 11 RADUNO FIAT 850 SPIDER BERTONE (LI)

Raduno organizzato dal Club Fiat 850 Spider Bertone a Suvereto. www.fiat850spiderbertone.it

9 - 10 TARGA FLORIO CLASSIC (PA)

Grande Evento Csaì organizzato da Automobile Club Palermo. www.targaflorio.com

9 - 10 COPPA DEI DUE MARI (RN)

Gara di regolarità classica Csaì organizzata dall'Adriatic Veteran Cars Auto Moto Epoca di Riccione. Tel. 0541 607553.

9 - 10 COPPA DELLA PERUGINA (PG)

Evento rievocativo Asi con prove organizzato dal Club Auto Moto Epoca Perugino. Tel. 075 36000, www.camep.it

9 - 11 ASI MOTOSHOW (PR)

All'Autodromo di Varano de' Melegari

L'Asi organizza La Storia della Moto in Pista, tredicesima edizione di uno dei più grandi eventi d'Europa riservato alle moto storiche. www.asifed.it

9 - 11 HISTRIA CLASSIC (PN)

Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione libera organizzata dal Club Ruote del Passato. Tel. 0434 573083, http://ruotedelpassato.it

9 - 11 SULLE RIVE DELL'ALTO IONIO (TA)

Evento turistico Asi senza prove organizzato dal Club Jonico Veicoli Amatoriali e Storici "I Delfini". Tel. 328 6853540, www.cjvasidelfini.it

10 RALLY DELLA SOLIDARIETÀ (BG)

Manifestazione Asi organizzata dal Club Orobico Auto d'Epoca. Tel. 035 513082, www.cluborobico.it

10 TROFEO MG IN PUGLIA

Raduno di marca Asi organizzato dall'Old Cars Club di Bari, rievocazione del G.P. che si tenne dal 1947 al 1956. Tel. 080 5227522, www.oldcarsclub.it

10 CULTURA E MOTORI AL POLITECNICO DI PIACENZA

Gita sociale Asi organizzata dal Club Piacentino Automoto Epoca. Tel. 0523 248930, www.vernascasilverflag.it

10 - 11 CIRCUITO DELL'AGRO PONTINO - ANTE 45 (LT)

Evento rievocativo Asi organizzato dal Circolo Pontino della Manovella. Tel. 0773 660039, www.cpdm.it

10 - 11 RIEVOCAZIONE STORICA COPPA SILA (CS)

Evento rievocativo Asi con prove organizzato da Scuderia Brutia Historic Cars. Tel. 333 9254420, www.scuderiabrutia.it

10 - 11 COPPA GENTLEMEN SARDI (CA)

Evento turistico Asi con prove organizzato dall'Associazione Automoto d'Epoca Sardegna. Tel. 070 283138, www.aesardegna.org

10 - 11 TARGA AC BOLOGNA

Gara di regolarità classica Csaì organizzata dall'Automobile Club Bologna. www.bologna.aci.it

10 - 11 GRAN PREMIO CITTÀ DI VERONA

Manifestazione Asi di regolarità organizzata dall'Historic Car Club Verona. Tel. 045 509862, hccvr@tiscali.it, www.hccverona.it

10 - 11 GRAN TOUR DELLE ZOLFARE (AG)

Gita sociale Asi organizzata dall'Auto Moto d'Epoca Città dei Templi. Tel. 0922 29833, vittmess@tin.it

10 - 11 RADUNO CITTÀ DI TRIESTE

Raduno organizzato dal Club Amici della Topolino di Trieste. www.topolinots.com

SALONI E MOSTRE-SCAMBIO

Aprile

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

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

12-13 GRANDE MERCATO DI PRIMAVERA (FE)
Automobili, motociclette, bici, trattori e modellismo presso il quartiere di Ferrara Fiere Congressi.
Tel. 0425090774, www.marcelloeventi.it

12-13 MOSTRA-SCAMBIO AUTO E MOTO D'EPOCA CREMONA
Mostra-scambio negli spazi di Cremona Fiere - Cà de Somenzi. Tel. 334 2428600, www.motoclubtorrazzo.it

13 UN MILIONE DI GIOCATTOLI (CR)
Una mostra-mercato del giocattolo d'epoca e da collezione, aperta nella frazione Cavatogozzi del comune di Cremona. www.aigec.it

13 MOSTRA-SCAMBIO A SAN POLO D'ENZA (RE)
Mercatino per auto e moto d'epoca, ripetuto ogni seconda domenica del mese, presso il centro commerciale Pontenovo a San Polo d'Enza.
Tel. 338 8216385.

24-27 FIERA DEL TEMPO LIBERO
Mostra organizzata dal Veteran Car Team Bolzano. Tel. 0471 324141, www.veteran.it

25-27 MOSTRA-MERCATO DI PESCIA (PT)
Mostra-scambio di auto, moto, bici, trattori, ricambi d'epoca e modellismo, organizzata dall'Associazione Culturale Pinocchio Idee e Progetti.
Tel. 331 2098756, studiopinocchio2006@alice.it

25-27 MILANO AUTOCLASSICA
Il Salone del veicolo d'epoca nella tradizionale cornice di Fiera Milano Rho, con una formula arricchita negli eventi e negli appuntamenti. www.orgacom.it

26-27 MOSTRA-SCAMBIO ACQUI TERME (AL)
Moto, accessori e ricambi d'epoca.
Tel. 348 5718282 e 338 4759548, www.motoclubacqui.it

26-27 MOSTRA-SCAMBIO SETTIMO TORINESE
Auto e moto classiche e d'epoca.
Tel. 011 8000015 - 335 5232060, giorgio.battaglia@libero.it

26-27 MOTORI D'EPOCA - TAVERNELLE (PG)
Auto e moto d'epoca presso La Struttura

Polifunzionale "Occhio". Tel. 335 6544883, www.vintagemotorsclub.it

27 MOSTRA-SCAMBIO SANTIÀ (VC)
Auto e moto classiche e d'epoca in piazza Aldo Moro. www.alpimotoclub.com

Maggio

3-4 MOSTRA CITTÀ DI FIRENZE
Mostra per auto, moto e ricambi d'epoca organizzata allo Stadio A. Franchi di Firenze dall'Associazione Motociclistica Fiorentina. Tel. 055 9334475.

3-4 PIACENZA AUTO & MOTO
Alle Mose, sulla SS per Cremona, mostra-mercato per auto e moto d'epoca, biciclette, ricambi, modellismo. www.expositionservice.it

3-4 MOSTRA-SCAMBIO AUTODROMO DEL LEVANTE
Mostra organizzata da Aste e Bilancieri Automotoclub Città di Bitonto (BA), tel. 080 3752170, www.astebilancieri.com

10-11 MOSTRA-SCAMBIO CITTÀ DI TERNI
Auto e moto presso il Centro Multimediale (ex Officine Bosco). Tel. 338 6273989, www.motoclub-terni.it

10-11 MOTOR GALLERY (MO)
A Modena Fiere apre la prima edizione di una mostra-mercato di auto e moto d'epoca italiane di alta gamma. www.motorgallery.it

10-11 AUTO D'EPOCA IN FRANCIACORTA (BS)
Mostra-scambio all'Autodromo di Franciacorta di Castrezzato. www.autodepocainfranciacorta.it

11 MOSTRA-SCAMBIO A SAN POLO D'ENZA (RE)
Mercatino per auto e moto d'epoca, ripetuto ogni seconda domenica del mese, presso il centro commerciale Pontenovo a San Polo d'Enza.
Tel. 338 8216385.

16-18 MOSTRA-SCAMBIO LATINA
Auto e moto storiche nella zona expo mercati. Tel. 0755 282828.

17-18 MOTOR EXPO CLASSIC (VI)
Mostra-scambio di auto, moto, cicli, ricambi, modellismo, editoria e documentazione a Bassano Expo. www.motorexpoclassic.it

18 PIACENZA TOYS EXPO
Mostra-mercato del giocattolo da collezione organizzata a Piacenza dall'Associazione Italiana del Giocattolo d'Epoca. www.aigec.it

24-25 MOSTRA-SCAMBIO BASTIA UMBRA (PG)
Nel centro fieristico Umbria Fiere, è alla ventiduesima edizione. www.mostrascambiobastiaumbra.com

GARECLASSICHE

Aprile

4-6 PERONI RACE WEEKEND 1 IMOLA (BO)
Campionato italiano Csaì velocità in circuito. www.gruppoperonirace.it

4-6 SANREMO RALLY STORICO
Rally storico valido per il Campionato italiano Csaì ed europeo FIA, organizzato da Sanremorally. www.sanremorally.it.

5-6 RALLY STORICO CITTÀ DI ADRIA (RO)
Rally storico organizzato dall'associazione Delta Sport. 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 STORICO CAMPAGNOLO (VI)
Rally storico valido per il Campionato italiano Csaì, organizzato dal Rally Club Isola Vicentina. www.rallyclubisola.it

25-27 CAPRINO-SPIAZZI (VR)
Cronoscalata Csaì organizzata da Automobile Club Verona. www.verona.aci.it

25-27 PERONI RACE WEEKEND 2 VALLELUNGA (RM)
Campionato italiano Csaì velocità in circuito. www.gruppoperonirace.it

25-27 MUGELLO CLASSIC (FI)
Imola Classic diventa Mugello Classic: velocità in pista per auto storiche all'Autodromo del Mugello, con vari eventi (Classic Endurance Racing 1&2, Sixties' Endurance, Heritage Touring Cup, Alfa Revival Cup, Challenge Formule Storiche) organizzati dai francesi di Peter Auto. http://peterauto.peter.fr

25-27 CHALLENGE FORMULE STORICHE - MUGELLO (FI)
Campionato riservato alle vetture storiche con ruote scoperte, organizzato da GPS Classic. www.challengeformulestoriche.it

25-27 ALFA REVIVAL CUP MUGELLO (FI)
Campionato riservato alle vetture di Aresè, organizzato da GPS Classic. www.alfarevivalcup.it

25-27 LAGO-MONTEFIASCONE (VT)
Cronoscalata Csaì, valida per il Campionato italiano, organizzata da Automobile Club Viterbo - Est! Est!! Est!!! 500, www.viterbo.aci.it

Maggio

2-4 COPPA NISSENA (CL)
Cronoscalata organizzata da AC Caltanissetta. www.caltanissetta.aci.it

CALENDARIO ASTE

Aprile

■ 24 H&H CLASSIC DUXFORD (GB)
All'Imperial War Museum di Duxford. www.classic-auctions.com/

■ 26 COYS-ASCOT (GB)
All'ippodromo di Ascot, ad ovest di Londra. www.coys.co.uk

■ 26 OLDTIMER GALERIE INTERNATIONAL (CH)
A Toffen, nei pressi di Berna. www.oldtimergalerie.ch

■ 28 BONHAMS - LONDRA
Al Raf Museum di Hendon, nei sobborghi di Londra. www.bonhams.com/departments/CAT-MOT/

Maggio

■ 9 COYS - MONTECARLO
Asta di automobili. www.coys.co.uk

■ 10 RM AUCTION MONTECARLO
In occasione del G.P di Monte Carlo. www.rmauctions.com

3-4 SYDNEY - LONDON 2014 (BS)
Passaggio italiano, con alcune prove speciali sulle montagne bresciane, dell'epica corsa dall'Europa all'Australia, a cura di BL Racing. www.blracing.it

3-4 RALLY STORICO 500 MINUTI (VR)
Rally storico organizzato da Valpolicella Motor Sport. info@valpolicellamotorsport.it

9-11 G.P. HISTORICO DE MONACO (MC)
A Montecarlo, il Grand Prix per eccellenza in versione monoposto d'epoca, più tutto quanto attorno. Imperdibile. www.acm.mc

9-11 SCARPERIA-GIOGO (FI)
Cronoscalata Csaì, valida per il Campionato italiano, organizzata da Aci Promuove Firenze. 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

24-25 PERONI RACE WEEKEND 3 RED BULL RING (A)
Campionato italiano Csaì velocità in circuito. www.gruppoperonirace.it

24-25 ALFA REVIVAL CUP RED BULL RING (A)
Campionato riservato alle vetture di Aresè, organizzato da GPS Classic. www.alfarevivalcup.it

Il Salone di auto, moto e ricambi
d'epoca del Centro-Sud Italia.

ROMA FUORISERIE

FIERA DI ROMA
7 - 8 GIUGNO 2014

WWW.FIERAFUORISERIE.IT

Per i tesserati ASI, FMI, RIVS è previsto uno sconto di 3,00 Euro sul biglietto di ingresso

**VUOI VENDERE
LA TUA AUTO O LA TUA MOTO
D'EPOCA?**

SE HA ALMENO VENT'ANNI O È UNA YOUNGTIMER,
CONTATTA LA SEGRETERIA ORGANIZZATIVA
O VISITA IL SITO, PER PRENOTARE IL TUO SPAZIO IN FIERA.
FUORISERIE È IL POSTO MIGLIORE DOVE
VENDERE LA PROPRIA AUTO E MOTO.

**FIERA
ROMA**

Infoline Intermeeting
+ 39 049 7386856 info@fierafuoriserie.it

Fuoriserie,
7 e 8 Giugno 2014
a Roma, in Fiera.

SCONTO

3€

CONSERVA QUESTO BUONO
E PRESENTALO ALLA CASSA.

Avrai diritto ad uno

sconto di 3 Euro
sul biglietto d'ingresso intero.

Non cumulabile con altre iniziative in corso.

SCONTO

10 maggio 2014



RADUNO DELLA SOLIDARIETÀ

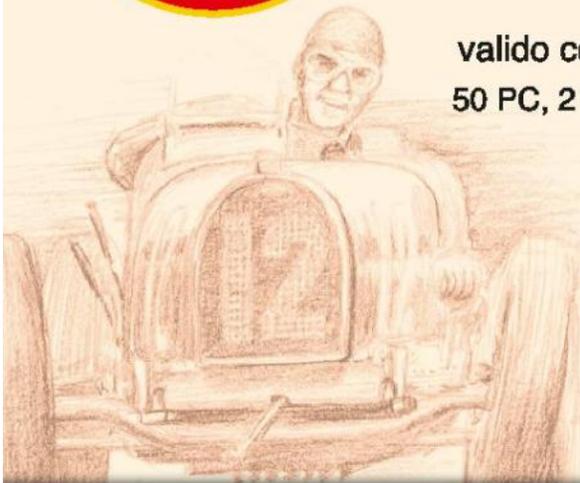


Regolarità auto storiche

valido come prima prova del **CHALLENGE SOLIDARIETÀ 2014**

50 PC, 2 PROVE DI MEDIA, OTTIMO TEST FINALE PER 1000MIGLIA

Abbinato RADUNO TURISTICO (senza prove)



XV° edizione

48 ore orobuche

75 anni del Palazzo della Libertà a Bergamo

Concorso di Eleganza per Auto d'Epoca

Le auto del suo tempo

1 giugno 2014



PROVINCIA di BERGAMO



COMUNE DI BERGAMO

31 maggio - gita ludico culturale sulle tracce dell'arch. Bergonzo



Via Europa, 67 - ALZANO LOMBARDO (BG) - Tel. e Fax 035.513082 - www.cluborobico.it - info@cluborobico.it

di Marco Di Pietro

IL FASCINO DELLA NORMALITÀ

La "1100" è stata una delle Fiat di maggiore successo fra gli anni Cinquanta e i Sessanta. Prodotta in milioni di esemplari, è sempre stata però poco considerata dai collezionisti, tranne che nella versione più sportiva, la "103 TV", cioè "Turismo Veloce". Le quotazioni di mercato sono modeste e tendenzialmente stabili da anni. Eppure chi desidera un'auto realmente storica, dai bassi costi d'esercizio e di restauro, può puntare proprio su questo popolare modello. Scegliendo però con attenzione tra la miriade di versioni che si sono succedute tra il 1953, anno di presentazione della "1100/103" e il 1969, anno in cui uscì di produzione l'ultima della stirpe, la "1100 R".

Le "1100" da collezionare, abbiamo detto, sono soprattutto le "103 TV", prodotte tra il 1954 e il 1957 in due serie: la prima è contraddistinta dal singolo faro di profondità al centro della calandra, mentre la seconda, denominata "103 E TV", appena "ingentilita" nell'allestimento, ha i doppi farettili supplementari e un accenno di codine sui parafranghi posteriori. Le "TV" sono apprezzate anche perché possono partecipare alla Mille Miglia. Le quotazioni sono attorno ai 10.000 euro.

Tra le altre "1100", sono da cercare le "1200 Granluce", versioni raffinate derivate dalla "1100/103 H Lusso", con cilindrata maggiorata e vetratura più ampia. Sono anche le prime derivate dalla "1100" ad avere le porte incernierate anteriormente. Le "1200 Granluce" venivano allestite nel reparto Carrozzerie Speciali del Lingotto, come sottolineato dallo stemma sulle fiancate. Sono ormai rarissime e quindi rappresentano una scelta oculata, perché avranno una consistente rivalutazione. Oggi la quotazione è di 5000 euro.

Anche la "1100/103 H", ovvero la "Lusso", è una versione da cercare. Ne sono sopravvissute alcune decine in Italia e non è infrequente imbattersi in un'inserzione anche su Ruoteclassiche. Il valore di mercato è sui 5500 euro. Rimangono due altre versioni molto appetibili per i collezionisti: la prima serie della "1100/103" (1953-1956), soprattutto nella ancor più rara versione economica "Tipo A", disponibile soltanto di colore grigio, con finiture semplificate e priva di impianto di riscaldamento; il suo valore commerciale è di 7000 euro. Infine, la "Familiare", che mantenne le porte anteriori controvento sino al 1962 insieme alla sagoma del padiglione arrotondata. La "Familiare", nelle sue varie declinazioni, è la "1100/103" più rara perché era considerata un mezzo da lavoro (il concetto di station wagon



da famiglia non era ancora nato), e quindi veniva sfruttata fino allo stremo. Non bastasse, soffre in modo persino maggiore del più grande difetto delle "103": la corrosione passante. Spesso infatti le "1100" da restaurare presentano tali quantità di ruggine da rendere antieconomico il ripristino. Le "Familiare" hanno comunque quotazioni superiori di soli 500 euro rispetto alle corrispondenti versioni berlina.

Meno interessanti, in chiave collezionistica, le "1100 D" (1962-65), caratterizzate dal frontale piatto e penalizzate da problemi di durata del motore, derivato dalla "1200 Granluce", e le ultime "1100 R" ("R" sta per "Rinnovata"), il cui stile ammodernato e squadrato risulta poco convincente.

Punto a favore di tutte le "1100" è la disponibilità di ricambi, soprattutto di meccanica, unita alla relativa semplicità costruttiva che consente di spendere poco per la manodopera.

"1100" ma non per tutti

Sopra. La "1100/103 H", versione di lusso prodotta fra il 1959 e il 1960. In alto. La "1100/103 Familiare", uno fra i modelli più rari, vale sui 7500 euro; il vero problema consiste nel trovarne una.

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.

CITROËN DS 21 PALLAS

visibile a BERGAMO,



1968, gris palladium, perfetta nei dettagli, semi-automatica, interni in cuoio marrone originali, il massimo che si possa acquistare, € 26.000
3358186848

JEEP GRAND WAGONEER LIMITED

visibile a BERGAMO,



1989, blu metallizzato, perfezione e originalità assoluta, immatricolata in Italia da nuova, prezzo da concordare, € 30.000
3358186848

DE SANCTIS FORMULA FORD



1970, rosso, auto originale, restauro recente, pronta corse, storia certificata, ex Henry Morrogh, telaio 001/70
3487155150

LOTUS 22 F. JUNIOR



1963, rosso, auto con due motori, due cerchi, due serie rapporti, cambio, storia certificata dal 1963, fiche Fia, Htp, pronta gara
3487155150

VENDO AUTO

ALFA ROMEO

■ **2000 BERLINA**, 1974, blu Olanda, opportunità unica al mondo, km 14.000 da nuova, incredibile, come dalla linea di montaggio, ogni verifica, visibile a Roma, € 19.000

3683392600

■ **GTV 2000**, 1972, rosso, interno ed esterno perfetti, revisione 2015, manutenzione regolare, € 16.500

3930138652

■ **2000 SPIDER TOURING**, 1960, rosso, da restauro, provenienza Usa, www.carrozzeriabaresì.com, visibile a Barbariga (BS),

0309718592

■ **6C 1500 NORMALE**, 1929, blu, vettura perfettamente conservata, carrozzeria Touring superleggera più vecchia conosciuta, visibile a Milano,



335355594

■ **75 2.0 TWIN SPARK**, 1989, rosso Alfa, ASI, gomme nuove, cerchi lega, clima, totalmente tagliandata, visibile a Roma, € 5000

3491514133

■ **ALFETTA 2.0 L**, 1979, beige, condizioni molto buone, usata regolarmente, qualsiasi prova, visibile a Torino,

3398818341

■ **ALFETTA GTV 2000**, 1981, nero, interno pelle beige, iscritta ASI, assetto, condizioni da concorso, visibile a Milano,

3382173470

■ **ARNA 1200**, 1985, bianco, auto bella e sanissima, impianto a metano scaduto, € 2500, visibile a Milano,



335355594

■ **SPIDER**, 1989, nero, in ottime condizioni di meccanica e carrozzeria, pochi chilometri, + GT Junior 1300, visibile a Brescia,

3661991552

■ **SPIDER 2000**, 1991, rosso, ottime condizioni, prezzo trattabile o permuta, € 12.000

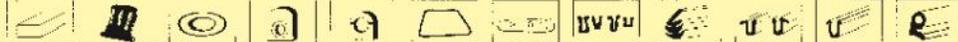
336259241

■ **DUETTO OSSO DI SEPIA**, 1969, biancospino, stato d'uso, perfetto, targhe e documenti originali, solo box, qualsiasi prova e verifica, esente ruggine, € 28.000

3683392600

■ **SPIDER VELOCE AMERICA**, 1991, grigio, grigio, con aria condizionata, airbag, hardtop, invio foto su richiesta, visibile a Pesaro,

3290620388


FLAMIGNI
Raoul

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


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

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


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


2CV PALACE srl
 Via Regina Margherita, 123
 20050 MACHERIO (MI)
 cell. 347/5236601
 tel./fax 039/2458508
 e-mail: 2cv.palace@live.it
 Accessori, assistenza, manutenzione, ricambi,
 restauri, revisioni e consulenze per 2CV e derivate
 e tutte le utilitarie anni '60-'70-'80"

DAL 1945
M.A.R.A.
 di POLEDRO FABIO
SPECIALIZZATI IN
RICAMBI D'EPOCA



CARROZZERIA E PARTI MOTORE

20154 MILANO
 CORSO SEMPIONE, 82
 TELEFONO (02) 331.17.47.r.a.
 Fax (02) 331.93.13
 sito web: www.mara.it
 e-mail : mara@mara.it

THE ORIGINAL ITALIAN CAR COVER.

CHIVAVIA ADUT

CI SONO PASSIONI CHE NON PUOI FARE A MENO DI PROTEGGERE.

Polvere e graffi danneggiano la carrozzeria dell'auto. Per questo Covercar realizza da anni una linea di teli copriauto dal design elegante ed aggressivo confezionati in modo sartoriale. L'innovativa struttura pentalobata rende questo telo praticamente impenetrabile alla polvere, accarezzando col suo soffice interno la carrozzeria della tua auto.

Visita www.covercar.com per scoprire i diversi modelli su misura e standard e per trovare il copriauto da interno o impermeabile più adatto alle tue esigenze.



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

GIULIA 1600 SPIDER, 1963, rosso (in origine), motore di origine funzionante, fondi buoni, da restauro, quasi completa, documenti americani, € 15.000, visibile a Padova.



3451643471

GIULIA SPRINT GT, 1963, bianco, la più bella coupé di Bertone, molto rara, targhe e documenti originali, freni a tamburo, qualsiasi prova, visibile a Milano Nord.

3387258514

GIULIA GT JUNIOR, 1971, rosso 501, sana, ottime condizioni, sempre in box, Tratt. ris.

3382340826

■ **GIULIA SPRINT GT**, 1965, rosso, 1600 cc, ottimo stato, interno nero, targhe nere, libretto originale, freni disco, 5 marce, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

0375790025 - 3498689674

■ **GIULIA SUPER 1.6**, 1974, verde, ottimo stato, riverniciata, interno marrone rifatto, targa nera, documenti originali, Asi Oro, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

3498689674 - 0375790025

GIULIETTA SPIDER, 1960, da restauro, provenienza Usa, visibile a Barbariga,

0309718592

GIULIETTA SPIDER, 1960, bianco, interni rossi, hardtop, set trasformazione veloce, testa, due Weber 40, 5 marce, perfetta, ASI, visibile a Vicenza, € 50.000

3482256826

GIULIETTA SPIDER, 1961, nero, interni rossi, perfetta, hardtop, visibile a Firenze, € 45.000

333672746

GIULIETTA SPIDER I SERIE, 1957-1958, rosso, omologata ASI targa oro, volante Nardi, gommata 90%, targhe nere, solo se veramente interessati, visibile a Brescia, Tratt. ris.

3388789901

GIULIA 1600 SPRINT, 1963, azzurro cielo, omologata ASI, targhe nere, stesso proprietario da 20 anni, affidabilissima, ricambi, ottime condizioni, € 25.000

3334373272

GIULIETTA TI, 1958, acqua di fonte, prima serie, molto bella, visibile a Brescia, € 18.000

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 SCALINO, 1968, bianco, due modelli, targhe originali, visibile a Chiavari,

3346917204

GT 1300 SCALINO, 1968, bianco, due modelli, targhe originali, altra 1969 color faggio, visibile a Chiavari, € 13.500

3346917204

GT 1600 UNIFICATO, 1975, grigio, cambio ravvicinato, autobloccante, carburatori diam. 45, tromboncini, assetto coni, scarico GTA, cerchi 7x15, motore, visibile a Salerno,

3398069563

JUNIOR ZAGATO 1300, 1969, rosso, praticamente uniproprietario, condizioni buone, tutta originale, Michele, ore cena, visibile a Perugia, € 17.500

3336734020

MATTA, 1952, verde, restaurata, numerosi ricambi, vendo per inutilizzo a quotazione Ruoteclassiche poco trattabile, visibile a Torino, € 18.000

3403551042

SPIDER 2000 VELOCE, 1979, testa di moro, omologata ASI targa oro, pari al nuovo., + GTV anni 80, solo 18.000 km, visibile a Caserta, Tratt. ris.

3356676584

SPIDER IV SERIE, 1991, nero, documenti originali, capote nera, coppa olio rotta da rivedere, prezzo trattabile, visibile a Meda (MB), € 8500

3398945665

SZ, 1991, rosso, conservata, km 68.000, prezzo trattabile o permuta, € 37.000

336259241

SZ (ES 30), 1991, rosso, n. 658, iscritta Asi, usata sempre con cura da appassionato, bellissima, serietà, no permuta, € 39.900, visibile a Verona,



3356624858

AUDI

80 CD TURBO DIESEL, 1983, grigio metallizzato, iscritta Asi, rara, perfette condizioni carrozzeria/meccanica/interni, sempre in box, antifurto elettronico, clima, stereo, tettuccio apribile, cerchi in lega, km 99.000, numerosi ricambi, telefonare ore serali, no perditempo, € 3000, visibile a Milano.



024231092

AUSTIN HEALEY

3000 MKI, 1960, azzurro/bianco, perfetta nei dettagli, potente, sicura, affidabile, preparata da esperti del marchio, omologata Fiva, Asi, revisione e documenti ok, prezzo da concordare, € 50.000, visibile a Bergamo.



3358186848

■ **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



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

I nostri servizi:

- Deposito auto d'epoca
- Ritiro e consegna della tua auto a domicilio con nostro autista ed autocarro adibito a trasporto vetture.
- Con 24 ore di preavviso prepariamo l'auto pronta all'uso: messa in moto/lavaggio/consegna alla destinazione desiderata.

Per informazioni e preventivi vai sul nostro sito:

www.masera-bacelliere.com - e-mail: r.bacelliere@masera-bacelliere.it - Telefono: 0331.757221



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 E-mail: 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, 1960
 OTTIME CONDIZIONI



FORD THUNDERBIRD, 1957,
 CONTINENTAL KIT, RESTAURO COMPLETO



RENAULT 5 MAXI TURBO 1, 1981
 KM 32000 ORIGINALI,



LANCIA APRILIA 1350, 1938, OTTIMA
 PER REGOLARITA', DA CONCORSO



ITALA 1922, RESTAURATA
 IN OTTIME CONDIZIONI



AUSTIN HEALEY BJS MK III, 1966
 OTTIME CONDIZIONI



TRIUMPH 1800 ROADSTER ,1948
 ASI, RESTAURO TOTALE



CITROEN DS 23 PALLAS, 1973
 COME NUOVA



MG TC, 1947
 BUONE CONDIZIONI



MG MIDJET, 1930, MOLTO RARA ,OT-
 TIME CONDIZIONI ORIGINALI



LANCIA ARDEA, 1952
 CONDIZIONI DA CONCORSO,
 TARGA NERA TORINO



FIAT 650 NP GIANNINI, 1970
 PERFETTE CONDIZIONI ORIGINALI,
 PRIMA TARGA , PRIMO LIBRETTO



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

SPRITE MK II, 1961, rosso, Replica Rally, motore nuovo, guida inglese, Asi, revisione nel 2016, valuto permuta con Seven anteguerra con targhe italiane, € 12.000, visibile a Roma,



3388932285

AUTOBIANCHI

A112 ABARTH, 1982, bianco, restaurata, targhe nere TO, ASI, CSAI, come nuova, fari di profondità, visibile a Padova, € 7500

3467296850

■ **A112 ABARTH EX TROFEO**, 1977, grigio, introvabile ex trofeo, originale, completamente restaurata, si permuta, € 15.000, visibile a Piacenza,

3356838996

■ **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

BMW

320I CABRIOLET, 1996, blu, 150 CV, interni pelle, clima bi-zona automatico, vetri (4) e capote elettrica, tenuta molto bene, km 149.000, € 4500

3288167150

320I CABRIOLET, 1986, marrone metallizzato, conservata, eccellenti condizioni, hardtop pelle, tagliandi, km 157.000, iscritta ASI, visibile a Vicenza, € 6300

3489008074

CITROËN

DSUPER 5, 1975, vert Charmille, ottimo stato, restaurata di motore e carrozzeria, numerosi ricambi, visibile a Pisa, € 13.000

3386888273

SM, 1971, blu, motore 6v, carburatori, 2700cc, rara e di sicura rivalutazione, due proprietari, targhe e documenti originali, visibile a Milano Nord,

3387258514

DAF

46 SUPER LUXE, 1977, nocciola, km 15.000, come nuova, targa e documenti originali, freni, gomme, marmitta nuovi, autoradio, vari ricambi, visibile a Pavia, € 4000

3358111145

DE TOMASO

PANTERA GTS, 1975, argento, ottime condizioni, elaborazione Pavese, meccanica revisionata, ASI targa oro, visibile a Mestre, € 82.000

3496443916

FAIRTHORPE

ELECTRON MINOR MK2, 1959, primrose yellow, restauro completo, documenti italiani, Fiche, Csa, 950 cc, molto divertente, unica così in Italia, € 15.000, visibile a Mantova,



3497316439

FERRARI

360 MODENA FI, 2004, grigio titanio, km 31.000 originali, interni rossi, tagliandi Ferrari, garanzia Ferrari fino giugno 2015, molto bella, ogni prova, € 53.000, visibile a Brescia,

3409966218

512 TR, 1992, rosso, in perfette condizioni generali, marmitta inox, omologata ASI, km 43.000, visibile a Arezzo, € 65.000

3402598364

F355 SPIDER, 1998, blu metallizzato, auto in ottime condizioni di carrozzeria e meccanica, visibile a Toscana, € 54.000

3355624992

■ **MONDIAL**, 1985, rosso, auto bella e tagliandata, di provenienza inglese, € 15.000, visibile a Milano,



335355594

FIAT

1100 B, 1949, verde scuro, buono stato di conservazione, motore in ottime condizioni, targata e revisionata, visibile a Bologna,



3356097354

1100 E, 1949, nero, interni velluto bordeaux, motore, meccanica e carrozzeria perfette, da vedere, targa nera TS. Prezzo trattabile, visibile a Gorizia, € 14.000

0481778623

1100 TAXI, 1948, blu scuro, originale, buono stato di conservazione, € 14.000, visibile a Bologna,



3356097354

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

3498689674 - 0375790025

1100/103 TV, 1957, verde chiaro e verde scuro, due colori, ASI, molto bella, motore con 10.000 km, pronta per Mille Miglia, visibile a Mantova,

0376819279

1200 TRASFORMABILE, 1959, bianco, da restauro, completa tranne i sedili, fondi sani, motore non bloccato, auto da importazione, € 13.000, visibile a Padova,



3451643471

■ **124 SPECIAL**, 1969, verde, carrozzeria riverniciata, interni nuovi, revisionata, € 5000, visibile a Milano,



335355594

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

0375790025 - 3498689674

124 SPORT COUPÉ, 1972, giallo, originale, anche impianto metano, sana, riverniciata a nuovo, da ultimare montaggio di alcuni particolari, ore serali, € 4800

337924093

126 BIS, 1989, bianco Corfù, in perfette condizioni, valuto permuta con Delta LX, Prisma o Y10 (no Junior), visibile a Vittorio Veneto, € 1500

3464954982

127, motore 1050 cc, immatricolata il 6/3/1987, una delle ultime prodotte, 76.000 km, Asi CRS, due proprietari, ottime condizioni generali, sanissima, visibile a Piacenza, € 1450

3355864669

1400 CABRIOLET, 1951, azzurro metallizzato, prezzo non trattabile, inserto completo su Ruoteclassiche di ottobre, visibile a Cantù, € 45.000

0314475139

1400 D FRANCIS LOMBARDI, 1954, nero, raro, passo allungato, conservata, in buone condizioni, motore diesel seminuovo per tutte le distanze, targhe e libretto originali, 7 posti con strapuntini, vera occasione, unico proprietario, vari ricambi, no permuta, € 7800, visibile a Cremona,



3472106471

1800, 1960, nero, vettura sanissima ma radiata, completa con estratto cronologico, meccanica già revisionata, visibile a Lodi, € 2800

3397284141

2300, 1962, nero, carro funebre, km 17.000, radiata, ferma da anni, visibile a Mantova, € 1000

337924093

2300 COUPÉ S, 1969, blu metallizzato, II serie, 150 cv, restauro completo, carrozzeria/freni/motore/interni/gomme/marmitta tutto nuovo, ottime condizioni, da rimontare solo particolari carrozzeria e impianto elettrico, € 16.000 trattabili, visibile a Messina,



3291522645

500 B SPORT, 1948, rosso, barchetta, unico esemplare, documenti, targa originali, ottime condizioni

3394997040

500 B, 1949, grigio, modello, tetto chiuso, meccanica, tappezzeria nuova, km zero, vero affare, visibile a Viterbo, € 8000

3286564120

500 C, 1951, grigio 667, targhe e documenti originali, restaurata di motore e carrozzeria, omologata ASI, tendatino, visibile a Modena, Tratt. ris.

3208246753

500 C BELVEDERE, 1953, blu/grigio, auto restaurata, targhe nere in metallo, iscritta ASI, visibile a Piacenza, € 6000

3394070270

500 L, 1969, avorio, ben conservata, targa e documenti originali, sana e funzionante, vendo o scambio, visibile a Siena, € 2700

3334862534

500 L, 1969, arancio, da restauro, con numero di targa più altra bianca utile per ricambi, € 1350

0522600264

500 L, 1970, bianco, macchina da restauro completo, documenti ok

050860473

500 L, 1970, bianco, secondo proprietario, restauro completo, meccanica, interni ed esterni, km originali, da vetrina, visibile a Varese, € 9000

3348372951

500 D, 1964, beige grigio, restauro totale, km 0, un proprietario, visibile a Monza, Tratt. ris.

3332186193

500 L, 1972, blu, colore blu, iscritta ASI, motore rifatto da circa 4 anni, revisionata, € 3800

3388777422

■ **503 SPORT**, 1925, rosso, si tratta di un'auto con carrozzeria bateau, ricostruita sulla base di un vecchio telaio di berlina segata, € 40.000, visibile a Milano,



335355594

CRONOMETRO DA GARA
per prove di regolarità

450€
Iva inclusa

Consigliato da **Regolink.com**
Il rivoluzionario cronometro della regolarità

regolink.com
Il marchio originale di regolarità racing

Acquistalo ONLINE

www.zerotimes.eu

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

2CV - MEHARI CLUB CASSIS

SPECIALISTA PEZZI DI RICAMBIO
— 2CV - MEHARI —

Catalogue Pièces de rechange

www.2cvclub.com
www.mehariclub.com

www.2cvclub.it

Distributore ufficiale in ITALIA

DAVID AUTO Srl
Viale Lombardia 14/16
20070 Dresano (MI)
Tel. : 02 98 270 436
Fax. : 02 98 270 455
Email : info@davidauto.it
www.davidauto.it

I pezzi di ricambio 2CV MEHARI CLUB CASSIS sono in vendita presso i distributori alle condizioni tariffarie del catalogo 2CV MEHARI CLUB CASSIS
Eccetto promozioni Internet del sito www.2cvclub.it

Sté 2CV MEHARI CLUB CASSIS
BP 19 - I3714 CASSIS CEDEX - FRANCA - Fax.: 00 33 442 01 95 80

AFFRA

DAL 1946

RICAMBI ORIGINALI
ALFAROMEIO

REPLICHE PER
VETTURE STORICHE

40.000 ARTICOLI
PRONTI A MAGAZZINO

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



508 BALILLA, 1935, nero/bordeaux, restaurata, con documenti e targhe originali, bellissima
3297460041

595 ABARTH REPLICA, 1970, rosso, motore elaborato, più originale, cerchi, assetto, interni, cruscotto, volante, visibile a Ravenna.
054571155

600 D COUPÉ VIGNALE, 1963, grigio scuro, splendide condizioni, interni originali, omologata Asi, accessori sportivi dell'epoca, documenti originali, € 10.000, visibile a Arezzo.



3357387469

600 TRANSFORMABILE, 1956, celeste cenere, omologata ASI e RFI, in perfetto stato, accessoriata, targa originale, documenti ok, visibile a Foggia.
3296199039

600 D, 1964, bianco, buone condizioni di conservazione, perfettamente funzionante, no ASI, targa nera, documenti originali, visibile a Pescara, € 4500
330431411

600 D FANALONA, 1968, grigio scuro, da restauro, interni sani, motore ok, targhe nere, visibile a Ravenna, € 2000
3332348087

850, 1967, azzurro, unico proprietario dal 1967, buone condizioni generali, anche da uso quotidiano, cerchi lega, visibile a Mirandola (MO), € 3000
3478010118

850 NORMALE, 1965, azzurro, km 86.400, meccanica/carrozzeria/interni in ottime condizioni, sempre in garage, con documenti, € 2600, visibile a Città della Pieve (PG).



3395019739

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



3356097354

500 C BELVEDERE, 1952, verde, solo per ricambi, senza documenti, visibile a Barge, € 450
3388625574

COUPÉ 1.8, 01/2000, blu, buone condizioni interne ed esterne, 139.600 km, vari lavori eseguiti, prezzo trattabile, visibile a Vicenza, € 2500
3403201635

UNO TURBO 1.4 RACING, 1991, nero, motore nuovo, interni perfetti, gomme nuove, targhe e libretto originali, visibile a Parma,
3392981819

FORD

MUSTANG, 1965, verde metallizzato, 8 cilindri, pony interior, capote elettrica, cambio automatico, condizioni splendide, no permuta, visibile a San Donà di Piave, € 36.000
3474472660

INNOCENTI

MINI COOPER MK3, 1971, verde/nero, meccanica e carrozzeria ok, documentabile, targa e documenti originali, ASI, cerchi in lega Abarth, visibile a Novara, € 8000
3336738060

MINI T LEGNO, 1968, verde, completamente conservata tranne vernice esterna, perfetta e originale nei dettagli, targa Milano, € 10.000, visibile a Bergamo.



3358186848

JAGUAR

E TYPE, 1970, Regency red, restauro maniacale, vettura in condizioni superbe, ASI targa oro, visibile a Cesena, € 48.000
3332049911

E TYPE ROADSTER I SERIE 3.8, 1963, giallo primrose, interno nero, ottime condizioni, Asi Targa Oro, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbariga (BS),
0309718592

MK2 2.4 LITRE, 1962, blu metal, carrozzeria conservata, riverniciata, interno grigio nuovo, motore ok, guida destra, www.old-cars.it, visibile a Mantova,
0375790025 - 3498689674

MK2 2.4 LITRE, 1966, nero, la più bella berlina sportiva inglese, con cerchi a raggi, interni in pelle rossa, radica, qualsiasi prova, visibile a Milano Nord,
3387258514

MK2 3.8, 1966, opalescent dark bleu, restauro completo, non recente, carrozzeria, meccanica, interni. book fotografico, stesso proprietario da 20 anni. Prezzo trattabile, visibile a Napoli, € 36.000
3317676577

XJSC CABRIOLET V12, 1991, bianco, full optional, pelle nera, ASI e CRS, tutto perfettamente funzionante e originale, visibile a Isernia, € 18.000
3313680280

XK 120 OTS, 1950, tutta come nuova, ASI oro, scambio con Corvette C2 Coupé manuale, perfetta, omologata ASI, visibile in Emilia Romagna
3386215297



FIAT 1100 TV PININFARINA
ANNO 1954 - MOTORE ORIGINALE - DA RESTAURARE PER MILLE MIGLIA



AUSTIN HEALEY 3000 MK I
ANNO 1959 - RESTAURO TOTALE - GUIDA A SINISTRA TARGHE ITALIANE



CHEVROLET CORVETTE C1
ANNO 1961 - HARD TOP E SOFT TOP - CAMBIO MANUALE



FERRARI 308 GTS
ANNO 1976 - PRIMA SERIE CONSERVATA ORIGINALE



FIAT 850 BERLINETTA RACER BERTONE
ANNO 1969 - CONDIZIONI ORIGINALI - MOLTO RARA



AUTOBIANCHI BIANCHINA TRANSFORMABILE
ANNO 1960 - CONSERVATA TARGHE E DOCUMENTI ORIGINALI ITALIANI



FIAT BERLINETTA 1100 SUPERLEGGERA VIGNALE
ANNO 1948 - DA RESTAURARE PER MILLE MIGLIA



auto classic
C.so Savona 50/1
Moncalieri (TO)
Tel. 011/644119
Fax 011/644739



LANCIA AURELIA B20 HOT ROD
ANNO 1953 - ESEMPLARE UNICO REALIZZATO NEGLI ANNI 70



CITROEN SM MASERATI
ANNO 1973 - CONSERVATA ORIGINALE - VERSIONE AMERICA MOLTO RARA



MINI COOPER I.3
ANNO 1975 - TARGHE NERE - ASI CONSERVATA ORIGINALE



MGB ROADSTER
ANNO 1966 - BPRIMA SERIE TARGHE E GUIDA INGLESI



LANCIA APPIA GIARDINETTA
ANNO 1959 - ESEMPLARE UNICO - TARGHE E DOCUMENTI ORIGINALI - DA RESTAURARE



LOTUS MERCURY
ANNO 1962 - IMPORTANTE PALMARES - HTP FIA - PRONTA CORSE



FIAT 500 TOPOLINO GIARDINETTA LEGNO
ANNO 1950 - RESTAURATA TARGHE E DOCUMENTI ORIGINALI

SIAMO PRESENTA
MILANO AUTOCLASSICA
25-26-27 APRILE



Specialisti in ricambi di meccanica e carrozzeria per autovetture Jaguar dal 1948 al 1994.

- La GMA vanta oltre 21 anni di esperienza nel campo dei ricambi Jaguar. Siamo l'unica ditta in Italia specializzata in ricambi per auto storiche a concentrare i propri sforzi e il proprio know-how su un solo marchio.

Jaguar XK - MK2 - E TYPE - XJ

- Disponiamo **PRONTA CONSEGNA** di tutte le componenti di meccanica, carrozzeria e tappezzeria.
- Il nostro servizio spedizioni ci permette di evadere gli ordini in giornata. La consegna a mezzo corriere espresso avviene in 24/48 ore.



GRUPPO MARMITTE INOX E TYPE 3,8



GRUPPO MARMITTE INOX E TYPE V12



GRUPPO MARMITTE INOX MK2 3,4 3,8



GRUPPO MARMITTE INOX XJ S1



GMA sas di Gallorini Marco

via Riviera, 39 - 27100 Pavia
tel. 0382.525429 / 0382.523630 - fax 0382.529756
e-mail info@gmajag.net - www.gmajag.net

SIAMO PRESENTI A MILANO AUTOCLASSICA

■ **XK 120 OTS SE**, 1954, light blu, restauro totale, nuova, da concorso, interno grigio/blu, capote blu, Asi Oro, www.old-cars.it

0375790025 - 3498689674

LANCIA

2000 COUPÉ HF, 1972, blu, interni bordeaux, targa di prima immatricolazione, revisione 04/14, visibile a Ivrea (TO), € 8950

3282771728

2000 LX, 1970, bianco, interni azzurri, aria condizionata, 4 vetri elettrici, idroguida, targhe nere, revisione 2016, cambio ZF, visibile a Brescia, € 6500

3389332574

ARDEA, 1951, grigio, eccellente stato di conservazione, originale in ogni sua parte, ottima nell'aspetto e nella meccanica, mai subito restauro, Asi, revisionata di recente, date le condizioni del mezzo si gradiscono contatti con persone competenti, prezzo dopo visione



3473556921

AURELIA B20 S, 1958, grigio medio metallizzato, ottime condizioni, VI serie, omologata ASI e FIVA, verniciatura, selleria, motore rifatti, percorsi 20.000 km, visibile a Palermo, € 110.000

3401432290

■ **AURELIA B22**, 1952, amaranto, vettura in eccellente stato di conservazione, mai restaurata



335355594

AURELIA B50, 1951, nero, ASI, restauro totale 2012, premiata in alcuni concorsi, revisionata, prezzo impegnativo, visibile a Ravenna, Tratt. ris.

3395047702

BETA HPE VOLUMEX, 1983, oro, buone condizioni, ASI, testa, cinghie rifatte, revisionata, Fabrizio, visibile a Torino, € 5000

3478861713

DELTA 1.3 LX, 1991, grigio quarzo, iscritta ASI, gancio traino, cerchi in lega, € 1200

3891158815

DELTA 2.0 HF TURBO, 1995, champagne metallizzato, km 52.000 certificati, uniproprietario, da vetrina, da privato, visibile a Roma, € 5900

3488203362

DELTA HF INTEGRALE 16V, 1990, bianco, in perfette condizioni di carrozzeria e meccanica, certificata Asi, foto a richiesta, € 20.000, visibile a Volterra,



3476207969

DELTA INTEGRALE 16V, 1990, bianco, con livrea Martini, ASI, tetto apribile, ABS, restauro totale, documentato, visibile a Salsomaggiore, € 24.000

0524572418

FLAMINIA COUPÉ PININFARINA, 1962, blu, interno originale cuoio chiaro, auto conservata, visibile in Abruzzo

3355691282

■ **FLAVIA 1.8**, 1968, bianco, auto bella, completa, sana e conservata, modello a iniezione, visibile a Milano,



335355594

FULVIA 1.3 S III SERIE, 1974, rosso, completa di tutte le sue parti, reimmatricolabile, da restauro, visibile a Torino, € 2000

3289230420

■ **FULVIA 1600 HF**, 1972, rosso, interno nero, buone condizioni d'uso, visibile a Barbariga (BS),

0309718592

FULVIA COUPÉ, 1973, bianco, in ottime condizioni, immatricolata nel '73, cilindrata 1300, € 12.000, visibile a Bologna,



3356097354

FULVIA COUPÉ 1.3 II SERIE, 1974, bianco, motore e carrozzeria ok, senza ruggine, targhe nere, revisionata, visibile a Catania,

34716816273

FULVIA COUPÉ I SERIE, 1966, rosso Montebello, la più bella di Torino, completamente revisionata, dettagli e foto su richiesta, € 17.000, visibile a Torino,



3358204017

FULVIA GT, 1968, bianco, a malincuore vendo la mia Lancia, completamente restaurata, meccanica, interni e carrozzeria perfetta, € 11.000

3923932178

FULVIA SPORT 1600, 1973, rosso, ottime condizioni, targhe nere e documenti originali, ASI oro, cerchi Cromodora, anche volante Nardi, visibile a Roma, € 23.500

335318620

LAND ROVER

88 SERIES III DIESEL, 1972, verde-avorio, restauro completo, meccanica e carrozzeria, autocarro, gancio traino, www.ilporticoelrestauro.it, visibile a Torino, € 10.500

3403224269

SERIE II A, 1963, verde, benzina, originale, da restauro, marciante ma con meccanica da revisionare, carrozzeria ottima, € 3500, visibile a Aosta,



3337473428

www.turatello.it
info@turatello.it
Tel. 049.9070126
Fax 049.9070323

TURATELLO RIMORCHI

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 ausili
- Spedizioni rapide

Via F.lli Rosselli, 88 - BELLUNO - ITALY - Tel./Fax 0437 941203 - www.tankerite.com

ENNE PI S.n.c. di Pertmer Nicolò & C.

targhe d'epoca e decorative

Sede Leg: 38028 Revò (TN) - P.zza Madonna, 5
Laboratorio: 38014 Spini di Gardolo (TN)
Via Vienna, 28 - Zona Ind. Settore D
Tel. 0461/991631 - Fax. 0461/956831
Cell. 340 2209880 - Cell. 339 1045787
P. Iva e Cod Fisc. 02233160221

www.targheetarghe.it

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

CUSCINETTI SPECIALI E RARI dal 1910

051 6259282 - deghen@libero.it

PER FARE PUBBLICITÀ SU RUOTECLASSICHE

TELEFONA AL NUMERO: **02 82472560**

OPPURE MANDA UN EMAIL A: **pubblicità@edidomus.it**

MUSSO GOMME
pneumatici per vetture e moto da collezione

DISPONIBILI PNEUMATICI PER FIAT 500 125 R12 CON FASCIA BIANCA

AMPLIA DISPONIBILITÀ PNEUMATICI FASCIA BIANCA ANCHE PER 800, 1100, MAGGIOLONE, MERCEDES, AUTO AMERICANE

DISPONIBILITÀ PNEUMATICI MOTO
DISTRIBUTORE PER L'ITALIA

MICHELIN
Firestone **DUNLOP** **BP 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

F.S. Felice Service Qualità Service

RICAMBI INGLESI NUOVI E USATI

B **R** **JAGUAR** **MG** **Austin Healey** **Morris Minor** **S.U.**

RIPARAZIONI E RESTAURI COMPLETI - REVISIONE CARBURATORI
CATALOGHI GRATUITI - SPEDIZIONI GIORNALIERE
SI RILASCIANO CERTIFICATI DI IDENTITA' DELLA VOSTRA AUTO **Prezzi senza confronto!!!**

Siamo Presenti nelle migliori Fiere del Settore

Via Circum. Esterna n. 80 - 80019 Qualiano (NA)
E-mail: info@feliceservice.com

Tel. 081.819.60.67 - Fax 081.819.30.77
Site: http://www.feliceservice.com

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

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

Via 1° Maggio N.60 - 25038 ROVATO (BS) - tel. 030/770291 - 770241 - Fax 030/770340

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

MILANO
AUTOCLASSICA
Salone del Veicolo d'Epoca

25 / 26 / 27 Aprile 2014
www.milanoautoclassica.com

follow us on: **f** **t** **fieramilano**

LOTUS

SEVEN S4, 1972, verde, auto in perfette condizioni, guida a sinistra, targa nera, vendo da collezionista

3391469345

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

MX-5 (MIATA), 1999, grigio metallizzato, secondo proprietario, distribuzione nuova, hardtop, perfetta, € 3000, visibile a Torino,



3407314885

MERCEDES

300 SEL 3.5, 1972, oro, auto completa, funzionante, targhe nere, interni rifatti, impianto elettrico da rivedere, € 15.000, visibile a Milano,



335355594

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

300 SL 24V, 1993, blu, full optional, km 5000, Asi oro, hardtop, pelle blu, cerchi 8 fori, prezzo non trattabile, visibile a Mantova,

3393594571

300 SL R107, 1989, nero, interno pelle grigia, aria condizionata, abs, tagliandata, hardtop, visibile a Firenze, € 22.000

336472746

320 SL R129, 1999, blu, full optional, km 70.000, perfetta, tagliandata, visibile a Firenze, € 18.000

336472746

560 SEC COUPÉ, 1989, nero metallizzato, airbag, tetto, clima, interni pelle nera, originale e certificata ASI, € 9500

3471171945

E320 CE 24V W124, 1994, grigio metallizzato, unico proprietario, km 107.000, tetto pelle, sedili elettrici Becker pro Mexico, valuto permuto, visibile a Teramo, € 9500

3772275377

SL 300-24, 1991, argento metallizzato, full optional, navigatore, radio, omologata ASI, prezzo Ruoteclassiche trattabile, visibile a Pesaro,

3357509863

MG

A 1500, 1956, rosso, discreto stato, interno nero, capote beige, targa con provincia, documenti 1990, motore ok, www.old-cars-it, visibile a Mantova,

3498689674 - 0375790025

A 1600, 1959, avorio, auto in condizioni eccellenti, vendo per inutilizzo, visibile a Brescia,

3395893006

A 1600, 1962, rosso/beige, auto come nuova, restauro integrale con foto, ruote a raggi, ASI targa oro, prezzo da convenire, visibile a Roma,

335299435

A 1600, 1960, rosso, restauro totale, da concorso, con documentazione fotografica, cerchi a raggi, hardtop, bellissima, visibile a Milano Nord,

3387258514

A 1600, 1960, english white, tutta restaurata, manca interno e un pò di montaggio, motore rifatto, da targare, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

3498689674 - 0375790025

B, 1970, bianco, bella, interni neri, molto affidabile, mia da 14 anni, visibile a Genova, € 16.500

3461074506

PA ROADSTER, 1934, bianco, restaurata, ottima, interno marrone, guida destra, ruote a raggi, Asi, Csaì, targata, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

3498689674 - 0375790025

TA, 1937, verde, in restauro totale, guida destra, motore km 0, manca tappezzeria, da targare, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

3498689674 - 0375790025

TD, 1953, ivory, restauro totale, come nuova, motore km 0, interno rosso, 1250, ruote a raggi, omologata Asi, www.old-cars.it

0375790025 - 3498689674

TF, 1954, nero, pari a nuova, Asi Oro, accessoriata, no perditempo, permuto con auto di mio gradimento, visibile a Genova,



3355604632

MORGAN

4/4 1600, 1992, b.r. green, km 41.000, bellissima, no perditempo, € 36.000, visibile a Fabriano,



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.



BMW 320 CARBURATORI, ANNO 1979, COME NUOVA, KM 76.000 ORIGINALI, DOPPIE CHIAVI, NUOVA IMMATRICOLAZIONE PERCHÉ ERA STATA RADIATA, BELLISSIMA. EURO 9.500



ALFA ROMEO GT 1600 VELOCE ANNO 1966 COMPLETAMENTE RESTAURATA CON GARANZIA UN ANNO, ISCRITTA ASI E NUOVA IMMATRICOLAZIONE. TRATTATIVE RISERVATE.



BMW TOURING 2002 CARBURATORI ANNO 1973, PERFETTE CONDIZIONI, COLORE ROSSO MALAGA, TARGHE NERE ORIGINALI, COME NUOVA, BELLISSIMA EURO 13.000



CITROEN MEHARI ANNO 1980, ISCRITTA ASI, RESTAURO COMPLETO, COME NUOVA, EURO 15.000 TRATTABILI.



MASERATI MISTRAL 4000 ANNO 1966 RESTAURO CONSERVATIVO, MECCANICA REVISIONATA, TUTTO OK, DA ISCRIVERE ALL'ASI, TRATTATIVE RISERVATE



BENTLEY TURBO R PASSO LUNGO ANNO 1991 BLU, INTERNI PELLE BLU, OTTIME CONDIZIONI, GUIDA A SINISTRA, DA IMMATRICOLARE IN ITALIA CON EURO 850, PIÙ EURO 23.000



MGB 3ª SERIE GUIDA A DESTRA, MECCANICA MOLTO BUONA, ANNO 1974, COLORE ORIGINALE EURO 12.000



MINI MK 3 INNOCENTI ANNO 1972, VERDE, MOLTO BELLA. EURO 6.500

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

Sul nuovo sito anche in Inglese

MORRIS

MINOR TRAVELLER, 1963, grigio, molto bella, impianto frenante nuovo, gomme nuove, prezzo trattabile, € 9000

3461074506

MINOR TRAVELLER, 1970, bianco, revisione 01/2015, legni restaurati con sostituzioni, freni nuovi, visibile a Bergamo, € 6000

3383168699

MINOR TRAVELLER, 1965, avorio, bellissima, collaudata, marciante, uso quotidiano, legni perfetti, iscritta ASI, visibile a Modena, € 9000

3333990282

NSU

RO 80 (WANKEL 497X2), 1973, marrone, auto molto rara, sanissima e funzionante, € 5000, visibile a Milano,



335355594

OPEL

ASTRA 2.0 GSI 16V, 1991, nero, full optional, iscritta ASI, aria condizionata, visibile a Chieti, € 4000

3891158815

PEUGEOT

304 S CABRIOLET, 1974, rosso, 1300, restauro conservativo, ottimo stato, originale, interno nero, targa nera, libretto originale, www.old-cars.it
0375790025 - 3498689674

PORSCHE

3000 SC TARGA, 1980, giallo, telaio 91A0132190, motore 930-09, iscritta ASI, revisione 09/2014, ottime condizioni, € 21.900, visibile a Riva del Garda,



336452826

356 PRE A COUPÉ, 1954, panna, interni pelle rossa, restauro totale, da concorso, come nuova, velocissima, qualsiasi prova, visibile a Modena,

3387258514

356 SC, 1965, bianco, conservata, targa originale CT, trattativa riservata, visibile a Sanremo,



3333270700

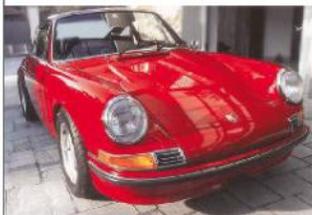
911 CARRERA 3.2, 1984, nero, auto in ottime condizioni, ASI, tetto apribile, aria condizionata, visibile a Padova, € 25.500

3386322383

911 SC TARGA 3000/180CV, 1979, bianco, interno biscotto, meccanica perfetta, ASI, documenti in regola, km 91.000, ottimo stato, originale, visibile a Viterbo, € 19.500

3492114066

911 T, 1969, rosso Polo, restauro completo dalla lamiera, meccanica completa, dettagli e foto su richiesta, € 65.000, visibile a Torino,



3358204017

912, 1968, melanzana, completamente restaurata di tutto, carrozzeria, motore, cambio e interni, con relativa documentazione. Vettura pari al nuovo, da intenditori, visibile a Prato, € 40.000

3359213702

356 A 1600 60 CV, 1957, grigio metallizzato, interno verde, causa trasferimento collezionista vende, perfetta, da concorso, restauro maniacale ex Carrozzeria Sporting (Milano), motore originale nuovo, quasi mai usata, per foto e info via e-mail, trattativa riservata, gcaregl@tin.it, visibile a Asti,



0116505858

RENAULT

4L, 1979, beige, conservo l'ordine d'acquisto di mio padre del 1979, km 7.000 originali, perfetta, come nuova, visibile a Caserta, € 4500

3388876271

ROLLS ROYCE

SILVER WRAITH, 1951, blu/azzurro metallizzato, vettura in perfette condizioni, restauro maniacale carrozzeria/meccanica/tappezzeria, Asi
3389369456

3336934881

ROVER

P6 2000 TC, 1976, bordeaux, condizioni perfette, testa, catena, valvole, freni e gomme nuovi, ASI oro, visibile a Milano, € 6500

3486002051

SAAB

9-3 CABRIO 1.9 150 CV, 2001, rosso, bellissima, perfetta, capote e interni neri, frangivento, capote con apertura elettrica, km 78.000, € 5900 trattabili, visibile a Modena,



3385036434

SIMCA

RALLYE 2, 1974, verde acido, pronta corse GR1, motore con pochissime gare, immatricolata targhe nere, numerosi ricambi, visibile a Milano,

335385622

SIMCA / TALBOT

1100, 1979, bronzo, auto d'epoca, in ottimo stato, qualche ammaccatura di carrozzeria, motore ottimo, € 2000, visibile a Milano,



335355594

ARONDE, 1961, bianco, auto conservata, con targhe e documenti francesi, € 4500, visibile a Milano,



335355594

SPEEDWELL

SPORT, 1966, rosso, meccanica Triumph GT6 eccellente, possibilità piccola parziale permuta, meglio targa estera, € 20.000, visibile a Salerno,



3336934881

STANDARD

TEN, 1957, verde, motore ottimo, preparato, autobloccante, accensione pulsante, da verniciare, può fare Mille Miglia, permuta, visibile a Teramo, € 7500

3772275377

SUZUKI

VITARA 1500 JLX 16V, 1998, rosso metallizzato, benzina, distribuzione nuova, gomme 90%, bollata al 31/12/2014, motore/carrozzeria ottimi, lavori per € 1.150, revisione al 2014, trattativa riservata, visibile a Pietrasanta,



3355626843

TRIUMPH

SPITFIRE MK IV, 1971, rosso signal, perfette condizioni meccaniche e di carrozzeria, visibile a Ravenna, € 15.000

3392267008

SPORT COLONIALE, 1934, avorio, assai rara, unica in Italia, conservata, originale e funzionante. Prezzo adeguato, no permuta, visibile a Arezzo,

3388067395

TR2, 1954, verde, restaurata, ottimo stato, interno bordò, capote beige, ruote raggi iscritta Asi, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

0375790025 - 3498689674

TR3 A, 1960, verde inglese, la più bella Spider inglese, Asi Targa Oro, cerchi a raggi cromati, freni a disco, targhe bianche MI, visibile a Milano Nord,

3387258514

TR3 A, 1960, rosso, restauro totale 2011, perfetta, motore con km 100, interno nero, capote bianca, tonneau, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

0375790025 - 3498689674

TR3A, 1959, Sebring white, ASI, perfetta, raggi, overdrive, aeroscreen, portabagagli, veri accessori, solo se interessati, visibile a Pistoia, € 40.000

057321379

VOLGA

M 21 B, 1960, grigio, auto di provenienza oeca, funzionante e conservata, molto rara, € 7000, visibile a Milano,



335355594

VOLKSWAGEN

GOLF CABRIO GLI, 1981, nero, restaurata, perfetta, targa Asi e Fiva, capote beige, cerchi in lega, 1600 cc, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

3498689674 - 0375790025

MAGGIOLINO 1200, 1985, verde, Messico, da restaurare, targhe originali, prezzo trattabile, visibile a Certaldo, € 1900

3386427547

MAGGIOLINO 1300, 1973, nero, vettura completa, mai restaurata, 25 anni in box, più pulmino Trasporter 9 posti, con documenti

3389369456

MAGGIOLONE 1.3, 1972, azzurro metallizzato, completamente restaurato, targhe originali, perfetto di meccanica, vetro piatto, visibile a Caselle (TO), € 5000

3392249401



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.



LANCIA AURELIA B20 GT 1° SERIE 03/1955. Interni in panno originale LANCIA grigio. Cambio a cloche NARDI. Marmitta in acciaio INOX. Restauro Totale ed altamente professionale. Matching Numbers, OMOLOGATA ASI TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI ISCRIBIBILE MILLE MIGLIA.



LANCIA FULVIA 2C 1°SERIE TIPO 818.100, 07/1966. Interni sky nero. Targhe (MI), documenti, doppie chiavi e uso e manutenzione originali. Matching Numbers. CONSERVATISSIMA, COME NUOVA.



LANCIA FLAMINIA SUPER SPORT ZAGATO 2.8 3C, 03/1965 Restauro totale in ferro, carrozzeria, cromature da artigiani altamente specializzati. Matching Numbers RARISSIMA, OMOLOGATA ASI TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI.



ALFA ROMEO 2000 BERLINA TIPO 105.16, 03/1972. Km 45.702, Interni e pannelli in velluto blu, unico proprietario. Targhe (BS), documenti, doppie chiavi originali dell'epoca. ISCRITTA ASI.



A.R. GIULIA SUPER TIPO 105.26 1600 "BOLLINO ORO", 04/1967. Interni in sky panna, Matching Numbers. Un solo proprietario. Targhe (NO 14...), documenti, chiavi, uso e manutenzione e guida servizi assistenziali originali. OMOLOGATA ASI 3° GRADO TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI.



A.R. SPIDER 2.0 LE, TIPO 115 A1A IV SERIE, 10/1991. Km. 77.057. Autoradio con antenna elettrica, Alzacristalli elettrici, Cerchi in lega, Hard Top, Copri capote frangivento. COME NUOVA, ISCRITTA ASI - RAR.



A.R. 75 1.8i TURBO TIPO 162B1C 1°SERIE, 07/1986. Tagliandi ufficiali Alfa Romeo. Frizione nuova. Targhe (MS), documenti e doppie chiavi originali. ULTRA PERFETTA, ISCRITTA RAR.



ALFA ROMEO GIULIA NUOVA SUPER 1600 TIPO 105.26 S 07/1977, Targhe (MI 71), documenti, libretto uso e manutenzioni, doppie chiavi originali dell'epoca, MATCHING NUMBERS, ISCRITTA ASI, SUPERPREZZO.



A.R. ALFETTA 1800 TIPO 116.08 1°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 1°SERIE 06/1973, ISCRITTA ASI, COME NUOVA.



A.R. GIULIETTA 1.3 1°SERIE, 08/1979. Km. 107.790. Interni in panno alfa romeo marrone testa di moro, targhe originali (PC 02...), doppie chiavi, documenti, libretto uso e manutenzione originali dell'epoca. DISPONIBILE ANCHE TESTA DI MORO 1°SERIE, 06/1981, SUPERPREZZO.



ALFA SPIDER 1900 TIPO 115 A2 IV SERIE, 03/1992 Km. 51.623. Interni e pannelli in tessuto beige, capote nero. Hard Top originale. Targhe (CR) e documenti originali, pari al nuovo. ISCRITTA ASI.



TRIUMPH TR3 B. 01/1962. 28.554 Miglia. Cerchi a raggi cromati, Capote in tessuto nero. Matching Numbers. Iscritta e Omologata ASI 3° Grado Targa Oro. RESTAURO TOTALE, MANICALE ED ALTAMENTE PROFESSIONALE ESEGUITO DA ARTIGIANI ALTAMENTE SPECIALIZZATI.



PORSCHE 911 SC 3.0 TARGA 204 CV, 10/1981. Paziflex Blau Metallic, disponibile certificato d'origine Porsche, maniacale, conservata, Matching Numbers, Doppie Chiavi ISCRITTA ASI.



BIANCHI S9 BERLINA I SERIE 3 LUCI DOPPIA RUOTA DI SCORTA. Anno 1934. Km 43.749. Interni in panno grigio. Corallo ai finestrini in legno di noce. Matching Numbers, Conservata. Meccanica completamente revisionata, perfetta. OMOLOGATA ASI 3° GRADO TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI



M.B. 250 CE W114 AUTOMATIC, 03/1970. Cambio automatico, Interni MB Tex Marrone, Sedili MB Tex e Piedepulì Marrone. Tetto apribile elettrico. Unproprietario, Targhe (BE 22...), e documenti originali. Meccanica recentemente revisionata. Totalmente originale. OMOLOGATA ASI 3° GRADO TARGA ORO MASSIMI LIVELLI. PERFETTA.



BMW 2002 TII FARI POSTERIORI TONDI, 03/1973. Autoradio GRUNDIG. Interni in similpelle e stoffa blu, Targhe e documenti originali (CO). Restauro totale e maniacale. SUPERPREZZO.



FIAT 600 D 100 D "750 CAPRERA" 1°SERIE PORTE CONTROTIPO, 07/1963. Vettura conservata, Targhe e documenti originali (NO 08...), doppie chiavi originali. Un solo precedente proprietario. SUPERPREZZO.



MERCEDES BENZ 200 CE W 124, 05/1993. Interni in pelle nera. Tetto apribile elettrico, Cerchi in lega. Targhe e documenti originali (RE 69...), Book, doppie chiavi, uso e manutenzione, rete vendita MB e catalogo accessori originali. ISCRITTA ASI. PERFETTA, COME NUOVA.



FIAT 1100 103E "OMOLOGATA ASI", 03/1957. Un solo proprietario. Fondinebbia Marshall originali. Pannelli Blu avio. Lamiamenti Interni. Matching Numbers. OMOLOGATA ASI, ECCELSA.



VOLKSWAGEN MAGGIOLINO OVALE 1.192cc 6V 25CV FALDACH, 01/1954. Autoradio AM/FM. Tetto Apribile. Interni elettrici, interni in tutta pelle grigio Charcoal. Moquette nera. RESTAURO IN MODO MANICALE.



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. RESTAURO IN MODO MANICALE.



M.B. 380 SE W126, 03/1981. Autoradio BLAUPUNKT DUBLIN C30. Climatizzatore. Interni in velluto grigio. Tetto apribile elettrico. Uso e manutenzione, service e doppie chiavi originali. Iscritta ASI. PERFETTA.



CITROEN DYANE 6 CONFORT, 03/1980. Km 79.299. Sedili anteriori regolabili longitudinalmente. Citure di sicurezza originali dell'epoca. Totalmente revisionata di meccanica, pneumatici nuovi, capote nuova. ISCRITTA ASI, PARI AL NUOVO.

NUOVA APERTURA TORINO - Show Room e Vendita: Moncalieri (TO) - Strada Nuova, 299
infoto@silvauto.it - TEL. 011.6470370 - FAX. 011.6470112

PRESENTI ALLA FIERA 'MOTOR GALLERY' DI MODENA 10-11 MAGGIO 2014 - PAD. A
VISITA IL NOSTRO NUOVO SITO: WWW.SILVAUTO.IT

TYP 183 ILTIS, 1980, celeste, omologata ASI, rarissima versione civile, tutta originale, 40.000 km, poco più di 100 esemplari, visibile a Cagliari, Tratt. ris.

3398105167

VENDO MOTO

BENELLI

NUOVO LEONCINO SP. SC., 04/1970, rosso, esente bollo, documenti originali, conservato, ottimo, pochi km. Ore 8.30/14.30, € 2000

0321624820

BIANCHI

BERNINA 4 TEMPI 125, 1959, azzurro, documenti e targa originale BS, motore perfetto, iscritto FMI, prezzo Ruoteclassiche, visibile a Brescia

3473151188

BMW

R80 ST, 1983, rosso metallizzato, perfettamente conservata, ASI, km 40.000, accessoriata, targa originale, qualsiasi prova, visibile a Bologna, € 5000

3383493666

DUCATI

500 GTV, 1982, nero/oro, ottime condizioni, iscritta FMI e ASI, revisione ok, gomme ok, pronta uso, nessun lavoro da eseguire, visibile a Perugia, € 1800

330882503

GILERA

125 5V, 1970, grigio, targa oro, collaudata, documenti e targa originali, verniciata da nuova, catena e pignone nuovi, € 3400

3476323675

125 TURISMO, 1950, nero/rosso, ASI, FIM targa oro, targata Roma, originale, molto bella, visibile a Genzano (Roma), € 4500

3403937715

HONDA

350 FOUR, 1974, rosso, ottime condizioni, quotazione Ruoteclassiche, eventuale permuta con auto

3881936066

INNOCENTI

LAMBRETTA MOD. B, 1949, rosso, ASI, ottimamente conservata, targhe e documenti originali, visibile a Ancona, € 6500

335327795

KAWASAKI

KH 400 S32T, 1978, verde, perfettamente conservata, da vetrina, FMI, RM 10400, gomme nuovissime, € 6000

3281883528

MONDIAL

125 REGOLARITÀ, 1976, arancio, mai immatricolato, con foglio d'origine della casa, motore Sachs, ottimo stato di conservazione. Prezzo trattabile, visibile a Grosseto, € 1500

3290454819

MOTO GUZZI

LE MANS III, 1982, rosso-nero, conservata, qualsiasi prova, vendo o scambio con Fiat 500 D/N, visibile a Livorno, € 6000

3479375856

PIAGGIO

■ **VESPA 125 FARO BASSO**, 1954, sabbia, restauro totale 2011, perfetta e originale, targata, 3 marce, in rodaggio, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

0375790025 - 3498689674

VESPA 150 GS (VS5), 1961, grigio, condizioni da concorso, due proprietari, collezione privata decennale, disponibili vari modelli, € 7200, visibile a Bologna,



336460304

SIMONINI

125 LONG RANGE 7M, 1977, blu/argento, con documenti per passaggio, uniproprietario, conservata in ottime condizioni, targa oro ASI, € 3000

3881936066

TERROT

■ 1920, grigio, moto completa e totalmente restaurata, € 10.000, visibile a Milano,



335355594

TRIUMPH

BONNEVILLE 650 CC, 1972, viola/beige, restauro completo, Dunlop K81 nuove, targa e documenti originali, vera occasione, foto a richiesta, visibile a Sassuolo, € 9950

3356483468

VENDO VARIE

■ in blocco Motom 1951 più Velosolex più Aquilotto, al miglior offerente

3389369456

ANNUARIO GENERALE TCI, Touring Club Italiano, 1932-1933, condizioni eccellenti, visibile a Palermo,

3200655282

AUTOMODELLO FERRARI 375 MM, Bosica, tre aperture, dettagliato nei minimi particolari, prezzo impegnativo

3355754548

CAR CARE & RECOVERING | MANUTENZIONE ORDINARIA | SERVIZI ACCESSORI

CAR MAG



Affascinanti orologi tachimetro delle leggendarie auto sportive
BMW 328 - 1939



Realizzati a mano da Bavarian Crono con movimento svizzero.
Ulteriori serie qui sotto:
www.bavarian-crono.de
Bavarian Crono Tel.: +49 9624 931494

vuoi visitare l'Umbria su un'auto storica?



...ai piedi dei Sibillini...



te la noleggias
www.castoriana.it - info@castoriana.it
tel. 339.3718562 - NORCIA loc. Capo del Colle

nanni BOLOGNA
RIFORNIMENTI

Tel. 348.8852994 - 338.3096922
Fax 051/969855



www.fiat500sport.com
**RICAMBI E ACCESSORI
SPORTIVI E CORSA PER
Fiat 500 D/F/L/R - 126
ABARTH 595/695
GIANNINI 500/590/650**

**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
e-mail: agenziaacs@yahoo.it

ASSICURIAMO PER VEICOLI STORICI
RESPONSABILITA' CIVILE IN TARIFFA
AGEVOLATA A PARTIRE
DA 20 ANNI DI ETÀ.



POSSIBILITA' FURTO-INCENDIO
CON QUOTAZIONE RUOTE CLASSICHE.

PER INFORMAZIONI
www.assi-service.net
tel.0173-283587
mail: info@assi-service.net

S.M.S.
battilastra

- Sabbliatura e pulizia di tutta la carrozzeria.
- Ricostruzione parziale o completa di lamierati.
- Lamieratura di carrozzerie classiche e alluminio.
- Collaborazione per restauri completi.
- Recupero ricambi di carrozzeria.
- Valutazioni stato di conservazione mezzi storici.
- Documentazione e garanzia totale del restauro.

**SPECIALIZZATO NEL RESTAURO
DI AUTO E MOTO D'EPOCA**
S.M.S. di Moni Massimo
Via Stroppata n°78b Albansino (RA) tel 335 385946
www.sms-italy.eu
e-mail: info@sms-italy.eu

F.lli DEMINICI

Via Piemonte, 37
Z.A. Corno di Zambone
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
MERCE PRONTA CONSEGNA
EVENTUALI VISITE PER APPUNTAMENTO

RUOTAMARKET



**CERCHI IN LEGA LEGGERA MADE IN ITALY
PER AUTO STORICHE ITALIANE.**

Abarth 4,5x12-5x13-5,5x13-7x13-8x13
Fiat 500 4,5x12-5x12
Lancia Fulvia 6x14
Delta Integrale 7,5x16-8x17
Alfa Romeo Giulia 5,5x14
Alfa 33,75 7x15

Revisione, centratura, verniciatura e lucidatura
cerchi in lega. Trasformazione (allargatura)
cerchi in ferro.

BLACK LINE
Cerchi in lega leggera MADE IN ITALY, per berline,
Suv, crossover, 4X4, nell'esclusiva finitura
**NERO OPACO, NELLE MISURE COMPRESSE
TRA 14" E 20".**

RUOTAMARKET SAS
VIA RUTILIA, 19/14 - 20141 MILANO
TEL.: 02 57404668 WEB: www.ruotamarket.com
MAIL: ruotamarket@libero.it

AUTORADIO D'EPOCA. 1950/1960/1970/1980/1990, antenne, plancie, altoparlanti ecc., telefonare dopo le 18.00



3397704801

BARCA A VELA DUFOUR. 2005, bianco, 40, 12 metri, poco navigata, unico proprietario, 6 letti + dinette. In alternativa scambio con auto storica importante, visibile a Punta Ala, € 65.000

0302792090

BOLLI D'EPOCA. 1928/1983, copie da originali, per auto e portabollo € 10, per moto € 5, s.badoni@virgilio.it, visibili a Roma,



tutti i bolli per le tue auto e moto d'epoca completi di portabollo dal 1928 al 1983
Tel. 3881221589

3881221596

BOLLI PER AUTO D'EPOCA. 1923-1988, da originali. sciaudio@tiscali.it, € 5

3423277825

CAMPIONARI DI PELLE PER SELLERIA. Daimler, Aston Martin, Jensen e Maserati, circa 12 cmx6, in uso nei concessionari anni 50-60 per la scelta delle pelli degli interni vetture. Molto belli e rari, prezzo cadauno € 50

3487562549

CARBURATORI DELLORTO. DHLA 40, serie carburatori per Alfa Romeo Giulietta SS, funzionanti, con pompetta di ripresa, visibile a Mantova,

0376819279

ENCICLOPEDIA DELL'AUTOMOBILE. 1968, condizioni impeccabili, € 150

3408927229

FASCE BIANCHE PNEUMATICI, effetto estetico perfetto, tutte le misure più comuni, € 60

3356507707

FASCICOLI "LA MIA OFFICINA ABARTH", tutti i fascicoli e raccoglitori, Carlo

3408927229

MOTORISTA COMPLESSIVISTA, con esperienza auto anni 50/60/70, offre propria disponibilità part time presso officine interessate (zona Torino-Milano)

3394170901

PER ALFA ROMEO Giulia Spider 1600, motore da revisionare, codice 00112, filtro aria, freni a disco

3389369456

PER ALFA ROMEO Giulia, Giulietta, Gt Bertone, motori, lamierati vari, 1315, 102, 166, 112, 536, 548 più cerchi metallo e lega

3389369456

PER ALFA ROMEO 1958, Giulietta Spider passo corto, hardtop, altro materiale di meccanica e carrozzeria

3389369456

PER ALFA ROMEO Giulietta SS e Spider, coppia vetri porta destra e sinistra nuovi, ingranaggi 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 1992-1996, 155, coppia guarnizione battuta porta dx e sx, originale Alfa Romeo con busta originale ancora sigillata, invio foto su richiesta, visibile a Belluno, € 150

3404839620

PER ALFA ROMEO 1982, Alfasud 5M, cofani, portiere anteriori e posteriori, cuscinetti anteriori, carburatore Weber doppio corpo, fanali anteriori e posteriori, pastiglie nuove e altro. Dario

3420025287

PER ALFA ROMEO Alfetta Berlina e GTV, paraurti nuovi, fanali, volante, strumenti, braccioli, alzavetri o paraurti anteriori Turbodelta e altro

3920231942

PER ALFA ROMEO Giulia GT, motori 526, 530, 512, volanti, cerchi paraurti, mascherine varie, minuterie etc., visibili a Como,

3386269192

PER ALFA ROMEO Giulietta TI, motore tipo 129 da revisionare, non bloccato e un 506 per Giulia, visibili a Gambettola,

337607308

PER ALFA ROMEO Giulietta, ruota bimetallica 4.5x15, acciaio alluminio, non usata, € 720

3334386446

PER ALFA ROMEO 1963-1976, GT Bertone, ricambi di meccanica e carrozzeria, volanti, libri e foto con autografi piloti Alfa, visibili a Ravenna,

3381500621

PER AUTOCARRI E RIMORCHI, anni 60-70, fari posteriori e numerose plastiche di ricambio. Carlo

3408927229

PER BMW 1980, 318, porte, cofano anteriore e posteriore, cruscotto, parabrezza, lunotto, fari, mascherina, canna sterzo con volante, paraurti. Visibili in Campania

3392827568

PER CITROËN DS, berlina e cabriolet, ricambi nuovi e usati

3355945776

PER CITROËN DS, dispongo di ricambi vari di meccanica e idraulica. Pietro, a Milano

3474417703

PER FIAT 124, 1100 R e 850, libretto uso e manutenzione

3408927229

PER FIAT 126, ricambi di meccanica e carrozzeria, in blocco o singolarmente, prezzo da svendita totale

3291332341

PER FIAT Uno Turbo i.e., scritta anteriore su mascherina posteriore su baule

3391118827

Enrico C. Alvisi
Auto d'epoca e di prestigio

CLASSICMOTOR



R.ROYCE S.SHADOW II ROSSA PELLE CHIARA. UNICA. €. 17.500



R.ROYCE S.SHADOW II TETTO EVERFLEX. DA VETRINA. €. 20.000



R.ROYCE S.SHADOW 1976 SERIE 1. PELLE CHIARA. BELLISSIMA. €. 15.500



R.ROYCE S.SPUR II 1990 UNICA, ACTIVE RIDE. TEL E BAR POST. €. 18.500



R.ROYCE S.SPIRIT II 1990, ACTIVE RIDE. PELLE GRIGIA. BELLISSIMA. €. 16.990



R.ROYCE S.CLOUD 2. SERVO STERZO. APPENA TAGLIANDATA. €. 29.500



BENTLEY TURBO R INIEZIONE. BLU LAGUNA. STUPENDA! PELLE CHIARA. €.15.000



MERCEDES 420 SEC 1990. FAVOLOSA, VICINO AL NUOVO! €. 9.000



MERCEDES 560 SEC 1992. ULTIMISSIMA PRODUZIONE. €. 8.900



RANGE ROVER 3.9 1990. AUTOMATICA. CONDIZIONI UNICHE! 134.000 KM.

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@rollroyceclassicmotor.it www.rollroyceclassicmotor.it

**RICAMBI
ROSSOCORSA**

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

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

CERCHI per auto d'epoca
dagli anni '60 ad oggi

Reperimento cerchi rari

DAVIDE TASSI

Via Marconi 35 - 44012 BONDENO (FE)
Cell. 347/2511545 - tassi.davide@yahoo.it

www.cerchiautodepoca.com

**CROMATURA
BON RENATO** SnC

Trattamenti industriali e artigianali:

- Restauro auto e moto d'epoca
- Restauro accessori nautici
- Restauro oggettistica varia
- Nichelatura lucida ed opaca
- Cromatura bianca e nera
- Ramatura
- Lucidatura e micro-sabbatura

Viale Cruto, 24 10090 Bruino (To)
tel. 011/9087900 fax 0119089847
www.cromaturabon.com
commerciale@cromaturabon.com

Paolini
www.paolini.it
Tel. 071 6620010

**Interni
d'Autore**
new & old cars

**BORGHINI
EPOCA**

Pneumatici e gomme d'epoca

Tel. 0532.7732 51/458579
Viale po 90/a-d, 44100 Ferrara
Fax 0532.774095-borghinipneumatici@gmail.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.gardanicambi.com
e-mail info@gardanicambi.com

**CARBURATORI
AUTO
STORICHE**

CELL. 338-3146038

INTERNI AUTO MAIELI

RESTAURO INTERNI AUTO STORICHE
CONFORME NORMATIVE A.S.I.

MAIELI

Via F. Baracca, 3 Canedole (MN)
Tel.: 0376 - 695105
Fax: 0376 - 695300
e-mail: maieli@inwind.it
www.interniautomaieli.com

Auto d'epoca
Cacciani

Restauri da batter le mani

RESTAURO PROFESSIONALE CURA DEL
PARTICOLARE FINO AL RAGGIUNGIMENTO
DELLA PERFEZIONE

CUPRAMONTANA (AN) TEL.0731/789153
www.restauroautodepoca.it

DEI KÄFER SERVICE
VW Classic Parts

'con voi... per loro'
"with you ... for them"

www.deikaferservice.com
Loc. San Marziale, 27 Colle di Val d'Elsa (SI)
Tel. +39 0577 928366 - Fax +39 0577 909919

**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

PER INNOCENTI 900 Spider, copriabitacolo, cover rossa originale, come nuova, visibile a Arco (TN), € 350
3471586815

PER INNOCENTI 1968, amaranto, Mini Minor 850, selleria, lamierati, vetri, monoblocco, fari, ricambi vari di meccanica e carrozzeria, visibili a Terni, € 355427283

PER JAGUAR, 4 cerchi a raggi, € 1200
3485705971

PER LANCIA Aurelia berlina, orologio mai montato, nuovo, € 600
0521284284

PER LANCIA Flaminia 2800 cc, calotta spinterogeno nuova, visibile a Grosseto, € 250
3290454819

PER LANCIA, 1966, rosso, Fulvia Coupé 1.2, serbatoio benzina in perfetto stato, come nuovo + sedile posteriore, visibili a Roma, € 500
368510428

PER LANCIA Fulvia Coupé I serie, volante in mogano, restaurato, pari al nuovo, € 250
330431411

PER LANCIA, Fulvia, Gamma berlina, Beta, Lancia 2000 berlina e coupé, manuali per riparazione originali, € 50
3283056562

PER MASERATI, Quattroporte, Karif, Shamal, Ghibli, Biturbo, 228, 430, libretto uso e manutenzione
3283056562

PER MERCEDES 190 SL, portabagagli, cofano posteriore completo acciaio cromato, nuovo
3391027427

■ **PER PORSCHE**, 1965/1974, 356 e 911, tappeti in velluto bordato, stemma ricamato, colori: nero, beige, rosso, € 95



3382967592

■ **PER PORSCHE**, 356/911, 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, 1972, 2.4 S Coupé, motore serie 632 1972 smontato, completo, ottimo stato, visibile a Torino, € 8000
0116611535

PER PORSCHE 356, motore completo, potenziato 1957
0290111038 - 3355346747

PER PORSCHE 911, cerchi Fuchs 8x16 e 6x16, perfetti, pronti da montare, € 2400
3936930133

PER PORSCHE, 1985, nero, 911, due sedili anteriori in pelle nera, perfetti, elettrici, come nuovi, visibili a Roma, € 1000
368510428

PER PORSCHE, 1976-1989, set di 4 cerchi Fuchs mis. 8x16 e 6x16, restaurati, perfetti, in omaggio tappi copriforo, € 2000
3936930133

PER VOLKSWAGEN, 1960-1970, Maggiolino, 4 cerchi con pneumatici 5,60x15 seminuovi e marmitta nuova, per motore 1200 cc 34 PS, visibili a Bologna, € 2000
3336467893

PNEUMATICI, BF Goodrich Winter Stalom 235 75 15 fascia bianca, nuovi, 4 pezzi, ore pasti. Prezzo da definire, visibili a Como, € 31933112

PNEUMATICI CHIODATI, Vredestein Artrac 185/65 R 15, 4 pezzi con 2000 km e 2 pezzi a km 0, visibile a Gallarate (VA), € 300
3334373272

PNEUMATICI MICHELIN, 2008, XWX 205/70/14, 70%, per Dino Fiat/Ferrari, € 700
3484406481

RIVISTE, Ruoteclassiche 1987/2013 (anche annate singole), Autosprint 1964/2013, Rombo 1981/2001, Auto Italiana 1957/1969, Quattroruote 1956/2013, Motociclismo 1946/2013, Motociclismo d'epoca, Auto d'epoca, La Manovella 1975/2010 e altre
3332493694

RIVISTE "QUATTORRUOTE", 1975-2003, collezione, visibile a Ivrea (TO), € 3332634669

RIVISTE "RUOTECCLASSICHE", raccolta completa, visibile a Sondrio, € 900
3403551881

BREDA

■ **740-267**, 1910, nero, motrice Breda tipo 740, in buone condizioni, museo cede, visibile a Milano



335355594

CORVETTE

C1, 2013, rosso, consolle a parete, Replica, scala 2/3, disponibile anche Porsche 911, cm. 105x50, kg. 10, € 990, visibile a Appiano, € 8000



3357495925

C1, 2013, rosso, Replica, scala 2/3, motore a benzina, cm. 275x114x97, freni a disco, differenziale, due posti, kg. 190, € 13.332, visibile a Appiano, € 8000



3357495925

FIAT

500, 2013, bianco, sofà in lamiera della Fiat, anni 70, cm. 133x85x100, tessuto in alcantare, € 5368, visibile a Appiano, € 2000



3357495925

JEEP

MB, 2013, verde, Replica, scala 2/3, motore a benzina, cm. 225x144x95, freni a disco, differenziale, due posti, kg. 190, visibile a Appiano, € 3357495925



3357495925

LOCKHEED

■ **F 104 S**, mimetico, apparecchio F 104, praticamente completo di tutto, no carrelli, 102" stormo di Rimini, museo vende, visibile a Milano, € 335355594



335355594

FIAT

PER 128 SPECIAL, ricambi originali d'epoca di carrozzeria, tappezzeria, elettrici ecc, € 3283787456

3283787456

PORSCHE

JUNIOR MONOCILINDRICO, 1952, rosso, trattore, restauro pari al nuovo, targato, documenti ok, motore nuovo, vendo al costo del restauro, € 12.500, visibile a Sondrio, € 3483636606



3483636606

TIPP

■ **TRAM**, 1918, verde, motrice tipo Tipp delle Tramvie Interpadane, poi n. 3 della ATM di Milano, restaurata e funzionante, visibile a Milano, € 335355594



335355594

COMPRO AUTO

ALFA ROMEO

Spider o Sprint o Giulia Gt 1750/2000 cc o Giulia berlina 1600 cc
3387258514

CHEVROLET

CORVETTE C2, 1963-1967, coupé, manuale, già restaurata, in ordine, documenti di passaggio, senza permuta
3386215297

FIAT

JUNGLA 600 SAVIO, in tutte le condizioni, Austria
00436605500391

HONDA

S 800, 1965-1975, in qualsiasi condizione, vari colori, anche S 600 o Nash Metropolitan
3355367519

VOLKSWAGEN

MAGGIOLINO CABRIOLET (TYP 15), 1961-1963, 6 V, colore indifferente, prezzo coerente, acquisto, acuire@libero.it, Parma
3388641668

VOLKSWAGEN

181 PESCACCIA, circa 1970, in tutte le condizioni, Austria/Carinzia
00436605500391

COMPRO VARIE

AUTOMODELLI, 1960-1990, Dinky, Corgi, Minichamps, BBR, scala 1:43 e 1:24, obsoleti, kit, diecast, cerco collezioni, e.sard@libero.it
022367505

022367505

AUTOMODELLI, Marklin, Rivarossi, Dinky Toys, Corgi, Schuco di vario tipo, trenini e macchinine in latta
3466800367

3466800367

PER BIANCHI, 1935, Freccia Oro 250 N, manubrio cavi interni manettini sotto, marmitta, portapacchi, cassetti e carburatore Gurtner 18.5
019519447

019519447

RIVISTE, Autosprint dal 1961 al 1969, Motor Italia, Ruoteclassiche, Tam di Quattroruote e Speciali Domus, libri, riviste ed annuari sulla Ferrari, Motociclismo dal 1914 al 1970, Motociclismo d'epoca, vecchi libri e riviste su auto e moto ante e dopo guerra
3472303761

3472303761

RIVISTE AUTO D'EPOCA, 1985-1986-1987
3291332341

3291332341

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

INFONLINE: 089 9950594

500RICAMBI

RICAMBI ACCESSORI SPORTIVI
AUTO D'EPOCA FIAT 500

www.500ricambi.it

Via S. Francesco, 13 - 84098 Pontecagnano F. (SA)

Bergia Paolo

Officina specializzata
Alfa Romeo

Restauro Auto d'Epoca

Via Bignone, 85 - Centro Artigianale "Le Macine"
10064 Pinerolo (To) - Tel./Fax 0121.77391
autodepocabergia@virgilio.it - www.alfabergia.com

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

AUTORICAMBI
SASSI

Web: <http://www.autoricambiassi.com>
E-mail: sassiauto@autoricambiassi.com

RICAMBI PER CARROZZERIE
VEICOLI D'EPOCA - FIAT, ALFA, LANCIA:
LAMERATI, PARALURTI, SCRITTE,
COPPE RUOTA, VOLANTI, MASCHERINE,
FARI, FANALINI, SPECCHI...
10154 Torino - Via Maddalene 15-17
Tel. 011/2470358 fax 011/2410966

MAC RESTAURI

CITROËN D'EPOCA

0362 305873 Desio (Milano)
347 0645735 Via Bolto, 9
338 1757047 www.macrestauri.com

DKS AUTOMOTIVE

www.dksautomotive.com

Ricambi e Accessori per:
Renault R4 e Derivati
Citroen 2 CV - Dyane - Mehari

Tel. 0577.909002 - Fax 0577.909919

Elettrauto Franco s.r.l.

COSTRUZIONE STRUMENTI
IMPIANTI ELETTRICI
ED LORO ACCESSORI

Via Della Potara, 41/A - 36015 SCHIO (VI)
Tel. off. (0445) 526460 - Fax 530052

Pizzarelli Fausto

RICAMBI
E ACCESSORI
AUTO D'EPOCA

TUTTO PER FIAT 500 e 600 INTERNI
COMPLI - CAROTTE PEDANE ecc.
STAMPA SCRITTE PER AUTO D'EPOCA

REGGIO EMILIA Tel. / Fax (0522) 991135
Portatile (0337) 569941

STUDIO NICOLINI BRUNO SNC

Via Pasteur 6/e, 42100 Reggio Emilia
tel. 0522/551061 fax 0522/558131,
e-mail: nicolini@semetra.it

Pratiche automobilistiche ad elevato
grado di difficoltà

New International website of historic cars

WWW.OLDCAR24.COM

Inserzona gratis la tua auto storica!

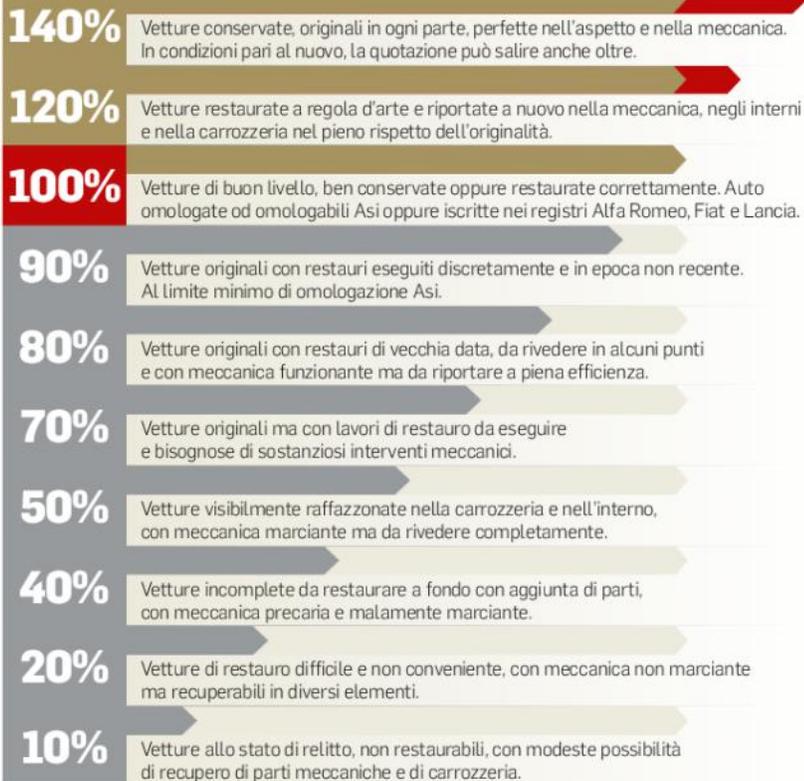
Thanks to



personal

VI ASPETTIAMO A MILANO AUTOCLASSICA DAL 25 AL 27 APRILE

10 GRADI DI VALORE



IL PREZZO DI RUOTECLASSICHE

QUANDO VALE DI PIÙ E QUANDO DI MENO

Il valore di un'auto storica è fortemente influenzato dalle condizioni di meccanica e di carrozzeria e dalla fedeltà dell'eventuale restauro. I nostri prezzi si riferiscono a "vetture di buon livello, originali, ben conservate oppure restaurate correttamente, omologate od omologabili Asi oppure nei registri Alfa Romeo, Fiat e Lancia". A ogni variazione delle suddette condizioni, indicate nel grafico qui a lato come pari a 100, corrisponde una variazione percentuale, in più o in meno, del valore della vettura.

GUIDA ALLE QUOTAZIONI

Le nostre stime costituiscono un punto di riferimento sicuro per chi vende o compra una "storica" e per le società assicuratrici. Esse coprono un arco di tempo che va dal 1918 al 2003, ricongiungendosi così ai "Prezzi dell'usato" pubblicati da Quattroruote.

Le vetture con oltre 20 anni sono tutte quotate, anche se talune versioni possono risultare accorpate perché di identico valore commerciale; le vetture da 10 a 20 anni sono invece selezionate in considerazione della loro importanza collezionistica.

I parametri adoperati per aggiornare i valori delle auto si basano su analisi di mercato, verifica delle inserzioni del nostro "Vendo & compro", sondaggi presso i principali commercianti di settore e, in minor misura, sui prezzi battuti nelle varie aste internazionali; sono elaborati seguendo lo stesso metodo usato da Quattroruote.

I prezzi sono in euro; solo le vetture americane sono valutate in dollari, sulla base del mercato statunitense, e raggruppate in "famiglie" di modelli con caratteristiche e quotazioni analoghe.

I prezzi dei motocicli fanno registrare variazioni significative solo nel medio periodo: ne pubblichiamo quindi le quotazioni due volte l'anno, in giugno e in dicembre.

valutazioni in crescita • valutazioni in discesa

Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro
ABARTH ITALIA				ACMA FRANCIA				ALFA ROMEO ITALIA				VALUTAZIONI IN CRESCITA			
500 BERLINA	479	1957-63	15.000	1000 BERLINA CORSA	982	1965-67	32.000	ACMA 400	393	1958-64	9.000	6C 2500 S FRECCIA D'ORO	2443	1947-52	100.000
500 COUPÉ ZAGATO	479	1957-59	22.000	1000 RADIALE BERLINA	982	1966-67	38.000					6C 2500 SS VILLA D'ESTE	2443	1949-52	350.000
595	594	1963-71	18.000	2200 COUPÉ 2+2 ALLEMANO	2160	1959-60	25.000					6C 2500 SS CABRIOLET	2443	1946-51	250.000
595 SS	594	1964-71	20.000	2200 CABRIOLET ALLEMANO	2160	1959-60	28.000					1900	1884	1950-54	22.000
695	690	1964-71	22.000	2400 COUPÉ ELLENA	2323	1961-63	25.000	RL N/S	2916-2994	1922-25	180.000	1900 TI	1884	1952-54	25.000
695 SS	690	1964-71	25.000	2400 COUPÉ ALLEMANO	2323	1963-65	27.000	RL TURISMO	2994	1925-27	140.000	1900 SUPER	1975	1954-59	22.000
695 SS ASSETTO CORSA	690	1965-71	30.000	1300 BERLINETTA SIMCA	1280	1962-64	85.000	RLSS	2994	1925-27	250.000	1900 TI SUPER	1975	1954-57	28.000
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 PRIMAVERA	1975	1955-57	35.000
750 COUPÉ ZAGATO	747	1955-57	45.000	AC GRAN BRETAGNA				6C 1500 NORMALE	1487	1927-29	80.000	1900 SPRINT I SERIE	1884	1951-53	70.000
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 II SERIE	1884	1953-54	65.000
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 SS	1975	1954-55	85.000
850 RECORD MONZA ZAGATO	785-847	1959-61	60.000	ACE (MOTORE AC/FORD)	1991-2553	1954-63	60.000	6C 1750 SPORT	1752	1929-33	200.000	1900 SS (MODELLO 1956)	1975	1955-59	60.000
850 TC BERLINA	847	1961-65	22.000	ACE (MOTORE BRISTOL)	1971	1954-63	90.000	6C 1750 TURISMO	1752	1929-33	100.000	AR 51 «MATTIA»	1884	1951-53	18.000
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	DAUPHINE	845	1960-64	3.500
850 STRADALE ZAGATO	847	1960-61	50.000	ACECA (MOTORE FORD) COUPÉ	2553	1961-63	50.000	6C 1750 GRAN SPORT	1752	1930-33	700.000	GIULIETTA I SERIE	1290	1955-59	12.000
MONDIMILLE SCORPIONE/GT	982	1961-63	60.000	ACECA (MOTORE FORD) COUPÉ	2553	1961-63	50.000	6C 1750 GRAN TURISMO COMPR.	1752	1931-32	350.000	GIULIETTA II SERIE	1290	1959-61	11.000
OT 850 BERLINA	847	1964-68	10.000	ACECA (MOTORE BRISTOL) COUPÉ	1971	1954-63	65.000	6C 2300	2306	1932-34	1.500.000	GIULIETTA III SERIE	1290	1961-63	10.000
OT 1000	982	1964-68	12.000	COBRA 260	4261	1962-63	300.000	6C 2300 TURISMO/B LUNGO	2309	1934-39	130.000	GIULIETTA IV SERIE	1290	1957-59	14.000
OT 1000 COUPÉ	982	1964-68	15.000	COBRA 289 MK2/MK3	4736	1962-65	500.000	6C 2300 GRAN TURISMO/B CORTO	2309	1934-39	150.000	GIULIETTA V SERIE	1290	1959-61	13.000
OTR 1000 COUPÉ	982	1964-68	17.000	COBRA 427	6897	1964-68	450.000	6C 2300 PESCARA/B PESCARA	2309	1934-37	250.000	GIULIETTA VI SERIE	1290	1961-65	12.000
OT 1300/1124	1280	1966-69	14.000	COBRA MK IV	4942	1963-87	100.000	6C 2300 MILLE MIGLIA	2309	1936-39	350.000	GIULIETTA SPRINT I SERIE	1290	1954-58	30.000
OT 1300 SCORPIONE SS/FLOMBARDI	1280	1969-71	18.000	COBRA 212 S/C V8 / MK IV CRS	3506-4942	1999-00	90.000	6C 2900A	2905	1936	1.500.000	GIULIETTA SPRINT II SERIE	1290	1958-59	27.000
OT 1300 PROTOTIPO	1280	1965-68	85.000	428 FRUA COUPÉ/SPIDER	6889	1967-73	40.000	6C 2900B	2905	1937-39	2.500.000	GIULIETTA SPRINT III SERIE	1290	1959-62	25.000
OTR 1000 COUPÉ BERTONE	982	1965-67	17.000	3000 ME	2994	1979-84	12.000	6C 2500 TURISMO 5 POSTI/6 POSTI	2443	1939-45	60.000	GIULIETTA SPRINT VELOCE I SERIE	1290	1955-58	35.000
OTSS 1000 COUPÉ	982	1964-68	18.000	SUPERBLOWER/CRS/COBRA	3506-4942	1997-03	100.000	6C 2500 SPORT	2443	1939-45	130.000	GIULIETTA S.V. I SERIE «CONFORT»	1290	1958	32.000
1000 BERLINA	982	1962-67	25.000	ACM ITALIA				6C 2500 SUPER SPORT	2443	1939-43	150.000	GIULIETTA SPRINT VELOCE II SERIE	1290	1958-62	30.000
1000 BERLINA CORSA	982	1962-64	30.000	10.1 ENDURO/OFF AWD	1588-1595	1988-93	1.000	6C 2500 COLONIALE	2443	1939-42	45.000	1300 SPRINT	1290	1963-65	23.000
								6C 2500 TURISMO 6P./LMOUSINE	2443	1946-50	65.000	GIULIETTA SPRINT SPECIALE	1290	1957-62	45.000

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
GIULIETTA SZ	1290	1958-61	85.000	ALFETTA 2.4 TURBODIESEL	2392	1983-84	2500	145 1.9 TD	1429	1994	1.000	4F TORPEDO	1947	1926-28	35.000
GIULIETTA SZ CODA TRONCA	1290	1961-62	150.000	ALFETTA GT	1570-1779	1974-80	7.000	146 1.3 L 1.6	1351-1596	1994	1.000	22 BERLINA	3500	1929-32	70.000
GIULIETTA SPIDER I SERIE	1290	1965-68	40.000	ALFETTA GTV 2000/2000L	1962	1978-80	6.500	146 1.7 1.6V	1712	1994	1.500	ARMSTRONG SIDDELEY GRAN BRETAGNA			
GIULIETTA SPIDER II SERIE	1290	1968-61	37.000	ALFETTA GTV 2000 AMERICA	1962	1979-80	7.000	146 TI 2.0 T SPARK	1970	1995-99	2.000	30	4960	1919-32	35.000
GIULIETTA SPIDER III SERIE	1290	1961-62	35.000	ALFETTA GTV TURBODELTA	1962	1979-80	18.000	146 1.9 TD	1929	1994	1.000	18/18 MK II	2318-2872	1921-27	30.000
GIULIETTA SPIDER VELOCE I SERIE	1290	1966-68	45.000	ALFETTA GTV 2.0	1962	1980-82	6.000	156 2.0 JTS	1970	2002-03	1.500	4/14 / 4/14 MK II	1852	1923-29	20.000
GIULIETTA SPIDER VELOCE II SERIE	1290	1968-61	42.000	GTV 2.0	1962	1983-87	6.000	156 2.5 V6 24V	2492	1997-03	1.500	15	1900-1928	1927-30	20.000
GIULIETTA SPIDER VELOCE III SERIE	1290	1961-62	40.000	ALFETTA GTV 2.0 GRAND PRIX	1962	1981-82	7.000	156 6TA	3179	2001-03	11.000	20 LONG/20 SHORT	2872	1927-32	25.000
GIULIA 1600 SPRINT	1570	1962-64	23.000	ALFETTA GTV 2.5	2492	1980-82	8.000	156 6TA SELESPEED	3179	2001-03	12.000	12	1236-1434	1928-31	18.000
GIULIA SPRINT SPECIALE	1570	1962-65	40.000	GTV 2.5	2492	1983-87	8.000	156 6TA SPORTWAGON	3179	2001-03	10.000	NEW 20	3190	1932	25.000
GIULIA 1600 SPIDER	1570	1962-65	32.000	GIULIETTA 1.3/1.6/1.8/2.0	1357-1962	1977-85	2.500	156 6TA SPORTWAGON SELESPEED	3179	2001-03	11.000	SPECIAL	4960	1932-39	40.000
GIULIA 1600 SPIDER VELOCE	1570	1964-65	35.000	GIULIETTA 2.0 SUPER/TI	1962	1980-84	3.000	166 2.0 V6 TURBO	1996	1999-00	2.000	17 SHORT/STD/LONG	2394	1934	20.000
GIULIA TZ	1570	1963-65	180.000	GIULIETTA TURBODELTA	1962	1982-84	9.000	166 2.5 V6 24V	2492	1998-03	1.500	12 / 14	1666	1936-37	18.000
GIULIA TZ2	1570	1964-65	350.000	GIULIETTA 2.0 TURBODIESEL	1995	1983-85	1.500	166 3.0 V6 24V	2959	1998-03	2.000	20/25	3670	1937	25.000
GIULIA TI (FRENI A TAMBURO)	1570	1962-63	10.000	ALFA 6	2492	1979-83	5.000	166 II SERIE 2.5 V6 24V	2492	2003	2.500	16-SIX	1990	1939	20.000
GIULIA TI (FRENI A DISCO)	1570	1963-67	8.000	ALFA 6 2.0	1997	1983-86	4.000	166 II SERIE 3.0 V6 24V	2959	2003	3.000	16-SIX	2783	1939	25.000
GIULIA TI SUPER	1570	1963-64	30.000	ALFA 6 2.5 Q. ORD.	2492	1983-86	5.000	166 II SERIE 3.2 V6 24V	3179	2003	3.500	16 LANCASTER/TYPHOON	1991	1945-49	15.000
GIULIA 1300	1290	1964-71	7.000	ALFA 6 2.5 TURBODIESEL	2494	1983-86	2.500	147 2.0 TWIN SPARK	1969	2000-03	2.000	18 HURRICANE	1991	1945-49	20.000
GIULIA 1300 TI	1290	1966-72	6.000	ARNA 13/LI	1186-1490	1984-86	1.000	147 GT	3179	2002-03	11.000	18 WHITLEY/TYPHOON	1991	1949-53	17.000
GIULIA 1300 SUPER	1290	1970-72	5.000	33 1.3/1.5/1.5 4X4 (TUTTI I M.)	1351-1490	1983-89	1.500	J2 ROADSTER	3917	1946-51	90.000	18 LIMOUSINE	2309	1950-51	17.000
GIULIA SUPER	1290	1965-72	8.000	33 Q. VERDE	1490	1984-86	2.500	ALLARD GRAN BRETAGNA							
GIULIA 1600 S	1570	1968-70	6.000	33 1.5 GIARDINETTA	1490	1985-87	1.500	ALPINA-BMW GERMANIA							
GIULIA SUPER 1.3	1290	1972-74	5.000	33 4X4 GIARDINETTA	1490	1984-87	2.000	B3 3.3 BERLINA/TOURING	3300	2000-03	6.000	SAPPHIRE 234	2290	1955-58	22.000
GIULIA SUPER 1.6	1570	1972-74	6.000	33 1.3/1.7 I.E.	1712	1988-89	1.500	B3 3.0 COUPE	3300	2000-03	7.500	SAPPHIRE 236	2309	1955-57	18.000
GIULIA NUOVA SUPER 1.3	1290	1974-77	4.500	33 1.7 Q.V.	1712	1986-90	2.500	B3 3.3 CABRIOLET	3300	2001-03	10.000	STAR SAPPHIRE/LIMOUSINE	3990	1958-60	28.000
GIULIA NUOVA SUPER 1.6	1570	1974-77	5.000	33 1.3 S/1.7 SPORT WAGON	1351-1712	1987-89	1.000	B10 3.3 BERLINA/TOURING	3300	2002	8.000	ARO ROMANIA			
GIULIA DIESEL	1760	1976-77	3.000	33 1.5/1.7 4X4 SPORT WAGON	1490-1712	1987-89	1.500	B10 4.8 V8 BERLINA/TOURING	4837	2002	10.000	M 461 C	2512	1971-76	2.000
GIULIA SPRINT GT	1570	1963-66	13.000	33 SPORT WAGON Q.V.	1712	1988-90	2.000	B10 3.0 TD BERLINA/TOURING	2926	2000-01	8.000	SERIE 240	2495-3119	1972-94	1.500
GIULIA GT VELOCE	1570	1966-68	15.000	33 1.8 TD	1719	1986-89	1.000	D10 3.0 TD BERLINA/TOURING	2926	2001-02	6.000	10	1289-1870	1980-00	1.000
GIULIA GT 1300 JUNIOR	1290	1966-71	10.000	33 1.8 TD GIARDINETTA	1719	1986-87	1.000	ALPINE RENAULT FRANCIA							
GIULIA GT 1300 JUNIOR ZAGATO	1290	1969-72	14.000	33 1.8 TD SPORT WAGON	1719	1987-89	1.000	A106 NORMALE	747	1955-60	15.000	ASA ITALIA			
GIULIA GT JUNIOR 1.3	1290	1971-76	8.000	NUOVA 33 1.3/1.5	1351-1490	1990-94	1.000	A106 MILLE MIGLIA	747	1955-60	17.000	1000 GT COUPE	1032	1962-67	65.000
GIULIA GT JUNIOR 1.6	1570	1972-74	14.000	NUOVA 33 1.3 SPORT WAGON	1351	1990-94	1.000	A106 BERLINETTA	747	1961	15.000	1000 GT SPIDER	1032	1963-67	75.000
GIULIA GTA 1600	1570	1965-69	100.000	NUOVA 33 1.8 TD INTERCOOLER	1719	1990-94	750	A106 CABRIOLET	747	1958-60	15.000	ASIA MOTORS COREA DEL SUD			
GIULIA GTA 1300 JUNIOR	1290	1968-72	75.000	NUOVA 33 1.8 TD INTERCOOLER S.W.	1719	1990-94	750	A106 BERLINETTA	747	1958-65	17.000	ROCSA (TUTTI I MODELLI)			
GTAM	1995	1970-71	150.000	NUOVA 33 1.7 I.E.	1712	1990-94	1.000	A106 BERLINETTA	747	1958-60	15.000	ASTON MARTIN GRAN BRETAGNA			
GIULIA 1600 SPRINT GTC	1570	1964-66	25.000	NUOVA 33 1.7 I.E. SPORT WAGON	1712	1990-94	1.500	A106 CABRIOLET	747	1958-60	15.000	1.5 LITRE OHC	1495	1927-32	80.000
1600 SPIDER (DUETTO)	1570	1966-68	16.000	NUOVA 33 1.7 I.E. 4X4	1712	1990-94	1.500	A106 BERLINETTA	845	1958-65	17.000	INTERNATIONAL	1495	1927-32	150.000
1750 GRAN SPORT 4R ZAGATO	1570	1965-67	25.000	NUOVA 33 1.3 I.E. SPORT W. 4X4	1351	1992-94	1.500	A106 BERLINETTA	904	1958-63	17.000	LE MANS	1495	1932-33	150.000
2000	1975	1958-62	8.000	NUOVA 33 1.7 I.E. SPORT W. 4X4	1712	1990-94	1.500	A106 BERLINETTA	998	1958-65	17.000	ULSTER	1495	1934-36	150.000
2600	2684	1962-69	10.000	NUOVA 33 1.7 I.E. PERMANENT 4/4Q	1712	1991-94	2.000	A106 BERLINETTA	998	1958-65	17.000	MX II ROADSTER	1495	1934-36	80.000
2600 DE LUXE (OSI)	2684	1965-67	11.000	NUOVA 33 1.7 I.E. PERM. 4 S.W./Q4 S.W.	1712	1991-94	2.500	A106 COUPE 2	998	1960-64	15.000	2 LITRE ROADSTER	1950	1936-40	65.000
2000 SPRINT	1975	1960-62	14.000	NUOVA 33 1.7 I.E. 16V Q.V.	1712	1990-94	2.000	A108 2-2	845	1961-64	13.000	2 LITRE DB11	1970	1948-50	65.000
2800 SPRINT	2684	1962-66	16.000	NUOVA 33 1.7 I.E. 16V Q.V. S.W.	1712	1990-94	2.000	A108 2-2	904	1961-63	13.000	2 LITRE DB11	1970	1948-50	65.000
2800 SZ	2684	1965-68	55.000	NUOVA 33 1.3 I.E. IMOLA	1351	1992-94	1.500	A110 COUPE (51 CV)	956	1963-64	20.000	DR2 COUPE	2580	1950-53	90.000
2000 SPIDER TOURING	1975	1958-61	35.000	ALFA 75 1.6/1.6 IE/1.8/1.8 IE	1570-1719	1985-91	3.000	A110 BERLINETTA (55 CV)	956	1963-65	20.000	DR2 CABRIOLET	2580	1950-53	120.000
2800 SPIDER TOURING	2684	1962-65	40.000	ALFA 75 2.0	1962	1985-89	3.500	A110 BERLINETTA (51 CV)	956	1963-64	15.000	DR2/4-MK2-MK3 COUPE	2580-2922	1953-59	100.000
33 STRADALE	1995	1967-69	100.000	ALFA 75 2.0 TWIN SPARK	1962	1987-92	5.000	A110 GT4 (51 CV)	956	1963	13.000	DR2/4-MK2-MK3 CABRIOLET	2580-2922	1953-59	140.000
1750	1779	1968-72	7.000	ALFA 75 1.8 INDI	1719	1991-92	3.500	A110 COUPE (61 CV)	956	1963-64	22.000	DR4 COUPE	3670	1958-63	150.000
1750 GT VELOCE I SERIE	1779	1968-70	16.000	ALFA 75 2.0 TWIN SPARK S.N.	1962	1991-92	6.000	A110 BERLINETTA	1108-1149	1964-69	25.000	DR4 CABRIOLET	3670	1958-63	200.000
1750 GT VELOCE II SERIE	1779	1970-72	15.000	ALFA 75 2.5 V6 Q.V.	2492	1985-92	7.000	A110 BERLINETTA	1108-1149	1964-69	18.000	DR4 GT	3670	1959-61	250.000
1750 SPIDER VELOCE	1779	1967-69	16.000	ALFA 75 3.0 V6	2959	1987-92	8.500	A110 GT4	1108	1964-69	13.000	DR4 GT ZAGATO	3670	1960-63	2.000.000
SPIDER VELOCE 1750	1779	1969-72	13.000	ALFA 75 TURBO/TURBO AMERICA	1719	1986-90	7.000	A110 CABRIOLET	1289	1966-69	20.000	DR5 COUPE/VANTAGE	3995	1963-65	300.000
2000 BERLINA	1962	1971-77	9.000	ALFA 75 TURBO QUADRIFOGLIO V.	1719	1990-91	8.000	A110 BERLINETTA	1289	1966-69	30.000	DR5 CABRIOLET	3995	1963-65	300.000
2000 GTV	1962	1971-76	17.000	ALFA 75 TURBO EVOLUZIONE	1719	1987-88	13.000	A110 GT4	1289	1966-69	18.000	DR5 COUPE/VANTAGE	3995	1963-65	300.000
2000 SPIDER VELOCE	1962	1971-82	15.000	ALFA 75 2.0 TURBODIESEL	1995	1985-92	2.000	A110 CABRIOLET SUPER	1289	1967-69	25.000	DR5 COUPE/VANTAGE	3995	1963-65	300.000
SPIDER 1300 JUNIOR	1290	1968-69	14.000	ALFA 75 2.4 TD	2383	1988-92	2.000	A110 BERLINETTA SUPER	1255-1296	1967-71	35.000	DR6 MK2 COUPE	3995	1969-70	150.000
SPIDER 1300 JUNIOR (CODA TRONCA)	1290	1969-72	10.000	ALFA 90 1.8/2.0/2.0 V6	1779-1996	1984-87	2.000	A110 BERLINETTA SUPER	1255-1296	1967-71	35.000	DR6 VOLANTE	3995	1965-70	200.000
SPIDER JUNIOR 1.3	1290	1972-77	8.000	ALFA 90 Q. ORD.	2492	1984-87	3.000	A110 BERLINETTA	1470	1967-68	30.000	DR6 COUPE/VANTAGE	3995	1963-65	300.000
SPIDER JUNIOR 1.6	1570	1972-75	8.000	ALFA 90 2.4 TURBODIESEL	2392	1984-87	1.000	A110 1300 G	1255	1970-71	45.000	DR6 MK2 COUPE	3995	1969-70	150.000
SPIDER 1.6	1570	1975-82	7.000	164 TWIN SPARK	1962	1987-94	1.500	A110 1600	1565	1968-73	40.000	DR6 VOLANTE	3995	1965-70	200.000

Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro				
ATS ITALIA				AUDI GERMANIA				AUSTIN GRAN BRETAGNA				BENTLEY GRAN BRETAGNA							
GT 2500	2468	1963-64	300.000	AUD(AUDI L 72 CV)	1696	1965-68	3.500	RS6 4.2 V8 QUATTRO	4172-41720	2002-03	5.000	BMC MINI MOKE (AUS)	998	1969-70	6.000	41/2 LITRE TORPEDO	4398	1927-31	250.000
6T 2500	2468	1963-64	350.000	80/60 L	1496	1968-72	2.500	RS6 4.2 V8 QUATTRO AVANT	4172	2002-03	6.000	BMC/LEYLAND MOKE (AUS)	998	1970-81	5.000	61/2 LITRE TORPEDO	6597	1926-30	350.000
AUDI GERMANIA				AUSTIN GRAN BRETAGNA				AUSTIN HEALEY GRAN BRETAGNA				BERTONE ITALIA							
80 VARIANT	1496	1968-72	3.000	80 D/TDI	1770	1966-71	3.500	A8 2.8 V6/2.8 V6 30V/QUATTRO	2771	1994-98	2.500	100 BNI	2660	1963-66	30.000	FREECLIMBER/FREECLIMBER 2	1596-2693	1990-95	2.000
75 L/80 L	1696	1966-72	2.500	80 D/TDI II	1770	1966-71	3.500	A8 2.8 V6 30V/QUATTRO	2771	1998-02	3.500	100 BN2	2660	1965	30.000	S4 TORPEDO	1287	1925-27	18.000
75/80 VARIANT	1696	1966-72	3.000	80 D/TDI III	1770	1966-71	3.500	A8 2.8 V6 30V/QUATTRO	2771	1998-02	3.500	100 S BN2	2660	1964-65	70.000	S5 1300 TORPEDO	1287	1928-32	18.000
SUPER 90	1770	1966-71	3.500	80 D/TDI IV	1770	1966-71	3.500	A8 2.8 V6 30V/QUATTRO	2771	1998-02	3.500	100 M BN2	2660	1966	60.000	S5 1500 TORPEDO	1452	1932-34	18.000
50 (TUTTI I MODELLI)	1093	1975-80	1.500	80 D/TDI V	1770	1966-71	3.500	A8 2.8 V6 30V/QUATTRO	2771	1998-02	3.500	100/6 BN4-BN6	2639	1966-69	30.000	S9 BERLINA	1452	1934-39	22.000
80 I SERIE (TUTTI I MODELLI)	1297-1470	1972-76	1.500	80 D/TDI VI	1770	1966-71	3.500	A8 2.8 V6 30V/QUATTRO	2771	1998-02	3.500	3000 BN7/B7T	2912	1959-61	35.000	BIANCHI ITALIA			
80 II SERIE (TUTTI I MODELLI)	1296-1921	1976-81	1.000	80 D/TDI VII	1770	1966-71	3.500	A8 2.8 V6 30V/QUATTRO	2771	1998-02	3.500	3000 MK II BN7/B7/B7	2912	1961-63	40.000	S4 TORPEDO	1287	1925-27	18.000
80 GT (GLI II SERIE)	1588	1976-81	2.000	80 D/TDI VIII	1770	1966-71	3.500	A8 2.8 V6 30V/QUATTRO	2771	1998-02	3.500	3000 MK III B/B	2912	1963-68	45.000	S5 1300 TORPEDO	1287	1928-32	18.000
80/90 Q/90 II S. (TUTTI I M.)	1296-2226	1981-86	1.000	80 D/TDI IX	1770	1966-71	3.500	A8 2.8 V6 30V/QUATTRO	2771	1998-02	3.500	3000 MK I (FROG EYE)	948	1958-61	15.000	S5 1500 TORPEDO	1452	1932-34	18.000
80 D/80 TD II SERIE (TUTTI I M.)	1588	1981-86	1.000	80 D/TDI X	1770	1966-71	3.500	A8 2.8 V6 30V/QUATTRO	2771	1998-02	3.500	SPRITE MK II	948	1961-62	11.000	S9 BERLINA	1452	1934-39	22.000
80/80 QUATTRO IV SERIE	1588-1984	1986-90	1.000	80 D/TDI XI	1770	1966-71	3.500	A8 2.8 V6 30V/QUATTRO	2771	1998-02	3.500	SPRITE MK III	1098	1962-66	10.000	BIZZARRINI ITALIA			
80/80 QUATTRO 16V IV SERIE	1984	1990	1.000	80 D/TDI XII	1770	1966-71	3.500	A8 2.8 V6 30V/QUATTRO	2771	1998-02	3.500	SPRITE MK IV	1275	1967-70	8.000	5300 GT STRADA	5358	1964-68	250.000
80 D/IV SERIE	1588-1896	1986-90	1.000	80 D/TDI XIII	1770	1966-71	3.500	A8 2.8 V6 30V/QUATTRO	2771	1998-02	3.500	SPRITE MK V	1275	1967-70	8.000	1900 GT EUROPA	1897	1967-68	60.000
80/90 QUATTRO II SERIE	1994-2309	1987-89	1.000	80 D/TDI XIV	1770	1966-71	3.500	A8 2.8 V6 30V/QUATTRO	2771	1998-02	3.500	SPRITE MK VI	1275	1967-70	8.000	BMW GERMANIA			
80/90 QUATTRO 20V II SERIE	2309	1988-90	1.000	80 D/TDI XV	1770	1966-71	3.500	A8 2.8 V6 30V/QUATTRO	2771	1998-02	3.500	SPRITE MK VII	1275	1967-70	8.000	315 CABRIOLET	1490	1934-36	40.000
100/100 S/100 LS	1760	1988-71	2.500	80 D/TDI XVI	1770	1966-71	3.500	A8 2.8 V6 30V/QUATTRO	2771	1998-02	3.500	SPRITE MK VIII	1275	1967-70	8.000	326 LIMOUSINE	1971	1936-39	40.000
100 COUPE S	1871	1970-73	4.000	80 D/TDI XVII	1770	1966-71	3.500	A8 2.8 V6 30V/QUATTRO	2771	1998-02	3.500	SPRITE MK IX	1275	1967-70	8.000	327 COUPE/CABRIOLET	1971	1937-39	100.000
100 I SERIE (TUTTI I MOD.)	1760-1871	1972-77	2.000	80 D/TDI XVIII	1770	1966-71	3.500	A8 2.8 V6 30V/QUATTRO	2771	1998-02	3.500	SPRITE MK X	1275	1967-70	8.000	328 ROADSTER	1971	1937-39	350.000
100 II SERIE (TUTTI I MOD.)	1994-2144	1977-82	1.500	80 D/TDI XIX	1770	1966-71	3.500	A8 2.8 V6 30V/QUATTRO	2771	1998-02	3.500	SPRITE MK XI	1275	1967-70	8.000	501 BERLINA	1971	1952-55	17.000
100 III SERIE (TUTTI I MOD.)	1986	1978-82	1.000	80 D/TDI XX	1770	1966-71	3.500	A8 2.8 V6 30V/QUATTRO	2771	1998-02	3.500	SPRITE MK XII	1275	1967-70	8.000	501B	2077	1955-58	17.000
100/100 QUATTRO II SERIE	1781-2309	1982-90	1.000	80 D/TDI XXI	1770	1966-71	3.500	A8 2.8 V6 30V/QUATTRO	2771	1998-02	3.500	SPRITE MK XIII	1275	1967-70	8.000	501B	2580	1955-62	18.000
100 TURBO/TURBO QUATTRO III S.	2226	1986-90	1.500	80 D/TDI XXII	1770	1966-71	3.500	A8 2.8 V6 30V/QUATTRO	2771	1998-02	3.500	SPRITE MK XIV	1275	1967-70	8.000	502 2.2 LITRI	2580	1954-61	18.000
100 D/TDI II SERIE	1986-2461	1982-90	1.000	80 D/TDI XXIII	1770	1966-71	3.500	A8 2.8 V6 30V/QUATTRO	2771	1998-02	3.500	SPRITE MK XV	1275	1967-70	8.000	502 3.2 LITRI	3168	1955-61	19.000
100 AVANT/AVANT QUATTRO	1781-2309	1983-90	1.500	80 D/TDI XXIV	1770	1966-71	3.500	A8 2.8 V6 30V/QUATTRO	2771	1998-02	3.500	SPRITE MK XVI	1275	1967-70	8.000	503 COUPE	3168	1956-59	70.000
100 AVANT TURBO/AVANT TURBO Q.	2226	1983-90	2.000	80 D/TDI XXV	1770	1966-71	3.500	A8 2.8 V6 30V/QUATTRO	2771	1998-02	3.500	SPRITE MK XVII	1275	1967-70	8.000	503 CABRIOLET	3168	1956-59	90.000
100 AVANT Q/TDI	1986-2461	1983-91	1.000	80 D/TDI XXVI	1770	1966-71	3.500	A8 2.8 V6 30V/QUATTRO	2771	1998-02	3.500	SPRITE MK XVIII	1275	1967-70	8.000	507 ROADSTER	3168	1956-60	350.000
100/100 QUATTRO IV SERIE	1984-2309	1990-94	1.000	80 D/TDI XXVII	1770	1966-71	3.500	A8 2.8 V6 30V/QUATTRO	2771	1998-02	3.500	SPRITE MK XIX	1275	1967-70	8.000	280 L	2580	1961-62	14.000
100 2.5 TDI IV SERIE	2461	1991-94	1.000	80 D/TDI XXVIII	1770	1966-71	3.500	A8 2.8 V6 30V/QUATTRO	2771	1998-02	3.500	SPRITE MK XX	1275	1967-70	8.000	280 L	2580	1961-62	14.000
100 AVANT/AVANT QUATTRO II S.	1984-2309	1991-94	1.500	80 D/TDI XXIX	1770	1966-71	3.500	A8 2.8 V6 30V/QUATTRO	2771	1998-02	3.500	SPRITE MK XXI	1275	1967-70	8.000	3200 L/S	3168	1961-63	16.000
100 AVANT TD II S.	2461	1991-94	1.000	80 D/TDI XXX	1770	1966-71	3.500	A8 2.8 V6 30V/QUATTRO	2771	1998-02	3.500	SPRITE MK XXII	1275	1967-70	8.000	3200 CS	3168	1962-65	30.000
200/200 TURBO	2144-2226	1984-90	1.500	80 D/TDI XXXI	1770	1966-71	3.500	A8 2.8 V6 30V/QUATTRO	2771	1998-02	3.500	SPRITE MK XXIII	1275	1967-70	8.000	250 300 (ISETTA)	245-298	1955-62	12.000
200/200 TURBO QUATTRO	2144-2226	1984-90	2.000	80 D/TDI XXXII	1770	1966-71	3.500	A8 2.8 V6 30V/QUATTRO	2771	1998-02	3.500	SPRITE MK XXIV	1275	1967-70	8.000	600	582	1957-59	9.000
200/200 TURBO AVANT QUATTRO	2144-2226	1984-90	2.000	80 D/TDI XXXIII	1770	1966-71	3.500	A8 2.8 V6 30V/QUATTRO	2771	1998-02	3.500	SPRITE MK XXV	1275	1967-70	8.000	700 BERLINA	697	1980-81	4.000
200 QUATTRO 20V	2226	1989-90	2.000	80 D/TDI XXXIV	1770	1966-71	3.500	A8 2.8 V6 30V/QUATTRO	2771	1998-02	3.500	SPRITE MK XXVI	1275	1967-70	8.000	700 LS BERLINA	697	1982-85	3.000
200 AVANT QUATTRO 20V	2226	1989-90	2.000	80 D/TDI XXXV	1770	1966-71	3.500	A8 2.8 V6 30V/QUATTRO	2771	1998-02	3.500	SPRITE MK XXVII	1275	1967-70	8.000	700 COUPE	697	1959-64	5.000
COUPE/COUPE GT	1781-2226	1981-87	2.000	80 D/TDI XXXVI	1770	1966-71	3.500	A8 2.8 V6 30V/QUATTRO	2771	1998-02	3.500	SPRITE MK XXVIII	1275	1967-70	8.000	700 LS COUPE	697	1964-65	4.000
COUPE QUATTRO	2144-2226	1983-88	3.000	80 D/TDI XXXVII	1770	1966-71	3.500	A8 2.8 V6 30V/QUATTRO	2771	1998-02	3.500	SPRITE MK XXIX	1275	1967-70	8.000	700 COUPE SPORT	697	1960-64	7.000
QUATTRO	2144	1980-86	17.000	80 D/TDI XXXVIII	1770	1966-71	3.500	A8 2.8 V6 30V/QUATTRO	2771	1998-02	3.500	SPRITE MK XXX	1275	1967-70	8.000	700 CABRIOLET	697	1959-63	7.000
QUATTRO (BAUR)	2226	1987-89	18.000	80 D/TDI XXXIX	1770	1966-71	3.500	A8 2.8 V6 30V/QUATTRO	2771	1998-02	3.500	SPRITE MK XXXI	1275	1967-70	8.000	1500	1499	1961-64	3.000
QUATTRO 20V (BAUR)	2226	1989-90	18.000	80 D/TDI XL	1770	1966-71	3.500	A8 2.8 V6 30V/QUATTRO	2771	1998-02	3.500	SPRITE MK XXXII	1275	1967-70	8.000	1800	1606	1964-66	3.000
QUATTRO SPORT	2133-2144	1983-86	75.000	80 D/TDI XLI	1770	1966-71	3.500	A8 2.8 V6 30V/QUATTRO	2771	1998-02	3.500	SPRITE MK XXXIII	1275	1967-70	8.000	1800	1773	1963-68	3.500
COUPE 2.0 E	1984	1989-94	1.500	80 D/TDI XLII	1770	1966-71	3.500	A8 2.8 V6 30V/QUATTRO	2771	1998-02	3.500	SPRITE MK XXXIV	1275	1967-70	8.000	1800 T/SA	1773	1964-65	15.000
COUPE 2.0 20V QUATTRO	1994	1989-93	2.000	80 D/TDI XLIII	1770	1966-71	3.500	A8 2.8 V6 30V/QUATTRO	2771	1998-02	3.500	SPRITE MK XXXV	1275	1967-70	8.000	2000	1990	1966-70	4.000
COUPE 2.3 E/2.3 E 20V	2309	1988-94	2.000	80 D/TDI XLIV	1770	1966-71	3.500	A8 2.8 V6 30V/QUATTRO	2771	1998-02	3.500	SPRITE MK XXXVI	1275	1967-70	8.000	2000 COUPE	1990	1965-69	7.000
COUPE 2.3 E/2.3 E 20V QUATTRO	2309	1988-94	2.500	80 D/TDI XLV	1770	1966-71	3.500	A8 2.8 V6 30V/QUATTRO	2771	1998-02	3.500	SPRITE MK XXXVII	1275	1967-70	8.000				
COUPE 2.6 E V6/2.8 E V6	2598-2771	1992-94	2.500	80 D/TDI XLVI	1770	1966-71	3.500	A8 2.8 V6 3											

Istituto Vendite Giudiziarie

TRIBUNALE DI MANTOVA

GIUDICE DELEGATO: DOTT. ANDREA GIBELLI

CURATORE: DOTT. NICOLA SANTI

FALL. 92/2013

SI RENDE NOTO CHE IL GIORNO **07 MAGGIO 2014 ALLE ORE 16.00** PRESSO I NOSTRI UFFICI SI PROVVEDERA' ALLA VENDITA DEI BENI MOBILI RELATIVI ALLA PROCEDURA DI CUI SOPRA



Autovettura
BENTLEY MULSANNE anno 1987



Autovettura
MERCEDES BENZ 200CE anno 1995



Autovettura
MERCEDES BENZ SL320 anno 1995



Autovettura
MERCEDES 250 anno 1967



Autovettura
TRABANT P50/2



Motociclo
TAIZHOU KAITONG anno 2006

PROC. 01PR-14

SI RENDE NOTO CHE IL GIORNO **07 MAGGIO 2014 ALLE ORE 16.00** PRESSO I NOSTRI UFFICI SI PROVVEDERA' ALLA VENDITA DEI BENI MOBILI RELATIVI ALLA PROCEDURA DI CUI SOPRA

Motociclo TRIUMPH TROPHY 900

Anno 1997
Km 16913
Cil. 900cc



So.ve.mo s.r.l.

Via I Maggio 3 - 46030 San Giorgio - Mantova - Tel. 0376 220694 - Fax 03761999864 - e-mail info@sovemo.com
www.sovemo.com - www.astagiudiziaria.com

Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro
2000 CS COUPE	1990	1965-69	9.000	525I (E34)	2494	1988-94	1.500	ISABELLA COUPE	1493	1957-61	12.000	CHRYSLER STATI UNITI			
1600/1602/1802	1573-1766	1966-75	4.000	525I 24V/525X 24V (E34)	2494	1990-95	1.500	ISABELLA COUPE HECKFLOSSE	1493	1959-60	10.000	VOYAGER 3.0/3.3 LE/3.8 V6 (II S.)	2972-3778	1988-95	2.000
1600 TI	1573	1967-68	7.000	525I/525X 24V TOURING (E34)	2494	1992-95	2.000	ISABELLA COUPE CABRIOLET	1493	1968-61	15.000	VOYAGER 2.5 TD SE/LE (II S.)	2500	1992-94	1.000
1600 CABRIOLET	1573	1967-71	10.000	530I (E 34)	2986	1988-94	2.000	BRISTOL GRAN BRETAGNA				GRAND VOYAGER 3.8 V6 (I S.)	3778	1988-95	1.500
2002	1990	1968-75	6.000	530I V8/TOURING (E 34)	2997	1992-95	3.000	400	1971	1947-51	25.000	GRAND VOYAGER 2.5 TD SE/LE (I S.)	2500	1993	1.000
2002 CABRIO	1990	1971-75	10.000	535I (E34)	3430	1988-94	2.500	401	1971	1949-52	25.000	VOYAGER 3.0/3.3/3.8 V6 (II S.)	2972-3778	1995-01	3.000
2002 TI	1990	1969-75	8.000	540I V8/TOURING (E34)	3882	1992-95	3.500	402 CABRIOLET	1971	1952-53	30.000	GRAND VOYAGER 3.8 V6 (II S.)	3778	1995-01	2.500
2002 TII	1990	1969-75	10.000	M5 (E34)	3635	1988-92	5.500	403	1971	1953-57	25.000	VISION	3301-3526	1992-95	1.000
1502	1573	1974-77	3.000	M5/TOURING (E34)	3795	1992-95	6.500	404	1971	1954-57	30.000	STRATUS CONVERTIBLE 2.5 V6 24V	2497	1996-00	3.500
2002 TURBO	1990	1973-75	25.000	530I (523)/525I (528 24V (E38)	2171-2793	1995-02	3.000	405	1971	1955-60	27.000	SEBRING CONVERTIBLE	1996-2736	2001-03	4.000
1600-1800 TOURING	1573-1766	1971-74	4.500	535I 32V (E39)	3498	1995-02	3.500	406	1971	1958-61	25.000	300 M 3.5 V6	3518	1998-00	2.000
2000 TOURING	1990	1971-74	5.500	540I 32V (E39)	4398	1995-02	4.000	407	1971	1959-61	25.000	PT CRUISER	1598-2429	1999-03	2.000
2000 TII TOURING	1990	1971-74	8.000	529I (528)/530I 24V TOURING (E39)	2494-2979	1997-02	4.000	408	1971	1961-63	25.000	VOYAGER 3.3 (II SERIE)	3301	2001-03	3.500
2500/2800	2494-2788	1968-77	3.500	535I 32V TOURING (E39)	3498	1997-01	4.500	409	1971	1965-65	27.000	GRAND VOYAGER 3.3 (II SERIE)	3301	2001-03	3.000
2800 CS COUPE	2788	1969-71	9.000	540I 32V TOURING (E39)	4398	1997-02	5.000	410	1971	1965-67	25.000	CROSSFIRE	3199	2002-03	6.000
3.0 S	2986	1971-77	3.500	628CSI/630 CSI/633 CSI (E24)	2788-3210	1976-82	4.500	411	1971	1967-69	25.000	300 5.7 V8	5657	2003	3.000
3.0 SI	2986	1971-77	4.000	635 CSI (E 24)	3453	1978-82	5.000	412 (TUTTI I MODELLI)	5211-6556	1968-75	23.000	300 5.7 V8 SW	5657	2003	3.500
3.0 L	2986	1974-77	4.000	635 CSI (E 24)	3453	1982-89	6.000	412 (TUTTI I MODELLI)	5888-6556	1974-82	25.000	NEON 2.0 18V	1996	1994	1.000
3.3 L/LI	3210-3299	1973-77	5.000	628 CS/633CSI (E24)	2788-3210	1982-88	5.000	603 (TUTTI I MODELLI)	5211-5898	1976-82	23.000	CISITALIA ITALIA			
3.0 CS	2986	1971-76	10.000	M 635 CSI (E24)	3453	1984-89	13.000	BRITANNIA	5898	1982-94	27.000	202 BERLINETTA	1089	1947-52	200.000
3.0 CSI	2986	1971-76	11.000	728I (728)/730I (732/733 (E23)	2788-3210	1977-82	2.000	BRIGAND	5898	1982-94	27.000	202 CABRIOLET	1089	1947-52	150.000
3.0 CSL	2986-3003	1971-73	25.000	728I (732) (E23)	2788-3210	1982-86	2.000	BEAUFORT	5898	1984-90	28.000	2025MM SPYDER NUVOLARI	1089	1947-48	250.000
3.0 CSL (BATMOBILE)	3003-3153	1973-75	55.000	735I (E23)	3430	1979-82	2.500	BLENHHEIM/BLN. 2/BLN. 3	5898	1993-03	28.000	303 DF	1089	1951-53	40.000
316/318 (E21)	1573-1766	1975-78	2.000	735I (E23)	3430	1982-86	2.500	BEAUFIGHTER	5898	1982-94	28.000	750 GT/850 GT	735-847	1961-63	7.000
315/316/318 (E21)	1573-1766	1979-82	1.500	745I (E23)	3210-3430	1979-82	3.000	BUGATTI FRANCIA							
320/320I (E21 4 CILINDRI)	1990	1975-77	2.000	745I (E23)	3430-3453	1982-86	3.000	TYPE 13	1327-1368	1918-20	180.000	CITROËN FRANCIA			
320 (E21 6 CILINDRI)	1991	1977-82	3.000	730I (735I (E32)	2986-3430	1988-92	3.000	TYPE 22	1453	1919-26	180.000	C/C2/C3 5HP TORPEDO 2/3POSTI	856	1922-26	12.000
320 CABRIOLET BAUR (E21)	1991	1978-82	4.000	735I (E32)	3430	1988-92	3.500	TYPE 22 BRESCIA	1496	1921-26	200.000	BL4 TORPEDO	1539	1926-28	14.000
323I (E21)	2316	1977-82	4.500	730I (730I V8/740I V8 (E32)	2986-3882	1992-94	3.500	TYPE 23	1453	1919-26	180.000	BL4 BERLINA/LIMOUSINE	1539	1926-28	13.000
323I CABRIOLET BAUR (E21)	2316	1978-82	5.000	750I (L/IL (E32)	4988	1988-94	5.000	TYPE 23 BRESCIA	1496	1921-26	200.000	C4 TORPEDO	1628	1928-32	13.000
316/318/320I (E30)	1767-1991	1982-87	1.000	730I V8/740I V8 (E38)	2997-3882	1994-95	3.000	TYPE 30	1991	1922-26	150.000	06 BERLINA	2442-2650	1928-32	16.000
323I (E30)	2316	1982-85	3.500	728I (E38)	2793	1999-01	2.500	TYPE 35	1991	1924-31	600.000	8A/10A/15A ROSALIE BERLINA	1432-2650	1932-38	14.000
320I S 2 P (E30)	1990	1988-91	4.500	730I (735I/740I V8 32V (E38)	3498-4398	1996-01	3.500	TYPE 35A	1991	1924-31	600.000	7 A TRACTION AVANT	1303	1934	15.000
320I S 4 P (E30)	1990	1988-90	6.000	750I (L (E38)	5379	1994-01	4.000	TYPE 35T	2261	1926-30	800.000	7 B TRACTION AVANT	1529	1934	15.000
320I CABRIOLET BAUR (E30)	1991	1983-87	4.000	M5 (E39)	4941	1998-02	5.000	TYPE 35TC/B	2261	1927-31	800.000	7 C TRACTION AVANT	1628	1934-39	14.000
323I CABRIOLET BAUR (E30)	2316	1983-86	4.500	M1	3430	1979-81	130.000	TYPE 35C	1991	1928-31	1.000.000	7 E TRACTION AVANT	1628	1934-39	14.000
318I CABRIOLET (E30)	1796	1990-93	4.000	Z1	2494	1988-92	25.000	TYPE 37	1991	1928-31	1.000.000	11 A TRACTION AVANT	1911	1934-37	14.000
320I CABRIOLET (E30)	1991	1988-92	4.500	840 C/V8 32V (E 31)	3882-4398	1993-00	9.000	TYPE 37C	1991	1928-31	1.000.000	11 AL TRACTION AVANT	1911	1934-37	15.000
316/318/318S/320I (E30)	1596-1991	1987-91	1.000	850I/850 C/V12 (E 31)	4988-5379	1989-00	11.000	TYPE 38	1991	1926-27	200.000	11 B TRACTION AVANT	1911	1937-39	14.000
324 D (E30)	2443	1985-90	1.000	850 CSI V12 (E 31)	5576	1992-96	16.000	TYPE 38A	1991	1927	250.000	11 C TRACTION AVANT	1911	1938-40	14.000
325 24 P (E30)	2494	1985-91	1.500	Z3 L8/L9/2.0/2.2	1796-2171	1995-02	8.000	TYPE 39	1991	1926-27	200.000	11 L TRACTION AVANT	1911	1934-37	14.000
325 24V 24 P (E30)	2494	1991-92	2.000	Z3 2.5/2.8/3.0 24V	2494-2979	1996-02	9.000	TYPE 40A	1628	1930	250.000	11 BL TRACTION AVANT	1911	1937-45	15.000
318I/320I TOURING (E30)	1796-1991	1988-91	1.500	Z3 M ROADSTER	3201	1997-02	18.000	TYPE 41 «ROYALE»	12763	1936-33	8.000.000	11 CABRIOLET (TUTTI I MODELLI)	1911	1934-39	55.000
324 TD TOURING (E30)	2443	1988-91	1.000	Z3 2.8/3.0 COUPE	2793-2979	1998-02	9.000	TYPE 43/43A GRAND SPORT	2261	1927-31	300.000	15 SIX	2867	1938-45	20.000
325 TOURING (E30)	2494	1988-91	2.500	Z3 M COUPE	3201	1998-02	15.000	TYPE 44	2992	1937-30	250.000	15 SIX	2867	1938-45	20.000
325X 24 P (E30)	2494	1985-90	1.500	Z4 2.2	2171	2003	11.000	TYPE 46/46S	5360	1939-36	450.000	11 B NORMALE	1911	1946-57	10.000
325X TOURING (E30)	2494	1988-92	2.500	Z4 2.5	2494	2003	12.000	TYPE 47 GRAND SPORT	2986	1929-30	300.000	11 B LEGÈRE	1911	1948-57	11.000
325I CABRIOLET (E30)	2494	1987-92	5.000	Z4 3.0	2979	2003	13.000	TYPE 49	3257	1930-34	250.000	2CV	375-425	1948-60	12.000
M3 (E30)	2302	1986-88	14.000	X5 3.0	2979	1999-03	4.500	TYPE 50	4972	1930-34	600.000	2CV SAHARA (BIMOTORE 425X2)	850	1958-66	20.000
M3 CAT (E30)	2302	1989-91	17.000	X5 4.4	4398	1999-03	5.000	TYPE 55 SUPER SPORT	2261	1932-35	1.500.000	2CV	425-602	1961-70	6.000
M3 EVOLUTION (E30)	2302	1988-90	17.000	323I (325I/328I/330I 24V (E46)	2494-2793	1998-03	3.000	TYPE 57 GALBER	3257	1933-39	350.000	AMI 6	602	1961-69	4.000
M3 SPORT EVOLUTION II (E30)	2467	1989-90	20.000	323I (325I/328I 24V TOURING (E46)	2494-2793	1999-02	3.500	TYPE 57 ST VENTULO	3257	1933-39	450.000	AMI 8 BREAK	602	1964-69	3.500
M3 CAT CABRIOLET (E30)	2302	1988-90	18.000	316I (318I COUPE (E46)	1895	1999-02	3.500	TYPE 57 ST VENTULO	3257	1933-39	450.000	AMI 8	602	1969-78	3.000
316I (318I (E36)	1596-1796	1990-94	1.000	320I 24V COUPE (E46)	1991	1999-03	4.000	TYPE 57C	3257	1937-39	500.000	AMI 8 BREAK	602	1969-79	3.000
320I 24V (E36)	1991	1990-94	1.500	323I (325I/328I/330I 24V CPÉ (E46)	2494-2793	1999-03	5.000	TYPE 57C	3257	1937-39	500.000	MEHARI	602	1968-87	6.000
323I (325I/328I 24V (E36)	2494-2793	1990-98	2.500	318I (320I CABRIOLET (E 46)	1995-2171	2000-03	6.000	TYPE 57S	3257	1936-38	550.000	MEHARI 4X4	602	1979-86	9.000
318 TDS (E36)	1665	1994	1.000	325I (330I CABRIOLET (E 46)	2494-2979	2000-03	6.000	TYPE 57S	3257	1937-39	600.000	DS 19	1911	1955-62	20.000
325 TD/TDS	2497	1994	1.500	M3 COUPE (E 46)	3246	2001-03	11.000	TYPE 57S	3257	1937-39	600.000	DS 19	1911	1963-67	18.000
M3 (E36)	2990	1994-95	8.000	M3 CABRIOLET (E 46)	3246	2001-03	13.000	TYPE 64	4432	1940	1.000.000	DS 19	1911	1965-68	15.000
M3 3.2 (E36)	3201	199													

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
2 CV/8 CHARLESTON/DOLLY	602	1980-90	5.500	55 COUPÉ	1108	1968-70	2.000	GUARÀ	3682-4601	1996-04	23.000	3+6 LUXUS-COUPÉ 4P	996	1965-89	5.500
DYANE	425	1967-68	4.000	DAIHATSU GIAPPONE				BIGUA/MANGUSTA	4601	1996-01	20.000	3+6 CABR. 4P KARMANN	996	1965-86	6.500
DYANE 4/6	435-602	1968-84	3.500	TAFT F10	968	1975-78	4.500	DELAGE FRANCIA				3+6 CABR. 2P KARMANN	996	1965-66	7.000
GS BERLINA	1015-1222	1970-79	2.500	TAFT F20	1587	1976-84	3.000	CQ/CQ2/GS (GRAND SPORT)	4.524	1918-24	45.000	3+6 UNIVERSAL	996	1967-59	5.000
GS BREAK	1015-1222	1971-79	2.000	ROCKY/D/TD	1998-2765	1984-00	2.000	DO	3003	1918-24	35.000	3+6 MONZA	980-996	1966-68	12.000
GSA BERLINA	1130-1301	1979-86	2.000	FEROZA	1590	1988-99	2.000	DE/D/DIS 11 CV	2136-2120	1922-28	35.000	JUNIOR	741	1959-62	3.000
GSA BREAK	1130-1301	1979-86	1.500	CHARADE 1.0 TURBO GT I	993	1992-93	1.000	GL (GRAND LUXE)	5954	1924-27	55.000	JUNIOR DE LUXE	796	1961-63	3.500
LN/LNA	652-1124	1976-86	1.000	CHARADE 1.3 4WD	1295	1992-93	1.000	DM/DMS/DMN 17 CV	3180	1926-30	45.000	F 11/F 12	796-889	1963-65	3.500
VISA 650/1000/1100	652-1124	1978-89	1.000	DAIMLER GRAN BRETAGNA				DR	2170	1927-30	35.000	F 12 ROADSTER	889	1964	5.000
VISA DECAPOTABLE	1124	1983-85	2.000	DOUBLE SIX LIMOUSINE	3744-7136	1927-35	120.000	D6/DS	2517-3045	1931-33	50.000	F 102	1175	1964-86	3.000
VISA SUPER X14/GT/GTI	1219-1580	1979-89	1.000	DB18 (2 1/2 LITRE) BERLINA	2522	1938-40	20.000	D6/11/D6-11S	2000	1932-34	40.000	DODGE STATI UNITI			
VISA 17 D/RD	1769	1984-89	1.000	STRAIGHT EIGHT LIMOUSINE	3960	1936-40	50.000	D6-65	2678	1934-35	55.000	RAMCHARGER	3680-7210	1974-80	6.000
VISA RALLYE/CHRONO	1219	1982-83	2.500	DB 18 EMPRESS BERLINA	3468	1945-53	17.000	D6-80/D6-80	2449-3226	1935-37	60.000	RAMCHARGER (II SERIE)	5210-5898	1981-93	5.000
VISA 4X4 MILLES PISTES	1361	1984-86	4.500	DB 18 CONSORT LIMOUSINE	2522	1945-53	18.000	D6-70	2729	1936-37	65.000	VIPER	7990	1992-96	35.000
AXEL/OLTCIT	652-1299	1981-90	750	DB 18 CABRIOLET	2522	1945-53	25.000	D6-75	2800-2984	1938-40	75.000	VIPER (II SERIE) / RT/10	7990	1996-03	40.000
AX (TUTTI I MODELLI)	954-1360	1986-94	1.000	DF EMPRESS II LIMOUSINE	3468	1961-54	15.000	D8/D8S	4060	1929-33	120.000	VIPER GTS	7990	1996-02	50.000
AX SPORT	1294	1987-93	2.000	DF EMPRESS II LIMOUSINE	3468	1964-57	13.000	D8-15/D8-15S	2660	1933-39	90.000	FACEL VEGA FRANCIA			
AX GT/6TI	1360	1987-95	1.500	DF EMPRESS II LIMOUSINE	3468	1964-57	10.000	D8-85/D8-105	3574	1934-35	120.000	FVS COUPÉ	4200-5407	1965-88	70.000
AX 14 4X4	1360	1981-95	1.000	CONQUEST CENTURY ROADSTER	2433	1963-68	18.000	D8-100/D8-120	4300-4750	1935-37	250.000	FVS CABRIOLET	4200-5407	1965-88	90.000
AX 14 D (TUTTI I MOD.)	1361	1988-94	1.000	CONQUEST CENTURY CABRIOLET	2433	1961-54	15.000	D4	1480	1933-34	30.000	HK 500	5907-6276	1959-61	45.000
BX (TUTTI I MODELLI)	1124-1580	1982-92	1.000	DF REGENCY LIMOUSINE	2952	1961-54	10.000	D4-12	2151	1935-38	35.000	EXCELLENCE	6276	1959-61	60.000
BX BREAK (TUTTI I MODELLI)	1360-1905	1985-92	1.000	DF REGENCY II LIMOUSINE	3468	1964-57	10.000	D1-50	2370	1938-39	40.000	FACELIA/FACELIA F2	1646	1960-63	20.000
BX 19 D (TUTTI I MODELLI)	1768-1905	1983-92	1.000	DF SPORTSMAN BERLINA	2952	1961-54	9.000	3L	2984	1946-54	50.000	FACEL II	6276-6767	1962-64	60.000
BX TRD/T6D/TZD TURBO	1768	1988-92	1.000	DF/DK LIMOUSINE	4617	1964-58	15.000	SPORT OLYMPIC	2984	1946-54	60.000	FACEL III	1780	1963-64	28.000
BX 19 D BREAK (TUTTI I MOD.)	1768-1905	1985-92	1.000	DF/DK REGENCY LIMOUSINE	4617	1964-58	10.000	DELAHAYE FRANCIA				FACEL VI	2860	1964	32.000
BX TRD/T6D/TZD TURBO BREAK	1768	1988-92	1.000	DF/DK SPORTSMAN BERLINA	4617	1964-58	9.000	TYPE 82	4430	1919-24	50.000	FERRARI ITALIA			
BX GT/6TI	1905	1983-92	1.500	DJ CONQUEST BERLINA	2433	1963-68	7.000	TYPE 84/84 N	2940	1919-24	35.000	166 SPORT	1995	1947-49	1.000.000
BX 19 GTI 16V	1905	1987-92	1.500	DJ CONQUEST LIMOUSINE	2433	1963-68	11.000	TYPE 87	1843	1921-26	30.000	166 INTER	1995	1948-51	600.000
BX 4 TC	2141	1985-86	32.000	MAJESTIC	3794	1968-69	20.000	TYPE 92	2513	1924-28	35.000	168 INTER	2341	1950-52	500.000
BX 19 4X4	1905	1988-92	1.000	MAJESTIC MAJOR	4561	1960-68	23.000	TYPE 94	2940	1923-26	35.000	212 INTER	2562	1951-53	500.000
BX 19 4X4 BREAK	1905	1988-92	1.000	MAJESTIC MAJOR LIMOUSINE	4561	1961-68	25.000	TYPE 97	1847	1923-26	30.000	250 EUROPA	2953	1953-55	550.000
BX 19 D 4X4	1768-1905	1990-92	1.000	SP 250 DART	2548	1969-64	30.000	TYPE 102 M SPORT	2750	1928-31	40.000	340/342/375 AMERICA	4101-4523	1952-55	1.500.000
BX 19 D 4X4 BREAK	1768-1905	1990-92	1.000	V8 2.5 LITRE	2548	1962-67	18.000	TYPE 107/107 M	1785	1926-29	30.000	400/410 SUPERAMERICA	3967-4961	1956-64	1.500.000
CX (TUTTI I MOD.)	1985-2500	1974-85	3.000	V8 250	2548	1967-69	17.000	TYPE 108/108 N	2460	1928-33	35.000	500 SUPERFAST	4961	1964-67	700.000
CX BREAK (TUTTI I MOD.)	1985-2500	1975-85	3.000	SOVEREIGN	4235	1966-69	10.000	TYPE 109	1496	1929-31	15.000	250 GT P.F./BOANO/ELLENA	2953	1956-58	450.000
CX 2400 GTI	2347	1977-82	3.500	SOVEREIGN 2.8	2791	1969-72	6.000	TYPE 110	2178	1930-31	25.000	250 GT 2 POSTI PININFARINA	2953	1958-60	200.000
CX 24 BREAK EVASION	2347	1982-84	3.500	SOVEREIGN 4.2 I SERIE	4235	1969-73	8.000	TYPE 112	2872	1927-29	35.000	250 GT CABRIOLET PININFARINA	2953	1959-62	300.000
CX 2400 PRESTIGE	2347	1976-83	4.000	DS 420 LIMOUSINE	4235	1968-91	23.000	TYPE 122/123	1800	1932-33	20.000	250 GT 2+2/230 GT 2+2	2953-3967	1960-64	130.000
CX 2200 D/2500 D	2175-2500	1975-86	1.500	SOVEREIGN 3.4/4.2 II SERIE	3442-4235	1973-79	6.000	TYPE 124	2102	1931-34	25.000	250 GTL	2953	1963-64	500.000
CX 2200 D BREAK/2500 D BREAK	2175-2500	1975-86	1.500	SOVEREIGN 4.2 COUPÉ II SERIE	4235	1973-77	13.000	TYPE 126	2860	1931-34	35.000	250 GT SPIDER CALIFORNIA (LWB)	2953	1958-60	4.000.000
CX D LIMOUSINE	2500	1979-83	2.000	DOUBLE SIX 5.3 I SERIE	5345	1972-73	9.000	TYPE 132 SUPER-LUXE	1800	1934-36	20.000	250 GT SPIDER CALIFORNIA (SWB)	2953	1960-62	7.000.000
CX 25 GTI	2500	1983-85	3.000	DOUBLE SIX 5.3 II SERIE	5345	1973-79	7.000	TYPE 134 SUPER-LUXE/134 N	2151	1933-46	25.000	250 GT TOUR DE FRANCE	2953	1956-59	2.000.000
CX 20/22	1995-2166	1986-89	2.500	DOUBLE SIX 5.3 VANDEN PLAS I S.	5345	1972-73	10.000	TYPE 136 G	2371	1938-46	25.000	250 GT SWB	2953	1960-62	3.000.000
CX BREAK (TUTTI I MOD.)	1995-2500	1986-90	2.500	DOUBLE SIX 5.3 II SERIE	5345	1973-79	7.000	TYPE 135 SPORT 18 CV	3227	1935-39	90.000	250 GT SWB COMPETIZIONE	2953	1960-62	3.500.000
CX 25 R/6TI	2500	1986-89	4.000	DOUBLE SIX 5.3 VANDEN PLAS II S.	5345	1973-79	8.000	TYPE 135 SPECIAL/COMPETITION	3557	1935-38	100.000	250 GTO/GTO 64	2953	1961-64	10.000.000
CX 25 GTI TURBO	2500	1985-89	4.500	DOUBLE SIX 5.3 COUPÉ II SERIE	5345	1973-77	16.000	TYPE 135 M/S/M COMPETITION	3557	1938-52	120.000	250 LE MANS	2953-3285	1964-66	5.000.000
CX 25 GTI TURBO 2/PRESTIGE	2500	1986-89	5.000	SOVEREIGN 3.4/4.2 III SERIE	3442-4235	1979-86	7.000	TYPE 138 SUPER-LUXE/SPORT S.-L.	3227	1933-35	35.000	275 GTB	3285	1964-66	500.000
CX 25 PRESTIGE TURBO	2500	1986-89	5.500	DOUBLE SIX 5.3 III SERIE H.E.	5345	1981-87	7.000	TYPE 143/144	1800-2102	1934	20.000	275 GTB/4	3285	1966-68	700.000
CX 25 TRD/TURBO TRD/TURBO 2	2500	1983-89	1.500	DOUBLE SIX 5.3 III SERIE H.E.	5345	1987-93	9.000	TYPE 148/148 L	3557	1936-53	50.000	275 GTS	3285	1964-66	300.000
CX 25 BREAK RD/TRD/TURBO/TURBO 2	2500	1986-89	1.500	3.8-4.0 (XJ40)	3590-3980	1986-94	5.000	TYPE 154 LONG	2152	1934-35	35.000	275 GTS 2+2 (II SERIE)	3285	1964-67	100.000
CX LIMOUSINE D TURBO/TURBO 2	2500	1983-89	2.000	DOUBLE SIX 6.0 (XJ40)	5983	1989-94	7.000	TYPE 145/165	4496	1937-38	700.000	330 GT	3967	1966-68	180.000
XM 3.0 I V6/V6 24V	2946-2975	1989-00	1.000	SIX 4.0-6 24V	3980	1994-97	7.000	TYPE 168	3557	1938-39	40.000	330 GTS	3967	1966-68	350.000
XM 3.0 I V6/V6 24V BREAK	2946-2975	1991-00	1.500	V6 4.0 32V	3996	1998-02	8.000	TYPE 175	4435	1947-50	500.000	330 GTS 2+2	4390	1967-72	80.000
XM 2.0/2.0 INJECTION	1998	1989-94	1.000	SUPER V8 4.0 32V	3996	1988-02	10.000	TYPE 178/180	4435	1947-50	180.000	365 GT	4390	1969-71	200.000
XM D12/TURBO D12	2088-2138	1989-94	1.000	DOUBLE SIX 6.0 V12	5983	1994-97	7.500	TYPE 235 BERLINA	3557	1951-54	70.000	365 GTS	4390	1969-70	400.000
XM 2.0I BREAK	1998	1991-94	1.000	DATSUN GIAPPONE				TYPE 235	3557	1951-54	100.000	365 SPIDER CALIFORNIA	3967-4390	1966-68	700.000
XM D12/TURBO D12 BREAK	2088-2138	1991-94	1.000	FAIRLADY SPORT 1600	1595	1966-70	6.000	TYPE 182 VL.R.	1995	1950-53	8.000	365 GTB/4 DAYTONA	4390	1968-73	250.000
SAXO 1.6 VTS I SERIE	1587	1996-02	1.500	FAIRLADY (TUTTI I MODELLI)	1989-1998	1969-78	12.000	DELTA FILIPPINE				365 GTS/4 DAYTONA SPIDER	4390	1970-73	750.000
ZX (TUTTI I MODELLI)	1124-1905	1991-94	1.000	FAIRLADY (TUTTI I MODELLI)	1998	1978-81	8.000	MINI CRUISER	1587-1951	1974-85	1.500	208 GTB	1991	1980-82	18.000
ZX BREAK (TUTTI I MODELLI)	1124-1761	1983-94	1.000	FAIRLADY (TUTTI I MODELLI)	1998	1978-81	8.000	DIATTO ITALIA				208 GTS	1991	1980-82	20.000
ZX 2.0 16V	1998	1992-97	1.000	240 Z	2393	1969-75	13.000	20A TORPEDO	1996	1924-27	35.000	208 GTB TURBO	1991	1982-85	20.000
ZX D/TD (TUTTI I MODELLI)	1905	1993-94	1.000	DB FRANCIA				20A BERLINA	1996	1924-27	35.000	208 GTS TURBO	1991	1982-85	22.000
ZX D/TD BREAK (TUTTI I MODELLI)	1905	1993-94	1.000	750 CABRIOLET PANHARD	745	1951-54	13.000	DINO ITALIA				(208) GTB TURBO INTERCOOLER	1991	1986-89	23.000
XANTIA 1.6/L1.6/2.0	1580-1998	1993-94	1.000	750 PANHARD (C. IN ALLUMINIO)	745	1951-54	18.000	206 GT	1996	1967-69	130.000	(208) GTS TURBO INTERCOOLER	1991	1986-89	26.000
XANTIA 1.9 D/1.9 TD	1905	1993-94	1.000	750/850 RALLYE (C. IN PLASTICA)	745-851	1955-60	15.000	246 GT	2438	1969-73	120.000	308 GT4	2926	1977-80	16.000
XANTIA 3.0 V6	2946	1996-00	1.000	850 LE MANS	851	1961-62	10.000	208 GTS	2438	1972-74	140.000	308 GTB VETRORESINA	2926	1975-78	75.000
EVASION 2.0/2.0 TURBO CT	1998	1994	1.500												

Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro
MONDIAL 3.4 T	3405	1989-93	18.000	1500 A/B/C	1493	1935-47	20.000	1500 CABRIOLET	142L	1963-66	13.000	PANDA SELECTA	999-1102	1991-94	1.000
MONDIAL 3.4 T CABRIOLET	3405	1989-93	22.000	1500 D	1493	1948-49	17.000	1600 S CABRIOLET	1568	1962-63	18.000	PANDA DIESEL	1202	1986-90	1.000
365 GTC4	4390	1971-72	70.000	1500 E	1493	1949-50	17.000	1600 S CABRIOLET	1568	1963-66	18.000	UNO (TUTTI I MODELLI)	903-1498	1983-89	1.000
365 GT4 2+2	4390	1972-76	25.000	1400	1395	1950-54	10.000	1600 S CABRIOLET	1568	1963-66	15.000	UNO SELECTA	1116	1988-89	1.000
400 GT	4823	1976-79	20.000	1400 CABRIOLET	1395	1950-54	20.000	850 NORMALE/SUPER	843	1964-68	2.500	UNO L3 D/DS I SERIE	1301	1983-89	1.000
400I	4823	1979-84	23.000	1400 A/B DIESEL	1395	1954-56	7.000	850 I/DROMATIC	843	1966-68	3.000	UNO 60 D/DS	1698	1986-89	1.000
412	4942	1985-90	27.000	1400 A	1395	1954-56	8.000	850 SPECIAL	843	1968-71	2.500	UNO TURBO D	1367	1986-89	1.000
365 GT4 BB	4390	1973-76	100.000	1400 B	1395	1956-58	9.000	850 FAMILIARE	843-903	1965-76	2.000	UNO TURBO E (ANTISKID)	1301	1985-89	3.500
512 BB	4942	1978-81	85.000	1900	1901	1952-54	10.000	850 COUPÉ	843	1965-68	6.000	UNO II SERIE (TUTTI I MODI)	903-1499	1989-94	1.000
512 BBI	4942	1981-84	80.000	1900 GRANLUCE	1901	1952-54	14.000	850 SPORT COUPÉ	903	1968-71	5.000	UNO SELECTA/SELECTA IE I S.	1116-1499	1989-94	1.000
TESTAROSSA	4942	1984-85	50.000	1900 TORPEDO POLIZIA	1901	1952-54	20.000	850 SPIDER	843	1965-68	8.000	UNO L3 D/DS II SERIE	1302	1989-93	1.000
TESTAROSSA	4942	1986-91	45.000	1900 A	1901	1954-56	8.000	850 SPORT SPIDER	903	1968-72	7.000	UNO L7/L9 D/DS II SERIE	1698-1929	1989-94	1.000
512 TR	4942	1992-94	50.000	1900 A GRANLUCE	1901	1954-56	14.000	124	1197	1966-70	2.500	UNO TURBO D II SERIE	1367	1989-94	1.000
F 512 M	4942	1994-96	55.000	1900 B	1901	1956-58	9.000	124 (VIII SERIE)	1197	1970-74	2.000	UNO TURBO E 1400 RACING	1372	1989-93	2.500
F40	2936	1987-92	250.000	1900 B GRANLUCE	1901	1956-58	15.000	124 FAMILIARE	1197	1966-74	2.500	RTM Q/RTM SUPER (I SERIE)	1116-1498	1978-82	1.000
456 GT/GTA	5474	1989-99	23.000	AR 51	1901	1951-55	9.000	124 SPECIAL	1438	1968-70	2.500	RTM D (II SERIE)	1714	1980-83	1.000
F 355 BERLINETTA	3496	1994-98	35.000	AR 55	1901	1955-59	8.000	124 SPEDAL (VIII SERIE)	1438	1970-74	2.000	RTM D S CABR. CABRIO BERTONE	1498	1981-82	2.000
F 355 GTS	3496	1994-98	38.000	AR 59	1901	1959-73	7.000	124 SPEDAL T/1600	1438-1592	1970-74	3.000	RTM D S CABRIOLET (II SERIE)	1498	1982-83	1.500
F 355 SPIDER	3496	1995-99	45.000	CAMPAGNOLA	1901	1951-55	9.000	124 SPORT COUPÉ	1438	1967-69	5.500	RTM D 70 S CABRIOLET (II S.)	1301	1983-88	1.500
F 50	4688	1985-87	400.000	CAMPAGNOLA DIESEL	1901	1953-55	8.000	124 SPORT COUPÉ	1608	1969-72	5.000	RTM SUPER CABRIO 100S	1585	1985-88	2.000
550 MARANELLO	5474	1996-01	30.000	CAMPAGNOLA A	1901	1955-73	8.000	124 SPORT SPIDER	1438	1966-69	12.000	RTM D 105 TC (I SERIE)	1585	1981-82	2.500
575 M MARANELLO	5748	2002-03	35.000	CAMPAGNOLA A DIESEL	1901	1955-60	7.000	124 SPORT SPIDER	1608	1969-72	12.000	RTM D 125 TC	1995	1981-83	5.000
550 BARCHETTA	5474	2000-02	90.000	CAMPAGNOLA B DIESEL	1901	1960-68	7.000	124 SPEDAL 1.6/L1.8	1582-1756	1972-74	4.000	RTM D (II SERIE)	1116-1498	1982-85	1.000
360 MODENA	3586	1999-03	45.000	CAMPAGNOLA C DIESEL	1995	1968-73	7.000	124 SPORT SPIDER 1.6/L1.8	1582-1756	1972-75	10.000	RTM D (II SERIE)	1714	1983-85	1.000
360 SPIDER	3586	2000-03	75.000	8V	1996	1982-84	180.000	124 ABARTH RALLY	1756	1972-76	30.000	RTM D 105 TC (II SERIE)	1585	1983-85	2.000
360 CHALLENGE STRADALE	3586	2003	75.000	8V ZAGATO	1996	1982-84	250.000	SPORT SPIDER	1995	1979-82	8.000	RTM D 130 TC	1995	1983-88	4.500
612 SCAGLIETTI	5748	2003	35.000	110Q103	1089	1953-56	7.000	SPIDER EUROPA PININFARINA	1995	1982-85	10.000	RTM D (III SERIE)	1116-1585	1985-87	1.000
FERVES ITALIA				110Q103 FAMILIARE	1089	1953-56	7.500	SPIDER EUROPA VOLUMEX PININF.	1995	1983-87	13.000	RTM D (III SERIE)	1698	1985-87	1.000
RANGER 4X4	499	1966-71	8.000	110Q103 TV	1089	1953-56	10.000	125	1608	1967-69	3.000	RTM D (III SERIE)	1698	1985-87	1.000
FIAT ITALIA				110Q103 TV TRASFORMABILE	1089	1956-56	15.000	125 SPECIAL	1608	1968-70	3.500	REGATA (TUTTI I MODELLI)	1301-1585	1983-90	1.000
501/502/503 TORPEDO	1460	1919-27	25.000	110Q103 E	1089	1956-57	6.500	125 SPECIAL (II SERIE)	1608	1970-72	3.000	REGATA D/TURBO DS (TUTTI I M.)	1698-1929	1983-90	1.000
501 S	1460	1921-26	30.000	110Q103 E FAMILIARE	1089	1956-57	7.000	DINO COUPÉ	1987	1967-69	17.000	REGATA WEEKEND (TUTTI I M.)	1301-1585	1984-90	1.000
505/507 TORPEDO	2296	1919-27	25.000	110Q103 E TV	1089	1956-57	9.000	DINO 2400 COUPÉ	2418	1969-72	15.000	REGATA W. D/TURBO DS (TUTTI I M.)	1698-1929	1984-90	1.000
510/512 TORPEDO	3446	1919-28	30.000	110Q103 E TV TRASFORMABILE	1089	1956-57	15.000	DINO 2400 SPIDER	2418	1969-72	38.000	DUNA	1116-1301	1987-90	500
510 S	3446	1920-25	35.000	110Q103 D	1089	1957-60	5.000	DINO 2400 SPIDER	2418	1969-72	2.000	DUNA WEEKEND	1116-1301	1987-90	750
519/519 A/519 B TORPEDO	4766	1922-27	150.000	110Q103 D FAMILIARE	1089	1957-60	5.500	128	1136	1969-72	2.000	DUNA DS	1698	1987-90	500
509/509 A	990	1925-29	20.000	110Q103 H LUSO	1089	1959-60	5.500	128 FAMILIARE	1136	1969-72	2.000	DUNA WEEKEND DS	1698	1987-90	750
509 S	990	1925-29	25.000	1100 EXPORT	1089	1960-62	4.500	128 (II SERIE)/SPECIAL	1116-1290	1972-76	1.500	TIPO (TUTTI I MODELLI)	1108-1995	1988-94	1.000
520 TORPEDO	2244	1927-29	35.000	1100 SPECIAL	1089	1960-62	4.500	128 (II SERIE)	1116-1290	1976-85	1.000	TIPO DS/TURBO DS	1697-1929	1988-94	1.000
521/521 C	2516	1928-31	35.000	1100 FAMILIARE	1089	1960-62	5.000	128 FAMILIARE (VIII SERIE)	1116-1290	1972-80	1.000	TIPO 2000 16V	1995	1990-96	1.500
525/525 N/525 S	3739	1929-31	80.000	1100 D	1221	1962-66	3.500	128 RALLY	1290	1971-74	3.500	TIPO 16V	1756	1989-93	1.000
525 SS	3739	1929-31	80.000	1100 D FAMILIARE	1221	1962-66	4.000	128 SPORT COUPÉ S/SL	1116-1290	1971-75	3.500	TEMPRA (TUTTI I MODELLI)	1372-1995	1980-94	1.000
514/514 L	1438	1929-32	18.000	1100 R	1089	1966-69	2.500	128 3P	1116-1290	1975-80	2.500	TEMPRA DS/TURBO DS	1929	1980-94	1.000
514 S/514 MM	1438	1929-32	25.000	1100 R FAMILIARE	1089	1966-69	3.000	XI/9 FIVE SPEED (N BERTONE)	1498	1978-83	5.500	TEMPRA SW (TUTTI I MODELLI)	1372-1995	1980-94	1.000
515	1438	1931-34	18.000	1200 GRANLUCE	1221	1957-60	13.000	XI/9 FIVE SPEED BERTONE	1498	1984-88	6.000	TEMPRA SW DS/TURBO DS	1929	1980-94	1.000
522C/522L	2516	1931-33	33.000	1200 TRASFORMABILE	1221	1957-60	13.000	130 BERLINA 2800	2866	1969-71	4.000	TEMPRA 2.0 IE STATION WAGON 4M	1965	1982-85	1.000
522 S	2516	1932-33	36.000	1200 CABRIOLET	1221	1959-63	11.000	130 BERLINA 3200	3235	1971-77	5.000	CROMA L6/CHT/LE/2.0 16V	1585-1995	1985-94	1.000
524 C/524 L	2516	1931-34	33.000	600 (VETRI SCORREVOLI)	633	1955-57	10.000	130 BERLINA 3200	3235	1971-77	7.000	CROMA 2.0 I.E. TURBO	1995	1985-96	1.000
518 C/518 L «ARDITA» 1750	1758	1933-38	23.000	600 TRASF. (VETRI SCORREVOLI)	633	1956-57	11.000	126/126 PERSONAL	584-652	1972-83	1.500	CROMA 25 V6	2492	1983-86	1.500
518 C/518 L «ARDITA» 2000	1944	1933-38	23.000	600	633	1957-60	8.000	126/126 SUP	652-704	1983-94	1.000	CROMA D	2499	1986-94	1.000
527/527 S «ARDITA» 2500	2516	1934-37	28.000	600 TRASFORMABILE	633	1957-60	8.500	127 (I SERIE)	903	1971-77	2.000	CROMA TURBO D	2499	1986-94	1.000
2900 BERLINA MINISTERIALE	2852	1938-44	45.000	600 D	767	1960-69	4.500	127 (II SERIE)	903-1049	1977-81	1.000	CROMA L9 TD-ID	1929	1988-94	1.000
508 «BALLA» (3M) BERLINA	995	1932-34	18.000	600 D TRASFORMABILE	767	1960-69	5.000	127 (III SERIE) UNIFICATA	903-1049	1981-86	1.000	CROMA L9 TD-ID	1929	1988-94	1.000
508 «BALLA» (3M) BERLINA LUSO	995	1932-34	18.000	600 D MULTIPLA	633	1956-60	14.000	127 (III SERIE) DIESEL	1301	1981-83	1.000	PUNTO (TUTTI I MODELLI)	1108-1581	1983-94	1.000
508 «BALLA» (3M) TORPEDO	995	1932-34	22.000	600 D MULTIPLA	633	1956-60	14.000	127 (III SERIE) DIESEL	1301	1981-83	1.000	PUNTO D/TD	1698	1983-94	1.000
508 «BALLA» (3M) SPIDER	995	1932-34	24.000	NUOVA 500	479	1957-59	11.000	127 (III SERIE) DIESEL	1301	1981-83	1.000	PUNTO GT TURBO	1372	1984-89	2.500
508 «BALLA» (3M) SPIDER SPORT	995	1933-34	17.000	NUOVA 500 ECONOMICA	479	1957-59	11.000	127 (III SERIE) DIESEL	1301	1981-83	1.000	PUNTO CABRIO	124-2158	1994-00	2.000
508 M	995	1933-37	70.000	NUOVA 500 NORMALE	479	1957-59	11.000	127 (III SERIE) DIESEL	1301	1981-83	1.000	ELBA	1297-1580	1986-90	500
508 «BALLA» (4M) BERLINA 2 P.	995	1934-37	15.000	NUOVA 500 TETTO APRIBILE	479	1959-60	10.000	147 DIESEL	1301	1983-86	500	COUPÉ 2.0 16V/TURBO 16V	1995	1994-96	2.000
508 «BALLA» (4M) BERLINA 4 P.	995	1934-37	15.000	NUOVA 500 SPORT TETTO APRIBILE	499	1958-60	13.000	131 (VIII SERIE) BERLINA	1301-1585	1974-83	1.500	CORPÉ 2.0 20V/TURBO 20V	1998	1996-00	3.000
508 «BALLA» (4M) TORPEDO	995	1934-37	20.000	500 D											

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
VEDETTE LIMOUSINE (3 VOLUMI)	2158	1952-54	5.000	GRANADA S.W. II SERIE	1699-2792	1977-85	1.000	FORD STATI UNITI				MINX SERIES (I/II/III (TUTTI I M.))	1390-1592	1956-63	4.500
VEDETTE LIMOUSINE DECOUVRABLE	2158	1952-54	5.900	GRANADA D.S.W. II SERIE	1948-2499	1978-85	1.000	GPW	2199	1941-45	25.000	MINX SERIES (I/II) CONVERT.	1390-1592	1956-63	7.000
VENDOME (F39E)	3923	1953-54	5.500	FIESTA (VI SERIE (TUTTI I MOD.))	957-1392	1976-88	1.000	MUTT W 151(A)/A2	2319	1959-88	10.000	MINX SERIES V (TUTTI I M.)	1592-1725	1963-67	4.500
ABELLE	2158	1952-54	4.300	FIESTA II SERIE D	1608	1983-88	1.000	BRONCO	278L-4946	1966-75	6.000	MINX SERIES V CONVERT.	1592	1963-65	6.500
COMETE	2158-2351	1951-53	6.900	FIESTA XR 2	1598	1981-88	1.500	BRONCO	4918-5766	1976-96	5.000	SUPER MINX SER. (I/II/III/IV)	1592-1725	1961-66	4.000
MONTE-CARLO	3923	1953-54	8.000	FIESTA XR 2i	1598-1796	1989-95	1.500	BRONCO II	2347-2930	1983-86	4.000	SUPER MINX CONVERT.	1592	1961-62	7.000
FORD GERMANIA				FIESTA TURBO	1597	1990-93	2.000	MAVERICK 2.7 TD	2663	1992-96	3.000	HUSKY	1265	1954-57	3.500
KÖLN	921	1933-36	7.000	FIESTA III SERIE (TUTTI I MOD.))	1001-1598	1989-94	1.000	EXPLORER	3658	1990-94	4.000	HUSKY SERIES (I/II/III)	1390	1958-65	3.500
RHEINLAND	3285	1934-36	20.000	FIESTA III SERIE D	1753	1989-94	1.000	EXPLORER	3058-4942	1995-03	5.000	IMP	875	1963-76	3.000
RHEINLAND CABRIOLET	3285	1934-35	20.000	SIERRA (TUTTI I MODELLI)	1294-2935	1982-92	1.000	THUNDERBIRD	3950	2001-03	10.000	HUSKY (IMP ESTATE)	875	1967-70	3.000
BIFEL	1172	1935-39	6.000	SIERRA S.W. (TUTTI I MODELLI)	1593-2294	1982-92	1.000	GAZ RUSSIA				IMP CALIFORNIAN	875	1967-70	3.500
BIFEL CABRIOLET	1172	1936-39	8.000	SIERRA DIESEL (TD (TUTTI I MOD.))	1753-2304	1982-92	1.000	69 M/AM	2430	1953-73	3.500	IMP RALLY	998	1965-68	5.500
BIFEL ROADSTER	1172	1936-39	9.000	SIERRA D (TD SW (TUTTI I MOD.))	1753-2304	1982-92	1.000	GIANNINI ITALIA				NEW MINX (TUTTI I MOD.))	1496-1725	1967-70	2.000
V8	2225-3620	1935-41	25.000	SIERRA XR4i	2792	1982-85	1.500	750 TV	797	1962-64	10.000	HUNTER (TUTTI I MOD.))	1725	1966-77	2.000
V8 CABRIOLET	3620	1937-39	35.000	SIERRA XR4i 4X4/2.8i 4X4	2792-2935	1985-92	1.500	850 GT/900 GT	849-901	1963-64	10.000	AVENGER (TUTTI I MOD.))	1248-1598	1970-76	1.500
TAUNUS (TUTTI I MOD.))	1172	1939-52	5.000	SIERRA 2.8i 4X4 SW	2792	1986-89	1.500	500 GT	586	1963-65	10.000	VORTIC	2618	1928-32	14.000
TAUNUS DE LUKE CABRIOLET	1172	1951	6.500	SIERRA 2.8i 4X4	2933	1988-92	1.500	500 TV/TV S	498	1963-65	12.000	WIZARD 85/75	2119-2810	1932-33	12.000
TAUNUS 12M GL 3 (TUTTI I MOD.))	1172	1952-59	4.500	SIERRA 2.8i 4X4 SW	2933	1988-92	1.500	500 TV (TUTTI I MODELLI))	498	1965-72	9.000	20/70	2810	1934-35	13.000
TAUNUS 12M GL 3 CABRIOLET	1172	1953-59	5.500	SIERRA RS COSWORTH	1993	1986-87	10.000	500 TV R/500 GT R	594-694	1973-75	10.000	16	2576	1935	12.000
TAUNUS 12M (TUTTI I MOD.))	1172-1498	1959-62	3.500	SIERRA RS 500 COSWORTH	1993	1987	15.000	590 GT (TUTTI I MODELLI))	586	1964-72	14.000	HAWK	3181	1936-37	13.000
TAUNUS 12M P2 (TUTTI I MOD.))	1172-1498	1959-62	5.000	SIERRA COSWORTH 4X4 (3 VOLUMI))	1993	1988-93	8.000	590 CORSA REPLICA	652	1993	6.000	80	3181	1936	13.000
TAUNUS 19M G4B (TUTTI I MOD.))	1498	1955-58	3.500	RS 200	1803	1985-86	75.000	650 NP (TUTTI I MODELLI))	652	1970-72	9.000	HISPANO SUIZA SPAGNA			
TAUNUS 19M G4B CABRIOLET	1498	1955-58	4.500	SCORPIO (TUTTI I MODELLI))	1796-2935	1985-94	1.000	1300 S/1500 GL	1295-1481	1963-67	5.500	T 32 30 HP	4712	1917-24	200.000
TAUNUS 17M P2 (TUTTI I MOD.))	1699	1957-60	4.000	SCORPIO D (TD (TUTTI I MOD.))	2498	1986-94	1.000	850/950/1000 (TUTTI I MODELLI))	843-980	1964-71	8.000	H8B 32 HP (T41)	6987	1919-29	300.000
TAUNUS 17M P2 CABRIOLET	1699	1957-60	6.000	SCORPIO SW (TUTTI I MODELLI))	1998-2935	1991-94	1.000	850/950/1000 COUPE	843-980	1965-72	12.000	H8C 46 HP (T56)	7582	1924-34	400.000
TAUNUS 17M P3 (TUTTI I MOD.))	1498-1758	1960-64	4.000	SCORPIO TD SW	2498	1991-94	1.000	850/950/1000 SPIDER	843-980	1965-72	12.000	T48	2498	1926-31	40.000
TAUNUS 17M P3 TURNIER	1498-1758	1960-64	4.000	SCORPIO 2.8i/2.9i 4X4	2792-2935	1986-94	1.000	850/950/1000 COUPE	843-980	1965-72	12.000	T49	3746	1924-36	55.000
TAUNUS 17M P3 CABRIOLET	1699	1960-64	5.500	SCORPIO 2.9i 24V/4X4	2935	1991-94	1.500	850/950/1000 SPIDER	843-980	1964-68	10.000	T64	4581	1929-33	80.000
TAUNUS 12M P4/12M P4 TS	1183-1498	1962-66	3.500	SCORPIO 2.9i 24V/4X4	2935	1992-94	1.500	850/950/1000 COUPE	843-980	1964-68	10.000	HS 28 JUNIOR	4500	1930-34	85.000
TAUNUS 12M P4 CABRIOLET	1498	1963-66	5.000	SCORPIO 2.0/2.0 16V (II S.)	1998	1994	1.000	850/1000 GRAND PR.O.F. LOMBARDI	843-994	1968-71	16.000	T60/T60 RL/T60 RLA	3016-3460	1932-43	35.000
TAUNUS 17M P5 (TUTTI I MOD.))	1498-1699	1964-67	3.500	SCORPIO 2.0/2.0 16V SW (II S.)	1998	1994	1.000	124 S/124 TV	1197-1297	1967-70	4.000	K6 (T70)	5181	1934-37	400.000
TAUNUS 17M P5 TURNIER	1498-1699	1964-67	3.500	SCORPIO TD (II S.)	2500	1994	1.000	128 (TUTTI I MODELLI))	1116-1580	1970-80	4.000	J12 (T88)	9424-11310	1931-37	500.000
TAUNUS 20M P5 (TUTTI I MOD.))	1998	1964-67	3.500	SCORPIO TD SW (II S.)	2500	1994	1.000	X1/9 SPECIAL	1290	1973-78	8.000	HONDA GIAPPONE			
TAUNUS 20M P5 TURNIER	1998	1964-67	3.500	SCORPIO 2.9i 16V/624V (II S.)	2935	1994-98	1.500	126 GP (TUTTI I MODELLI))	594-794	1973-80	2.500	S 800	606	1965-66	10.000
TAUNUS 12M P6 (TUTTI I MOD.))	1183-1305	1966-70	2.500	SCORPIO 2.9i 16V/624V SW (II S.)	2935	1994-98	1.500	127 NP (TUTTI I MODELLI))	903-1049	1971-81	4.000	S 800	791	1966-70	12.000
TAUNUS 19M P6 (TUTTI I MOD.))	1498-1699	1966-70	2.500	MONDEO 4 P./5P. (TUTTI I MOD.))	1597-1998	1993-94	1.000	132 2000	1936	1972-78	3.500	N380/N400/N600	354-599	1969-74	3.500
17M P7A (TUTTI I MOD.))	1498-1998	1967-68	3.000	MONDEO 2.5 V6 24V/ST-200	2544	1994-99	1.000	PANDA (TUTTI I MODELLI))	652-903	1981-85	2.500	CNC (TUTTI I MODELLI))	1342-1599	1984-91	1.000
17M P7A TURNER	1498-1998	1967-68	3.000	MONDEO SW (TUTTI I MODELLI))	1597-1998	1993-94	1.000	RITMO (TUTTI I MODELLI))	1116-1301	1979-85	3.500	CNC CRX	1590	1984-91	3.500
20M P7A (TUTTI I MOD.))	1998-2283	1967-68	3.000	MONDEO SW (TUTTI I MODELLI))	1597-1998	1993-94	1.000	RITMO TURBODIESEL	1714	1982-85	1.000	CNC CRX	1343-1595	1992-94	1.000
20M P7A TURNER	1998	1967-68	3.000	MONDEO 2.5 V6 24V SW/ST-200	2544	1994-99	1.500	REGATA TURBODIESEL	1714	1984-85	1.000	CRX	1493-1595	1992-99	4.000
20M P7A CABRIOLET	1998	1967-68	4.500	MONDEO TD 4P./5P.	1753	1993-94	1.000	UNO TURBO	903	1984-85	3.000	CITY/JAZZ	1238-1296	1986-94	1.000
OSI 20M/TS COUPE	1998-2283	1967-68	7.000	MONDEO TD SW	1753	1993-94	1.000	GINETTA GRAN BRETAGNA				PRELUDE 2.0i(2.0i-164 WS)	1958	1987-90	2.000
17M P7B (TUTTI I MOD.))	1498-2283	1968-71	3.000	GALAXY 2.8 VR6/II SERIE	2792	1995-03	2.500	G2	1172	1958-60	15.000	PRELUDE 2.0 16V(2.2i) 16V 4WS	1996-2259	1991-96	2.500
17M P7B TURNER	1498-2283	1968-71	3.000	PUMA	1388-1679	1997-01	1.500	G3	997	1961	15.000	PRELUDE 2.0 16V(2.2i) 16V	1996-2259	1996-02	2.500
17M P7B CABRIOLET	1699-2283	1968-71	4.000	COUGAR 2.0 16V/2.5 V6 24V	1988-2544	1999-01	1.500	G4	997	1960-69	15.000	LEGEND 2.7i V6 24V COUPE	2675	1988-90	2.000
20M P7B (TUTTI I MOD.))	1998-2550	1968-71	3.000	MONDEO 2.5 V6 24V (II SERIE)	2495	2000-03	1.000	G15	875-998	1967-74	10.000	LEGEND 3.2i(3.5i) V6 24V COUPE	3206-3474	1991-98	3.000
20M P7B TURNER	1998-2550	1968-71	3.000	MONDEO 2.5 V6 24V SW (II SERIE)	2495	2000-03	1.500	G21	1589-2654	1970-79	12.000	NSX	2977-3179	1990-03	20.000
28M P7B (TUTTI I MOD.))	2550	1968-71	3.500	MONDEO 3.0 V6 ST220 (II SERIE)	2967	2002-03	2.500	G32	1597	1982-88	8.000	CR-V	1973-1997	1995-03	3.000
TAUNUS BERLINA (VIII SERIE)	1293-1993	1971-82	1.500	SPORT KA	1597	2003	2.000	G32	1597	1988-91	10.000	INTEGRATE TYPE R	1797	1997-99	3.500
TAUNUS S.W. (VIII SERIE)	1297-1993	1971-82	1.500	STREET KA	1597	2003	3.000	G32 CONVERTIBLE	1597	1990-91	12.000	HR-V 3/5 PORTE	1590	1998-03	1.000
ESCORT (TUTTI I MODELLI))	940-1298	1968-74	1.500	FOCUS ST 170/ST 170 SW	1998	2002-03	3.000	G34/G27	1597	1990-91	15.000	S 2000	1996	1999-03	8.000
ESCORT MEXICO	1601	1971-75	10.000	FOCUS RS 215	1998	2003	5.000	G33	3947	1990-91	15.000	HOTCHKISS FRANCIA			
ESCORT RS 1600	1601	1971-75	12.000	FORD GRAN BRETAGNA				G27 (II SERIE)	1998-3950	2002-03	20.000	888	3485	1936-50	12.000
ESCORT RS 1600	1835	1975-77	12.000	PREFECT EB3A-E493A	1172	1938-53	6.000	GLAS GERMANIA				864	2312	1938-50	8.000
ESCORT RS 2000	1993	1974-77	14.000	POPULAR 103 E	1172	1953-59	5.000	G06G06MBLT 250/300	247-296	1955-69	5.500	13.50 ANJOU	2312	1950-54	10.000
ESCORT RS 2000	1993	1977-80	8.500	PREFECT 107 E	997	1959-61	4.000	G06G06MBLT 250/300 COUPE	247-296	1957-69	6.000	20.50 ANJOU	3485	1960-54	12.000
ESCORT II SERIE (TUTTI I MOD.))	940-1297	1975-80	1.000	ANGLIA EB94A-E494A	993	1938-53	5.000	G06G06MBLT 400	395	1957-67	5.000	HUMBER GRAN BRETAGNA			
ESCORT III SERIE (TUTTI I MOD.))	1117-1597	1980-90	1.000	ANGLIA PREFECT POPULAR 100 E	1172	1953-62	4.000	G06G06MBLT 400 COUPE	395	1957-67	5.500	SNIPER 80	3498	1930-35	25.000
ESCORT III SERIE D	1608-1753	1983-90	1.000	ANGLIA/ANGLIA ESTATE 105 E	997	1959-67	4.000	ISAR T800/T700	584-688	1958-65	4.000	SNIPER	4086	1936-37	27.000

Modello	cm ³	Anni	Euro
8/18	985	1922-25	9.000
9/20	1056	1925-28	9.000
12/25	1785	1925-27	12.000
14/40	2050	1927-29	13.000
20/55	3075	1927-28	25.000
20/65	3075	1929-30	25.000
9/28	1056	1929-30	10.000
6/50	2110	1928	12.000
16/50	2110	1930-32	18.000
16/60	2276	1932-35	18.000
12	1669	1932-37	11.000
18	2731	1935-37	16.000
16	2576	1938-40	15.000

HUMMER STATI UNITI

H2	5867	2003	12.000
----	------	------	--------

HYUNDAI COREA DEL SUD

PONY I SERIE (TUTTI I MOD.)	1238-1598	1975-82	750
PONY II SERIE (TUTTI I MOD.)	1238-1598	1982-90	500
PONY III SERIE (TUTTI I MOD.)	1299-1468	1990-94	500
PONY COUPE	1468	1980-82	750
SCOUPE	1468-1495	1990-95	750
COUPE II (II SERIE)	1600-1975	1996-01	1.000
LANTRA (TUTTI I MOD.)	1488-1836	1990-94	500
SONATA (TUTTI I MOD.)	1796-1997	1988-94	500
COUPE/TIBURON	1599-2656	2002-03	1.000
ACCENT (TUTTI I MOD.)	1341-1495	1994	500

IATO ITALIA

1.6/1.9 TD/2.0 CHT	1580-1995	1991-93	1.000
--------------------	-----------	---------	-------

INNOCENTI ITALIA

A 40 BERLINA/COMBINATA	948	1960-63	3.000
A 40 S	1038	1963-67	3.500
950 SPIDER	948	1960-63	7.000
1100 SPIDER	1098	1963-68	7.000
1100 C COUPE	1098	1967-69	8.000
IM3/IM3S	1098	1963-70	4.000
J4/J4S/J5	1098	1964-73	3.000
MINI MINOR 33.1 CV DIN	848	1965-67	4.500
MINI MINOR 37 CV DIN	848	1967-68	4.000
MINI MINOR MK2	848	1968-70	3.500
MINI MINOR MK3	848	1970-72	3.500
MINI COOPER	998	1966-68	10.000
MINI COOPER MK2	998	1968-70	9.000
MINI COOPER MK3	998	1970-72	8.000
MINI T MK1 LEGNO	848	1966-68	5.500
MINI T MK2 LEGNO	848	1968-70	5.000
MINI T MK2 METALLICA	848	1968-70	3.500
MINI T MK3 LEGNO	848	1970-72	4.500
MINI T MK3 METALLICA	848	1970-72	3.500
MINI 1000/1001/EXPORT	998	1972-75	3.000
MINI COOPER 1300/EXPORT	1275	1972-76	7.500
MINI MATIC 1000	998	1972-74	3.500
MINI T 1000	998	1972-74	3.500
REGENT	1275-1485	1974-76	1.000
MINI 90/120 (TUTTI I MOD.)	998-1275	1974-82	1.500
MINI DE TOMASO	1275	1976-83	3.500
MINI DE TOMASO TURBO	993	1983-90	3.000
3 CILINDRI (TUTTI I MODELLI)	993	1982-87	1.000
3 S DIESEL/MINIDIESEL	993	1983-87	750
650	617	1984-90	1.000
990	993	1986-90	1.000
990 DIESEL	993	1987-90	750
550	548	1988-90	1.000
SMALL 500	659	1991-92	1.000
SMALL 990	993	1991-92	1.000
ELBA 1.5 3P/5 P	1498	1992-94	750
ELBA 1.7 D 5 PORTE	1697	1992-94	750
NORAL 45/55	903-1116	1991-93	500
NORAL CABRIO 65	1301	1992-93	750

INTERNATIONAL HARVESTER

STATI UNITI			
SCOUT	2491-4375	1961-68	6.000
SCOUT	3203-4976	1969-75	5.000
SCOUT	3203-5653	1976-82	5.000

ISO ITALIA

SETTA	198-236	1963-56	15.000
-------	---------	---------	--------

ISO RIVOLTA ITALIA

GT 300/R300	5359	1962-70	40.000
GT 340/R340	5359	1962-70	45.000
45 (4 SPORTELLI)/FDIA/R10	5359-5762	1967-74	20.000

Modello	cm ³	Anni	Euro
LELE (300-355CV)	5359	1969-72	24.000
LELE R6	5762	1972-74	26.000
LELE SPORT «MARLBORO»	5762	1972-74	30.000
GRIFO GL (300-365 CV)/R	5359	1965-70	120.000
GRIFO 7 LITRI	6998	1968-70	200.000
GRIFO R8	5762	1971-74	150.000
GRIFO R9 CAN AM	6998	1971-74	200.000

ISOTTA FRASCHINI ITALIA

TIPO 8	5988	1919-24	500.000
TIPO 8A	7370	1924-30	600.000
TIPO 8B	7370	1930-32	700.000
TIPO 8AS	7370	1924-30	700.000
TIPO 8A SS	7370	1928-32	750.000

ISUZU GIAPPONE

TROOPER	2228-3165	1981-96	2.000
---------	-----------	---------	-------

ITALIA ITALIA

TIPO 50 - 25/35 HP	2813	1919-26	36.000
TIPO 56 BERLINA	1954	1923-28	33.000
TIPO 61 BERLINA	1995	1925-32	45.000

JAGUAR GRAN BRETAGNA

SS1 COUPE/CABRIOLET	2054-2663	1932-36	85.000
SS2 COUPE/CABRIOLET	1052-1343	1932-36	75.000
SS90 ROADSTER	2663	1935	150.000
SS100 ROADSTER	2663-3485	1936-41	300.000
11/2 LITRE BERLINA	1776	1935-40	40.000
11/2 LITRE BERLINA	1776	1945-49	40.000
11/2 LITRE CABRIOLET	1776	1935-40	60.000
21/2 LITRE BERLINA	2663	1935-40	40.000
21/2 LITRE BERLINA	2663	1945-49	40.000
21/2 LITRE CABRIOLET	2663	1935-40	60.000
31/2 LITRE BERLINA	3485	1938-40	40.000
31/2 LITRE BERLINA	3485	1945-49	40.000
31/2 LITRE CABRIOLET	3485	1938-40	80.000
31/2 LITRE DROP HEAD COUPE	3485	1945-49	55.000
XX 120 O.T.S. (CARR. ALLUMINIO)	3442	1948-50	150.000
XX 120 O.T.S. (CARR. ACCIAIO)	3442	1950-54	100.000
XX 120 FIXED HEAD COUPE	3442	1951-54	55.000
XX 120 DROP HEAD COUPE	3442	1953-54	80.000
XX 140 OPEN TWO SEATER	3442	1954-57	80.000
XX 140 FIXED HEAD COUPE	3442	1954-57	45.000
XX 140 DROP HEAD COUPE	3442	1954-57	65.000
XX 150 OPEN TWO SEATER	3442-3781	1957-61	60.000
XX 150 S OPEN TWO SEATER	3442-3781	1958-61	65.000
XX 150 S FIXED HEAD COUPE	3442-3781	1957-61	45.000
XX 150 DROP HEAD COUPE	3442-3781	1957-61	50.000
XX 150 S DROP HEAD COUPE	3442-3781	1958-61	55.000
C TYPE	3442	1951-53	150.000
D TYPE	3442-3781	1954-57	2.000.000
XX SS	3781	1956-57	1.000.000
MK V BERLINA	2663-3485	1948-50	35.000
MK V DROP HEAD COUPE	2663-3485	1948-50	55.000
MK VII	3442	1950-54	20.000
MK VII	3442	1955-56	22.000
MK VIII	3442	1956-58	25.000
MK IX	3781	1959-61	28.000
2.4 LITRE	2483	1955-59	17.000
3.4 LITRE	3442	1957-59	22.000
MK2 2.4 LITRE	2483	1959-67	20.000
MK2 3.4 LITRE	3442	1959-67	26.000
MK2 3.8 LITRE	3781	1959-67	30.000
3.4 S	3442	1964-68	15.000
3.8 S	3781	1964-68	17.000
MK X	3781-4235	1961-66	14.000
420	4235	1966-68	12.000
420 G	4235	1966-70	15.000
240	2483	1967-69	15.000
340	3442	1967-68	17.000

JEEP STATI UNITI

MB/GPW	2199	1941-45	25.000
GPA	2199	1942-43	22.000
M 38	2199	1950-52	18.000
M 38 AI	2199	1952-68	14.000
STATION WAGON	2199-3703	1946-62	15.000
M 422 MIGHTY MITE	1775	1959-72	8.000
CJ-2A/3A/3B	2199	1945-67	10.000
CJ-5	2199	1955-65	8.000
CJ-5	2199-3801	1966-70	7.000
CJ-5	2199-4981	1971-79	7.000
CJ-5 RENEGADE	4981	1970-79	12.000
CJ-5 RENEGADE	4981	1980-85	16.000
CJ-6	2199	1955-65	14.000
CJ-6	2199-3801	1966-70	12.000
CJ-6	2199-4981	1971-79	6.000
CJ-6	2475-4981	1980-85	6.000
CJ-7	2199-4981	1976-79	7.000
CJ-7	1995-4981	1980-86	6.000
CJ-7 GOLDEN EAGLE	4981	1977-80	7.000
CJ-7 LAREDO	4981	1981-86	12.000
WRANGLER (VJ)	2464-4235	1986-96	7.000
WRANGLER 2.5 LAREDO (VJ)	2464	1987-96	8.000
WRANGLER 4.0 LAREDO (VJ)	3988	1987-96	10.000
WRANGLER RENEGADE (VJ)	3956	1990-94	9.000
WRANGLER (TJ)	2429-3964	1996-03	10.000
JEEPSTER	2199-2638	1947-51	32.000
JEEPSTER COMMANDO	2199-3687	1967-74	8.000
WAGONEER	3777-5359	1962-73	8.000
WAGONEER	4235-5896	1974-83	7.000
GRAND WAGONEER	4235-5904	1984-91	6.000
CHEROKEE	4235-5896	1974-83	8.000

Modello	cm ³	Anni	Euro
XJ12/J12 L I SERIE	5345	1972-73	7.000
XJ6 3.4/4.2/4.2L II SERIE	3442-4235	1973-79	6.000
XJ6 4.2 COUPE I SERIE	4235	1975-77	13.000
XJ12 I SERIE	5345	1973-79	6.000
XJ12 COUPE II SERIE	5345	1975-77	15.000
XJ6 3.4/4.2 III SERIE	3442-4235	1979-86	6.000
XJ12/H.E. II SERIE	5345	1979-86	7.000
SOVEREIGN 4.2	4235	1983-86	7.000
SOVEREIGN 5.3 H.E.	5345	1983-86	8.000
XJ6 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590	1986-87	3.500
XJ6 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590	1988-90	4.000
SOVEREIGN 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590	1986-87	4.000
SOVEREIGN 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590	1988-90	4.000
XJ6 3.2-4.0 (XJ40)	3229-3990	1990-94	4.000
SOVEREIGN 3.2-4.0 (XJ40)	3229-3990	1990-94	4.000
XJ12 6.0 (XJ40)	5993	1993-94	7.000
XJ-R (XJ40)	3980	1990-94	7.500
XJ6 3.2/4.0 (SOVEREIGN (X 300))	3239-3980	1994-97	5.000
XJ12 6.0 (X 300)	5993	1994-97	7.000
XJ-R (X 300)	3980	1994-97	7.000
XJ6 3.2/4.0 (X 308)	3253-3996	1997-02	7.000
XJ-R SUPER CHARGED (X 308)	3996	1997-02	6.000
XJ-R 100 SUPER CHARGED (X 308)	3996	2001	7.000
XJ5 3.6/3.6 CAT	3590	1993-91	12.000
XJ5 4.0	3980	1991-96	14.000
XJ5	5345	1975-81	13.000
XJ5 H.E.	5345	1981-87	14.000
XJ5 H.E.	5345	1988-93	14.000
XJ5 6.0 V12	5993	1993-96	16.000
XJ-R-S	5993	1990-93	18.000
XJ-SC	5345	1983-87	14.000
XJ5 CONVERTIBLE	3980-5993	1988-96	20.000
XJ Z20	3498	1992-94	160.000
XK8 COUPE	3996-4196	1996-03	12.000
XKR	3996-4196	1998-03	14.000
XKR 100	3996	2001	18.000
XK8 CONVERTIBLE	3996-4196	1996-03	18.000
XKR CONVERTIBLE	3996-4196	1998-03	18.000
XKR 100 CONVERTIBLE	3996	2001	20.000
S-TYPE 2.5/3.0 V6	2497-2967	1998-03	3.500
S-TYPE 4.0/4.2 V8	3996-4196	1998-03	4.500
S-TYPE 4.2 R	4196	2002-03	6.000
S-TYPE 5.0	5993	1991	300.000
X TYPE 2.0 V6 24V/ESTATE	2099	2002-03	2.500
X TYPE V6 2.5 4X4/ESTATE	2495	2001-03	3.000
X TYPE V6 3.0 4X4/ESTATE	2968	2001-03	3.500
XJ6 3.0 V6 (X 350)	2967	2002-03	8.000
XJ6 3.5 V8 (X 350)	3555	2002-03	9.000
XJ6 4.2 V8 (X 350)	4196	2002-03	10.000
XJ6 4.2 V8 S/C (X 350)	4196	2002-03	12.000
XJ6 4.2 V8 SUPER S/C (X 350)	4196	2003	14

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro		
DIABLO SV SVR/GT2	5707	1991-00	65.000	FLAVIA CONV. VIGNALE 1.8 INIEZ.	1800	1965-67	13.000	THEMA V6 I SERIE	2849	1988-92	1.500	RANGE ROVER 25 DT II S.	2497	1994-01	3.000		
DIABLO/DIABLO VT ROADSTER	5707	1995-01	72.000	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.	4396	2002-03	7.000		
DIABLO GT/GTR	5992	1999-01	90.000	FLAVIA SPORT ZAGATO 1.8 INIEZ.	1800	1965-67	24.000	THEMA 8.32 II SERIE	2927	1988-92	9.000	RANGE ROVER 29 TD III S.	2926	2002-03	4.500		
DIABLO 6.0	5992	2000-01	56.000	FLAVIA II SERIE	1488	1967-70	5.000	THEMA I.E. 16V SW II SERIE	1995	1988-92	1.000	FREELANDER SOFTBACK	1795-2497	1997-03	2.000		
DIABLO 6.0 SE	5992	2001	60.000	FLAVIA II SERIE 1800	1800	1967-70	5.500	THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO SW II S.	1995	1988-92	1.500	FREELANDER WAGON	1795-2497	1997-03	2.500		
GALLARDO	4961	2003	70.000	FLAVIA II 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		
MURCIELAGO	6192	2002-03	100.000	FLAVIA 2000/2000 INIEZ.	1991	1969-71	5.500	THEMA 2.0 I.E. 16V III 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. 16V TURBO III SERIE	1995	1992-94	1.500						
				FLAVIA COUPE 2000	1991	1969-71	9.000	THEMA 3.0 V6 III SERIE	2959	1992-94	2.000	LEXUS GIAPPONE					
LANCHESTER GRAN BRETAGNA				FLAVIA COUPE 2000 INIEZIONE	1991	1970-71	9.500	THEMA TURBO DS II SERIE	2500	1992-94	1.000	GS 300/GS 430	2997-4293	2000-03	3.000		
40	6178	1919-28	45.000	2000 BERLINA 4M/5M	1991	1971-75	4.000	THEMA 2.0 I.E. 16V SW II SERIE	1995	1992-94	1.000	LS 430	4293	2000-03	3.000		
Z1	3100-3327	1923-31	30.000	2000 I.E. BERLINA	1991	1972-75	5.000	THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO SW III S.	1995	1992-94	1.500	SC 430	4293	2001-03	7.000		
30	4437	1928-33	40.000	2000 COUPE	1991	1971-74	10.000	THEMA 3.0 V6 III SERIE SW	2959	1992-94	2.000	RX 300/330	2994-3302	2001-03	4.000		
40	6180	1928-31	40.000	2000 COUPE HF	1991	1971-74	12.000	THEMA TURBO DS SW II SERIE	2500	1992-94	1.000						
10	1203	1932-35	10.000	FULVIA BERLINA	1091	1963-64	4.000	DEDRA (TUTTI I MODELLI)	1580-1995	1989-94	1.000	LLOYD GERMANIA					
18	2504	1933-34	18.000	FULVIA 2C	1091	1964-69	4.000	DEDRA TURBO DS	1929	1989-94	1.000	LP 800	596	1955-61	3.500		
LIGHT 6	1378	1933-37	12.000	FULVIA GT	1216	1967	4.500	DEDRA 2.0 I.E. TURBO HF	1995	1992-94	1.500	ALEXANDER	596	1957-61	3.500		
E 18	2390	1935	18.000	FULVIA GT	1231	1967-69	4.500	DEDRA 2.0 I.E. TURBO INTEGRALE HF	1995	1992-94	1.500	ARABELLA	887	1959-63	4.000		
SPECIALS-S 8	4625	1936-39	30.000	FULVIA GTE	1298	1968-69	5.000	K 2.0 20V/2.4 20V	1998-2446	1994	1.000	LOTUS GRAN BRETAGNA					
11	1444	1936-39	8.000	FULVIA BERLINA 1.3 (4M/5M)	1298	1969-72	4.000	K 2.0 TURBO 16V	1998	1994	1.500	SEVEN I S. (MOT. AUSTIN/FORD)	948-1172	1957-62	30.000		
18	2265	1936-39	18.000	FULVIA COUPE	1216	1965-67	9.000	K 2.4 TD	2387	1994	1.000	SEVEN II SERIE	1498	1962-65	27.000		
ROADRIDER	1527	1937-38	10.000	FULVIA COUPE HF	1216	1966-67	18.000	K 2.0 20V TURBO	1998	1998-01	1.500	SEVEN III SERIE	1568	1965-67	25.000		
14	3809	1937-39	11.000	FULVIA COUPE RALLYE 1.3	1298	1967-69	7.500	K 3.0 V6 24V	2959	1994-01	1.500	SEVEN	1569	1971-75	26.000		
10	1287	1946-51	8.000	FULVIA COUPE RALLYE 1.3 S	1298	1968-69	8.000	K 3.0 V6 24V SW	2959	1996-01	1.500	ELITE	1216	1957-64	35.000		
14 LEDA	1968	1950-54	7.000	FULVIA COUPE RALLYE 1.3 HF	1298	1967-70	18.000	K COUPE 2.0 20V TURBO	1998	1998-01	2.000	ELAN COUPE	1568	1962-75	25.000		
				FULVIA SPORT ZAGATO	1216	1965-67	15.000	K COUPE 3.0 V6 24V	2959	1996-01	2.000	ELAN SPIDER	1568	1962-75	28.000		
				FULVIA SPORT 1.3 ZAGATO	1298	1967-69	13.000	THEMIS 2.0 TURBO 20V	1998	2001-03	2.500	ELAN + 2 130S COUPE	1568	1971-74	22.000		
				FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO	1298	1968-72	13.500	THEMIS 2.4 20V	2446	2001-03	2.000	EUROPA	1563	1971-75	20.000		
				FULVIA C. RALLYE 1.6 HF (FANALINA)	1584	1968-70	32.000	THEMIS 3.0 V6	2959	2001-03	3.000	ESPRIT	1973-2174	1975-90	15.000		
				FULVIA COUPE 1.6 HF/LUSSO	1584	1970-72	32.000	THEMIS 3.2 V6	3179	2003	3.500	ESPRIT TURBO S4/S4S/SE	2174	1980-96	18.000		
				FULVIA SPORT 1800 ZAGATO	1584	1971-72	18.000	DELTA 1.6/1.8 (I SERIE)	1581-1756	1993-94	1.000	ESPRIT TURBO INTERCOOLER SE	1973	1991-93	20.000		
				FULVIA COUPE 2.0 VOLUMEX	1995	1983-84	5.000	DELTA 2.0 18V (II SERIE)	1995	1993-94	1.500	ESPRIT 2D TURBO/GT3	1973-1994	1996-01	22.000		
				FULVIA COUPE 3	1298	1973-76	6.000	DELTA 2.0 TURBO 18V HF (II S.)	1995	1993-94	2.000	ESPRIT V8 TWIN TURBO	3506	1996-03	27.000		
				FULVIA COUPE MONTECARLO	1298	1972-76	7.000	DELTA HPE 2.0 16V TURBO	1995	1995-99	2.000	ECLAT/EXCEL	1973-2174	1976-92	10.000		
				FULVIA COUPE SAFARI	1298	1974-76	7.000	DELTA 1.9 TD	1929	1994	1.000	ELITE	1973-2174	1976-83	10.000		
				BETA 1.3/1.4/1.6/1.8 I SERIE	1297-1756	1972-75	2.000	Z 2.0 TURBO	1998	1994	1.500	ELAN 1.8i	1588	1989-92	10.000		
				BETA 1.3/1.6/2.0 II SERIE	1297-1995	1975-79	1.500	PHEDRA 2.8 V6	2946	2002-03	2.500	ELAN 1.8i TURBO/ELAN S2	1588	1989-95	13.000		
				BETA 1.6/2.0 III SERIE	1585-1995	1979-82	1.500	LAND ROVER GRAN BRETAGNA				ELISE/ELISE HARDTOP	1795	1995-03	16.000		
				BETA COUPE 1.6/1.8 I SERIE	1592-1756	1973-75	3.500	90 (SERIE 1)	1595-1997	1948-54	20.000	ELISE 111/111 S	1795	2002-03	18.000		
				BETA COUPE 1.3/1.6/2.0 III S.	1297-1995	1975-81	3.000	96 (SERIE 1)	1997	1954-56	15.000	EXIGE	1795	2001-03	18.000		
				BETA COUPE 1.3/1.6/2.0 I.E. IV S.	1366-1995	1981-84	3.500	98 (SERIE 1)	1997	1957-58	12.000	LUAZ RUSSIA					
				BETA COUPE 2.0 VOLUMEX	1995	1983-84	5.000	98 D (SERIE 1)	2052	1957-58	10.000	VOLIN 969	1118-1196	1979-94	1.000		
				BETA HPE 1.6/1.8 I SERIE	1592-1756	1975	3.500	107 (SERIE 1)	1997	1955-58	12.000						
				BETA HPE 1.6/2.0 IV SERIE	1585-1995	1975-81	3.000	109 (SERIE 1)	1997	1957-58	11.000	MAHINDRA INDIA					
				BETA HP EXECUTIVE 1.6/2.0 I.E.	1585-1995	1981-84	3.500	109 D (SERIE 1)	2052	1957-58	9.000	CJ/CJ D (TUTTI I MODELLI)	2112-2523	1993-94	1.000		
				BETA HP EXECUTIVE 2.0 VOLUMEX	1995	1983-84	5.000	88 (SERIE 2)	2286	1958-61	8.000	MARCOS GRAN BRETAGNA					
				BETA SPIDER 1.6/1.8/2.0 III S.	1585-1995	1974-82	7.000	88 D (SERIE 2)	2052	1958-61	7.000	GT 1600	1650	1964-70	10.000		
				BETA MONTECARLO SPIDER/COUPE	1995	1975-79	9.000	109 (SERIE 2)	2286	1958-61	8.000	MINI GT	848-1275	1965-72	5.000		
				MONTECARLO SPIDER/COUPE	1995	1980-84	10.000	109 D (SERIE 2)	2052	1958-61	7.000	3 LITRE	2994	1968-73	16.000		
				BETA TREVI 1.6	1585	1980-84	1.000	88 (SERIE 2A)	2286	1962-71	6.500	2 LITRE	1996	1969-73	13.000		
				BETA TREVI 2.0/2.0 I.E.	1995	1980-84	1.000	88 D (SERIE 2A)	2052-2286	1962-71	5.500	MANTIS	2498	1970-73	8.000		
				BETA TREVI 2.0 VOLUMEX	1995	1982-84	2.500	109 (SERIE 2A)	2286-2625	1962-71	6.500						
				STRATOS HF	2418	1973-78	150.000	109 D (SERIE 2A)	2052-2286	1962-71	5.500	MARUTI SUZUKI INDIA					
				DELTA (TUTTI I MODELLI)	1301-1498	1979-92	1.000	88 HALF TON	2286	1968-78	8.000	800	796	1986-94	500		
				DELTA GT 1600/GT LE	1585	1982-83	2.000	88 HALF TON	2286	1979-84	8.000	MASERATI ITALIA					
				DELTA HF TURBO	1585	1983-86	4.000	101 1 TON FWC	3528	1975-78	7.000	A6 1500	1488	1946-50	250.000		
				DELTA HF TURBO I.E.	1585	1986-93	4.500	109 FWC	2286	1963-66	7.000	A6 G 2000 PININ FARINA	1954	1951-53	220.000		
				DELTA HF 4WD	1995	1986-87	8.000	110 FWC	2286-2625	1967-72	7.000	A6 G/S4 2000 ZAGATO	1985	1954-57	300.000		
				DELTA HF INTEGRALE	1995	1987-89	12.000	88 (SERIE 3)	2286-2625	1972-84	5.500	A6 G/S4 2000 ALLEMANO	1985	1954-57	200.000		
				DELTA HF INTEGRALE 16V	1995	1989-91	18.000	88 D (SERIE 3)	2286	1972-84	4.500	A6 G/S4 2000 FRUIA SPIDER	1985	1954-57	280.000		
				DELTA HF INT. 16V EVOLUZIONE	1995	1991-95	25.000	109 (SERIE 3)	2286-2625	1972-85	4.500	3500 GT COUPE TOURING CARB.	3485	1957-64	100.000		
				DELTA S4	1759	1985-87	85.000	109 D (SERIE 3)	2286	1972-85	4.500	3500 GT SPIDER VIGNALE CARB.	3485	1959-64	150.000		
				DELTA TURBO DS	1929	1986-91	1.000	109 V8	3528	1979-85	7.500	3500 GT COUPE TOURING INIEZIONE	3485	1961-65	95.000		
				GAMMA 2000/2500 I SERIE	1999-2484	1976-79	3.000	90	2286-3528	1984-89	5.000	3500 GTI COUPE VIGNALE INIEZIONE	3485	1961-64	145.000		
				GAMMA 2000 II SERIE	1999	1980-84	3.500	90 D	2494	1985-90	6.000	5000 GT	4937-4941	1960-64	400.000		
				GAMMA 2500/2500 I.E. II SERIE	2484	1980-84	4.000	90 TD	2495	1986-89	7.000	3500 GT 2 POSTI (MISTRAL)	3485	1963-64	60.000		

Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro
KYALAMI 4.2/4.9	4136-4930	1976-84	20.000	NÜRBURG BERLINA	4622-4928	1928-39	45.000	230 C/230 CE (W123)	2299	1977-84	4.500	580 SEC (W128)	5647	1988-92	8.000
QUATTROPORTE 4200/4900	4136-4930	1976-84	15.000	770 GROSSER LIMOUSINE	7665	1930-43	500.000	280 C/280 CE (W123)	2746	1977-84	5.500	420500 S COUPE/CL (W140)	4196-4923	1992-98	3.000
QUATTROPORTE 4900	4930	1985-90	17.000	170/200 BERLINA	1692-1949	1931-36	30.000	200 T/230 T/250 T/280 TE (W123)	1997-2746	1977-84	2.500	600 S COUPE/CL (W140)	5987	1982-98	5.000
QUATTROPORTE ROYALE	4930	1986-91	22.000	170/200 CABRIOLET	1692-1949	1931-36	55.000	240 TD (W123)	2404	1977-85	1.000	280 SL R107	2746	1974-75	15.000
BTURBO	1996	1981-83	4.000	170V BERLINA	1697	1936-44	23.000	300 TD/300 TD TURBOD. (W123)	2996	1977-85	1.500	280 SL R107	2746	1975-80	16.000
BTURBO	1996	1984-87	3.000	290 LIMOUSINE	2867	1933-37	35.000	230 G CORTO TELONATO	2299	1979-82	4.000	280 SL R107	2746	1980-85	17.000
BTURBO I	1996	1986-88	5.000	230 BERLINA	2229	1937-41	20.000	230 G CORTO SW	2299	1979-82	4.500	280 SL (C107)	2746	1974-81	11.000
222/222 E	1996-2790	1988-92	6.000	500K CABRIOLET	5019	1934-36	1.500.000	230 G LUNGO SW	2299	1979-82	4.000	300 SL R107	2962	1985-89	17.000
2.24V	1996	1988-93	7.000	540K CABRIOLET	5401	1936-39	4.000.000	230 GE CORTO TELONATO	2299	1982-89	4.500	350 SL R107	3499	1971-75	22.000
BTURBO S	1996	1984-87	7.000	540K SPEZIAL ROADSTER	5401	1936-39	6.000.000	230 GE CORTO SW	2299	1982-89	5.000	350 SL R107	3499	1975-80	20.000
BTURBO SI	1996	1987-88	8.000	170 V	1697	1947-53	20.000	230 GE LUNGO SW	2299	1982-89	4.500	390 SLC (C107)	3499	1971-80	12.000
BTURBO 420	1996	1985-86	3.500	170 D DIESEL	1767	1949-53	15.000	280 GE CORTO TELONATO	2746	1979-89	5.000	380 SL R107	3839	1980-85	22.000
BTURBO 420i	1996	1986-87	4.000	170 S/SV	1767	1949-53	18.000	280 GE CORTO SW	2746	1979-89	6.000	380 SLC (C107)	3839	1980-81	11.000
BTURBO 420i	1996	1988-90	4.000	170 DS DIESEL	1767	1949-53	13.000	280 GE LUNGO SW	2746	1979-89	6.000	420 SL R107	4196	1985-89	24.000
422/418V	1996	1988-92	5.000	180	1767-1897	1953-62	7.000	240 GE CORTO TELONATO	2399	1979-88	4.000	450 SL R107	4520	1973-75	24.000
4.24V	1996	1990-93	6.000	180 D/190 D	1767-1897	1953-61	6.000	240 GE CORTO SW	2399	1979-88	4.500	450 SL R107	4520	1975-80	22.000
BTURBO 420 S	1996	1985-87	4.000	180	1997	1955-61	7.000	240 GE LUNGO SW	2399	1979-88	4.000	450 SLC (C107)	4520	1973-80	12.000
BTURBO 420 SI	1996	1987	4.500	190 C	1897	1961-65	6.000	300 GE CORTO TELONATO	2998	1979-94	4.000	450 SLC 5.0 (C107)	4973-5025	1978-80	15.000
BTURBO 420 SI	1996	1988-90	5.000	190 D/200 D	1998	1961-68	4.500	300 GE CORTO SW	2998	1979-94	4.500	500 SLC (C107)	4973	1980-81	14.000
BTURBO 425	2494	1984-87	4.000	200 D	1998	1965-68	5.000	300 GE LUNGO SW	2998	1979-94	4.000	500 SL R107	4973	1980-85	24.000
BTURBO 430	2790	1988-90	6.000	220	2195	1951-55	13.000	200/200 E/230 E/260 E (W124)	1997-2599	1984-94	1.500	500 SL R107	4973	1985-89	26.000
430/430 4V	2790	1991-94	7.000	220 S	2195	1989-95	9.000	E 220 (W124)	2199	1993-94	1.500	580 SL R107	5547	1985-89	28.000
BTURBO SPIDER	1996	1985-87	9.000	219	2195	1956-59	10.000	260 E 4 MATIC (W124)	2599	1987-94	2.000	SL 280 V6 (R129)	2799	1998-01	14.000
BTURBO SPIDER (SPIDER 2.0)	1996	1987-94	14.000	220 S	2195	1956-59	14.000	E 280 (W124)	2799	1993-94	2.000	280 SL/SL 280-24 (R129)	2799	1993-98	12.000
BTURBO SPIDER 2.8/SPIDER 2.8	2790	1990-94	12.000	220 S	2195	1989-95	9.500	200 D/250 D/250 TURBO (W124)	1997-2497	1985-94	1.000	300 SL/245L 300-24 (R129)	2960	1989-93	10.000
228	2790	1985-91	6.000	220 S COUPE	2195	1956-59	35.000	260/280 E LIMOUSINE (W124)	2599-2799	1989-95	4.000	SL 320 SL 320-24 (R129)	3199	1993-98	13.000
KARIF	2790	1988-92	12.000	220 S CABRIOLET	2195	1956-59	45.000	250 D LIMOUSINE (W124)	2497	1989-94	2.000	SL 320 V6 (R129)	3199	1998-01	15.000
SHAMAL	3217	1989-95	30.000	220 SE	2195	1959-65	10.000	300 E (W124)	2962	1984-93	2.000	500 SL (R129)	4973	1989-98	14.000
RACING	1996	1991-92	11.000	220 SE COUPE	2195	1958-60	30.000	300 D/D TURBO 4 MATIC (W124)	2996-2998	1987-94	1.500	SL 500 V6 (R129)	4966	1998-01	16.000
GHBLI	1996-2790	1992-98	8.500	220 SE CABRIOLET	2195	1958-60	40.000	300 E 4 MATIC (W124)	2962	1987-95	2.500	600 SL/SL 600 (R129)	5987	1992-01	17.000
GHBLI GT	1996	1994-97	11.000	300 A/B/C	2996	1951-57	30.000	300 E-24 (W124)	2960	1989-93	2.500	60 AMG (R129)	5956	1997-00	20.000
GHBLI CUP	1996	1995-97	15.000	300 D	2996	1957-62	35.000	400 E/E 400 (W124)	4196	1991-94	4.000	300 GE CORTO TELONATO/SW	2960	1989-94	7.000
QUATTROPORTE	1996	1994-98	4.500	300 A/B/C/D CABRIOLET	2996	1951-62	70.000	500 E/E 500 (W124)	4973	1990-95	5.500	300 GE LUNGO SW	2960	1990-94	8.000
QUATTROPORTE	2790-3217	1994-01	5.500	300 S/S/C COUPE	2996	1952-57	85.000	200 T/200 T E/230 TE (W124)	1997-2299	1986-94	1.500	320 GE CORTO TELONATO/SW	3199	1993-03	8.000
3200 GT	3217	1998-01	18.000	300 S/S/C CABRIOLET	2996	1952-57	100.000	E 220 T (W124)	2199	1993-94	2.000	320 GE LUNGO SW	3199	1993-03	9.000
SPYDER	4236	2001-03	26.000	300 SL «ALA DI GABBIANO»	2996	1954-56	400.000	200 TD/250 TD (W124)	1997-2497	1985-94	1.000	350 GD/G 300 TD CORTO TEL./SW	3449	1991-97	6.000
SPYDER CAMBIOCORSA	4236	2001-03	28.000	300 SL ROADSTER	2996	1957-63	300.000	E 280 T (W124)	2799	1993-94	2.500	350 GD/G 300 D LUNGO SW	3499	1991-97	7.000
COUPE	4236	2002-03	22.000	190 SL	1897	1955-63	50.000	300 TE (W124)	2962	1986-93	2.500	500 GE V8	4973	1993-94	11.000
COUPE CAMBIOCORSA	4236	2002-03	24.000	600 LIMOUSINE	6330	1963-81	85.000	300 TE 4 MATIC (W124)	2962	1987-95	3.000	G 36 AMG	3606	1995-97	11.000
QUATTROPORTE	4244	2003	25.000	600 PULLMAN 4/6 PORTE	6330	1963-81	85.000	300 TE-24 (W124)	2960	1989-93	3.000	C180/200/220 (W202)	1799-2199	1993-94	1.500
				600 LANDAULET	6330	1963-81	150.000	300 TD (W124)	2996	1987-94	1.500	C200 D/220 Q/250 D (W202)	1997-2497	1993-94	1.000
				230	2792	1965-68	6.000	300 TD TURBO 4 MATIC (W124)	2998	1987-94	2.000	C240 V6 (W202)	2398	1997-00	2.000
				230 S	2792	1965-68	7.500	200 GE CORTO TELONATO	1997	1986-94	6.000	C280 (W202)	2799	1993-97	2.500
				300 SE	2996	1961-65	10.000	200 GE CORTO SW	1997	1986-94	7.000	C280 V6 (W202)	2799	1997-00	2.500
				300 SEL	2996	1962-65	10.500	200 GE LUNGO SW	1997	1986-94	7.000	C230 KOMPRESSOR (W202)	2250	1995-98	2.500
				280 S/250 SE BERLINA	2496	1965-69	7.000	250 GD CORTO TELONATO	2497	1987-95	6.000	C36 AMG (W202)	3606	1994-97	7.000
				280 S/280 SE BERLINA	2778	1968-72	7.500	250 GD CORTO SW	2497	1987-95	7.000	C43 AMG (W202)	4266	1997-00	8.000
				280 SEL	2778	1968-72	8.000	250 GD LUNGO SW	2497	1987-95	7.000	C230 T KOMPRESSOR (W202)	2250-2295	1996-00	3.000
				280 SE/SEL 3.5/300 SEL 3.5	3499	1970-72	10.000	200/CE/320 CE/320 C.P.E (W124)	1997-2199	1990-96	4.000	C400 T V6 (W202)	2398	1997-00	3.000
				300 SEL 2.8 BERLINA	2778	1968-69	8.000	230 CE (W124)	2299	1987-92	4.500	C280 T (W202)	2799	1996-97	3.000
				300 SE/SEL	2996	1965-67	8.500	300 CE/320 CE/E 320 C.P.E (W124)	2962-3199	1987-96	5.000	C280 T V6 (W202)	2799	1997-00	3.000
				300 SEL 6.3 BERLINA	6330	1968-72	20.000	300 CE S/SE/SEL (W116)	2960	1989-94	5.000	C43 T AMG (W202)	4266	1997-00	8.500
				300 SEL 4.5 AMERICA	4510	1969-71	16.000	E 200/E 220 CABRIOLET (W124)	1997-2199	1993-97	11.000	E 320 (W 210)	3199	1995-97	2.500
				220 SE/250 SE COUPE	2195-2496	1961-67	15.000	300/320 CE-24 CABR./E 320 CABR.	2960-3199	1991-96	11.000	E 420 (W 210)	4196	1995-97	3.500
				220 SE/250 SE CABRIOLET	2195-2496	1961-67	30.000	280 S/SE/SEL (W116)	2746	1972-79	4.000	E 430 V6 (W210)	4266	1997-01	4.000
				300 SE COUPE	2996	1962-65	17.000	350 SE/450 SEL (W116)	3499-4520	1972-79	5.000	E 280 V6/E 320 V6 (W210)	2799-3199	1997-01	3.000
				300 SE CABRIOLET	2996	1962-65	35.000	350 SEL/450 SEL (W116)	3499-4520	1973-79	5.500	E 280/320 V6 4 MATIC (W210)	2799-3199	1997-01	3.500
				280 SE 3.5 COUPE	3499	1969-71	28.000	450 SEL 6.9 (W116)	6834	1975-80	13.000	E 50 AMG (W 210)	4973	1995-97	8.000
				280 SE 3.5 CABRIOLET	3499	1969-71	45.000	300 SD TURBODIESEL (W116)	2998	1977-80	2.000	E 55 AMG (W210)	5439	1997-01	10.000
				230 SL «PAGODA»	2306	1963-66	38.000	280 S/SE/SEL (W126)	2746	1979-82	1.500	E 320 T (W 210)	3199	1996-97	3.000
				250 SL «PAGODA»	2496	1966-68	35.000	280 S/SE/SEL (W126)	2746	1983-86	2.000	E 280 T V6/E 320 T V6 (W210)	2799-3199	1997-01	4.000

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
S65 K AMG (W20)	5980	2003	15.000	MIDGET MKI	1098	1964-66	8.000	TEN BERLINA	1292-1550	1933-48	7.000	OM ITALIA			
CLK-GTR	6898	1998-00	30.000	MIDGET MKII	1275	1966-69	8.000	OXFORD TORPEDO/BERLINA	2052-2513	1927-35	10.000	469 (TUTTI I MODELLI)	1496-1622	1922-34	25.000
G 290 TD CORTO TEL./SW	2874	2000-01	7.000	MIDGET MKIV	1275	1969-74	7.000	COWLEY TORPEDO/BERLINA	1938	1931-35	12.000	665 «SUPERBA» (TUTTI I MOD.)	1961-2200	1923-34	100.000
G 290 TD LUNGO SW	2874	2000-01	8.000	MIDGET MKIV 1500	1493	1974-79	7.000	MINOR	938	1948-50	5.500	PEPES GERMANIA			
G 300 TD CORTO TEL./SW	2996	1996-00	6.000	1100	1098	1962-68	3.000	MINOR	938	1951-53	5.000	ADMIRAL (ANTEGUERRA)	3626	1938-39	12.000
G 300 TD LUNGO SW	2996	1996-00	7.000	1300/1300 MK2	1275	1967-71	3.500	MINOR TRAVELLER	803	1952-56	7.000	KAPITÄN (ANTEGUERRA)	2473	1938-40	8.000
G 400 CDI CORTO TEL./SW	3996	2000-03	9.000	RVB	3947	1992-95	15.000	MINOR CONVERTIBILE	938	1952-56	9.000	KAPITÄN	2473	1948-50	5.000
G 400 CDI LUNGO SW	3996	2000-03	10.000	F/F WC	1588-1796	1995-01	5.000	MINOR	803	1953-56	5.000	KAPITÄN	2473	1951-53	4.500
G 500 V8 CORTO TEL./SW	4966	1998-03	12.000	TF	1588-1796	2000-03	6.000	MINOR CONVERTIBILE	803	1953-56	9.000	KAPITÄN	2473	1964-55	4.000
G 500 V8 LUNGO SW	4966	1998-03	13.000	ZR 105/160	1397-1796	2002-03	1.500	MINOR 1000	948-1098	1956-71	5.500	KAPITÄN	2473	1965-67	4.000
G 55 AMG	5439	1998-03	10.000	ZS 120/180	1796-2497	2002-03	2.000	MINOR 1000 TRAVELLER	948-1098	1956-68	7.500	KAPITÄN	2473	1958-59	4.500
CL 300 (C215)	4966	1999-03	9.000	ZT 190	2497	2002-03	3.500	MINOR 1000 CONVERTIBILE	948-1098	1956-68	10.000	KAPITÄN	2586-2605	1959-63	4.000
CL 300 (C215)	5786	1999-03	10.000	ZT 180/190	2497	2002-03	4.000	OXFORD/OXFORD TRAVELLER	1476-1489	1949-59	4.500	OLYMPIA	1288	1935-37	7.000
CL 35 AMG (C215)	5439	1999-03	11.000	ZT X POWER 385	4601	2002	8.000	OXFORD P.FARINA (BERL. E TRAK)	1622	1960-70	4.500	OLYMPIA (OL 38)	1488	1938-40	7.000
CL 35 AMG (C215)	5990	2003	12.000					MINI MINOR	848	1959-64	6.500	OLYMPIA (TUTTI I MOD.)	1488	1947-52	5.500
C 240 V6 (W203)	2597	2000-03	2.500	MINI GERMANIA				MINI MINOR	848	1964-67	4.500	OLYMPIA CABRIOLET	1488	1950-52	6.500
C 320 V6 (W203)	3199	2000-03	3.000	ONE/ONE DE LUXE	1598	2001-03	2.000	MINI TRAVELLER LEGNO	848	1961-70	5.500	OLYMPIA REKORD (TUTTI I MOD.)	1488	1953-55	4.000
C 32 AMG (W203)	3199	2000-03	10.000	COOPER	1598	2001-03	3.000	MINI TRAVELLER METALLICA	848	1963-70	4.000	OLYMPIA REKORD (TUTTI I MOD.)	1488	1956-57	4.000
C 30 CDI AMG (W203)	2650	2002-03	7.000	COOPER S	1598	2002-03	4.000	MINI COOPER	997	1962-64	12.000	OLYMPIA REKORD CABRIOLET	1488	1965-67	5.500
C 240 T (W203)	2597	2000-03	3.500	COOPER S WORKS	1598	2003	4.500	MINI COOPER	998	1964-67	10.000	OLYMPIA REKORD (TUTTI I M.)	1488-1680	1958-60	4.000
C 320 T V6 (W203)	3199	2000-03	4.000					MINI COOPER S	1071	1963-64	14.000	OLYMPIA REKORD CABRIOLET	1488-1680	1959-60	5.500
C 30 CDI AMG T (W203)	2650	2002-03	7.000	MITSUBISHI GIAPPONE				MINI COOPER S	970	1964-65	15.000	1200	1196	1959-62	3.500
A 190/210	1897-2084	2000-03	2.000	GALANT D/TURBO D	2347	1980-86	750	MINI COOPER S	1275	1964-67	17.000	REKORD	1488-1680	1960-63	4.000
A 190 L/210 L	1897-2084	2001-03	2.500	GALANT/GALANT TURBO	1567-2550	1983-87	1.000	MINI COOPER MK2	998	1968-69	14.000	REKORD CABRIOLET	1680	1961-62	5.000
SL 350 (R230)	3724	2003	16.000	PAJERO (I SERIE)	1997-2972	1982-90	3.500	MINI COOPER S MK2/MK3	1275	1968-70	15.000	REKORD 1500 (1.700/1.900/2600)	1488-2605	1963-65	3.500
SL 500 (R230)	4966	2001-03	18.000	PAJERO D/TD (I SERIE)	2347-2477	1982-91	3.000	MINI COOPER S MK2/MK3	1275	1968-70	15.000	REKORD 1500 (1.700/1.900/2600)	1488-2605	1965-66	3.000
SL 600 (R230)	5513	2001-03	20.000	PAJERO WAGON (I SERIE)	1997-2972	1983-90	3.500	MINI MOKE (AUS)	998	1966-69	7.000	REKORD CABRIOLET	1680-2605	1963-65	4.500
SL 55 AMG (R230)	5439	2001-03	20.000	PAJERO WAGON D/TD (I SERIE)	2477-2835	1983-90	3.000	1100	1098	1964-67	2.500	REKORD C (1500/1700/1900/2200)	1492-2209	1966-71	2.500
CLK 200 K (C209)	1796	2002-03	5.000	PAJERO 3.0 V6 (II SERIE)	2972	1988-91	4.000	1100 MK2	1098	1967-74	3.000	REKORD C CABRIOLET	1492-2209	1967-71	4.000
CLK 240 (C209)	2597	2002-03	6.000	PAJERO TD (II SERIE)	2477-2835	1991-99	4.000	1100/1300 COUNTRYMAN	1098-1275	1966-74	2.500	KADETT	1074	1936-37	8.000
CLK 320 (C209)	3199	2002-03	7.000	PAJERO 2.4/2.6 (II SERIE)	2351-2555	1991-99	3.000	1800	1798	1966-68	2.000	KADETT/KADETT SPEZIAL	1074	1938-40	7.000
CLK 500 (C209)	4966	2002-03	9.000	PAJERO V6/V6 GDI (II SERIE)	2972-3497	1991-99	5.000	1800 MK2	1798	1968-74	2.000	KADETT/KADETT A (TUTTI I M.)	993	1962-65	3.500
CLK 55 AMG (C209)	5439	2002-03	12.000	COLT (TUTTI I MOD.)	1299-1499	1983-87	7.000	MOSKVITCH RUSSIA				KADETT B (TUTTI I MOD.)	1078-1897	1965-73	2.000
CLK 200 K CABRIOLET (C209)	1796	2003	6.000	COLT II SERIE (TUTTI I MOD.)	1299-1595	1987-91	1.500	2138/2140	1357-1479	1974-90	1.000	KADETT C (TUTTI I MOD.)	983-1196	1973-79	1.500
CLK 240 CABRIOLET (C209)	2597	2003	7.000	COLT TURBO	1598	1983-87	1.500	2136/2137	1357-1479	1974-87	750	KADETT 1900/2000 GT/E	1897-1979	1976-79	10.000
CLK 320 CABRIOLET (C209)	3199	2003	8.000	COLT GTI 16V (TURBO)	1595	1987-91	1.500	2141 (ALEKDI)	1479-1890	1987-91	500	KADETT D (TUTTI I MOD.)	993-1584	1979-84	1.000
CLK 500 CABRIOLET (C209)	4966	2003	10.000	COLT III SERIE (TUTTI I MOD.)	1299-1836	1991-94	1.000	IS+2126	1479	1987-91	500	KADETT D DIESEL (TUTTI I M.)	1598	1982-84	1.000
CLK 55 AMG CABRIOLET (C209)	5439	2003	13.000	3000 GT	2972	1990-00	7.000	NISSAN GIAPPONE				KADETT GTE	1796	1983-84	1.500
E 320 (W211)	3199	2002-03	4.000	3000 GT SPIDER	2972	1995-00	8.000	DATSUN 240GZ/26	2393	1969-75	13.000	KADETT E (TUTTI I MOD.)	1196-1998	1984-91	1.000
E 500 (W211)	4966	2002-03	7.000	LANCER GSR EVO II/III	1997	1992-94	11.000	DATSUN 260/280 (TUTTE)	2365-2753	1975-78	10.000	KADETT E D/TURBOD. (TUTTI I M.)	1488-1700	1984-91	1.000
E 55 K AMG (W211)	5439	2002-03	9.000	LANCER GSR EVO III/IV	1997	1995-97	13.000	DATSUN 280 ZX/ZX2+2	2753	1978-81	8.000	KADETT 2000 GSI	1998	1985-91	2.000
E 320 T (W211)	3199	2003	5.000	LANCER GSR EVO V/VI	1997	1998-02	15.000	PATROL	2753-3656	1980-95	3.000	KADETT 2000 GSI 16V	1998	1988-91	2.500
E 500 T (W211)	4966	2003	8.000	LANCER GSR EVO VII	1997	2003	16.000	PATROL TURBODIESEL	3246	1983-95	3.000	KADETT L3 CABRIO/L6 CABRIO	1297-1598	1987-93	1.500
E 55 K AMST (W211)	5439	2003	10.000	GALANT/GALANT VR-4 TURBO	1755-1997	1987-91	1.000	SAFAR/PATROL GR	4169	1988-97	4.500	KADETT 2165 CABRIO/218 CABRIOLE	1998	1985-93	2.000
C 230 K SPORTCOUPÉ	1796	2000-03	2.500	PAJERO 10 (PININ)	1834	1998-03	3.000	SAFAR/PATROL GR	4479	1997-99	3.500	OLYMPIA (1100/S/SR/1900 S)	1078-1897	1967-70	2.000
C 320 SPORTCOUPÉ	3199	2000-03	3.000	PAJERO 10 (PININ) GDI	1999	2000-03	3.000	SAFAR/PATROL GR	4479	1999-03	6.000	GT	1078-1897	1968-73	8.000
C 32 AMG SPORTCOUPÉ	3199	2000-03	6.000	PAJERO SPORT	2972-3497	1998-99	3.500	SAFAR/PATROL GR TD	2826-4169	1988-97	3.500	KAPITÄN	2605-2784	1964-68	3.500
C 30 CDI SPORTCOUPÉ	2650	2000-03	2.500	PAJERO SPORT TD	2835	1998-99	3.000	SAFAR/PATROL GR TD	2826-4169	1988-97	4.500	ADMIRAL	2605-2784	1964-68	3.500
				PAJERO SPORT (II SERIE)	2972-3497	1999-03	4.000	SAFAR/PATROL GR TD	2826-4169	1999-03	6.000	ADMIRAL V8	4638	1965-68	4.000
				PAJERO SPORT TD (II SERIE)	2477-3200	1999-03	3.500	SAFAR/PATROL GR TD	2826-4169	1999-03	6.000	ADMIRAL V8	4638	1965-68	4.000
				PAJERO TD (III SERIE)	2477-3200	1999-03	4.000	200/240 SX	1809-2388	1989-94	2.000	DIPLOMAT V8/V8 COUPÉ	4638-5354	1964-68	5.000
				PAJERO V6 (III SERIE)	2972-3497	1999-03	5.000	300 ZX	2960	1990-97	8.000	KAPITÄN	2784	1968-70	3.500
				ECLIPSE	1755-1997	1992-93	1.500	350 Z	3498	2003	10.000	ADMIRAL/DIPLOMAT	2784	1969-77	4.000
				ECLIPSE (II SERIE)	1996-1997	1994	2.000	TERRANO/PATHFINDER	2389-3275	1986-97	2.500	DIPLOMAT V8	5354	1969-77	5.000
				SPACE RUNNER	1834-1997	1991-94	1.000	TERRANO II	2389-2960	1992-02	3.000	COMMODORE (2300/2500/2800)	2239-2784	1967-71	3.000
				SPACE WAGON	1834-1997	1991-94	1.000	TERRANO II TD	2664-2953	1992-03	3.000	COMMODORE BERLINA/COUPÉ	2490	1972-77	3.000
				SPACE WAGON TD	1796-1998	1991-94	1.000	PATHFINDER	3275-3498	1997-03	4.000	COMMODORE GS/E COUPÉ	2784	1972-77	5.000
								PATHFINDER TD	2664-3153	1997-02	4.000	ASCONA I SERIE (TUTTI I MOD.)	1196-1897	1970-75	1.500
				MORGAN GRAN BRETAGNA				MICRA	997-1275	1992-94	1.000	ASCONA II SERIE (TUTTI I MOD.)	1196-1979	1975-80	1.000
				THREEWHEELER (JAP)	980-1096	1919-39	30.000	MICRA CABRIOLET	1275	1997-98	2.000	ASCONA III SERIE (TUTTI I MOD.)	1297-1998	1981-88	1.000
				THREEWHEELER (BLACKBURNE)	1098	1930-39	28.000	SKYLINE GTS-T	1998	1989-91	3.000	ASCONA III SERIE DIESEL	1598	1981-88	1.000
				THREEWHEELER (MATCHLESS)	990	1934-39	30.000	SKYLINE GT-R	2568	1989-91	5.000	ASCONA 400	2410	1980-82	10.000
				F-4F 3F SUPER THREWE. FORD EB3A	933-1172	1932-52	25.000	PRIMERA (TUTTI I MOD.)	1596-1998	1990-94	1.000	MANTA I SERIE	1196-1897	1970-75	2.500
				4-4 (DAL 1946/4/4) (CLIMAX/SPECIAL)	1122-1267	1936-51	30.000	PRIMERA 4WD (TUTTI I MOD.)	1998	1990-94	1.000	MANTA III SERIE	1297-1979	1975-88	2.000
				4/4 SERIES II (FORD 100E)	1172	1955-60	25.000	PRIMERA GTD	1973	1992-94	1.000	REKORD D BERLINA	1698-1897	1972-77	1.500
				4/4 SERIES III (FORD 105E)	997	1960-61	25.000	PRIMERA D/TD SW	1973	1992-94	1.000	REKORD D BERLINA DIESEL	2068	1975-77	1.000
				PLUS 4 «FLAT RAD» (MANGUARD)	2088	1950-54	30.000	FIGARO	988	1991-92	10.000	REKORD E/E2 BERLINA	1698-2197	1977-86	1.000
				4/4 SERIES IV (FORD 109E)	1340	1961-63	27.000	PRAIRIE	1974-2388	1988-94	1.000	REKORD E DIESEL/E2 TURBOD.	1998-2260	1977-86	1.000
				4/4 SERIES V (FORD 116E)	1498	196									

Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro
OMEGA 1.9 2.0	1796-1998	1986-93	1.000	DYNAMIC 130/140/160 BERL	2536-3834	1936-39	25.000	106 (TUTTI I MODELLI)	954-1360	1991-94	1.000	336 A 1300 CABRIOLET (44 CV)	1286	1955-57	40.000
OMEGA 1.9 2.0 CARAVAN	1796-1998	1986-93	1.000	DYNAMIC 100/110/120/130	610-854	1947-53	6.000	106 D (TUTTI I MODELLI)	1361	1992-94	1.000	336 B 1300 S CABRIOLET (60 CV)	1286	1954-55	42.000
OMEGA CD 2.4i	2410	1988-93	1.000	DYNAZ CABRIOLET	851	1957-59	7.500	106 RALLYE	1294	1994-96	2.000	336 A 1300 S CABRIOLET (60 CV)	1286	1955-57	42.000
OMEGA CARAVAN 2.4i	2410	1988-93	1.000	DYNAZ	851	1958-59	5.500	106 RALLYE II SERIE	1587	1996-98	1.500	336 A 1600 CABRIOLET (60 CV)	1582	1955-59	42.000
OMEGA GL 2.6i V6	2594	1990-93	1.000	DYNA JUNIOR CABRIOLET	845-851	1952-56	8.000	106 XSI	1587	1994	1.500	336 A 1600 S CABRIOLET (75 CV)	1582	1955-59	45.000
OMEGA GL 2.6i V6 CARAVAN	2594	1990-93	1.000	PL 17/PL 17 TIGRE	851	1959-62	6.500	305 BERLINA (TUTTI I MODELLI)	1290-1905	1978-88	1.000	336 B 1600 CABRIOLET (60 CV)	1582	1959-63	40.000
OMEGA 3000 BERLINA/CARAVAN	2969	1987-93	1.000	PL 17/17 B CABRIOLET (TIGRE)	848-851	1961-63	10.000	305 DIESEL (TUTTI I MODELLI)	1548-1905	1979-88	1.000	336 B 1600 S CABRIOLET (75 CV)	1582	1959-63	42.000
OMEGA 3000 24V BERLINA/CARAVAN	2969	1989-93	1.500	17/17 BREAK	848	1963-65	5.000	305 BREAK (TUTTI I MODELLI)	1290-1905	1978-89	1.000	336 B 1600 S CABRIOLET (90 CV)	1582	1960-63	45.000
OMEGA D/TD	2260	1986-93	1.000	17 B/17 BT	848	1963-65	5.500	305 BREAK DIESEL (TUTTI I MOD.)	1548-1905	1979-89	1.000	336 C 1600 CABRIOLET (75 CV)	1582	1963-65	45.000
OMEGA CARAVAN D/TD	2260	1986-93	1.000	24 B/BA	848	1964-67	6.000	309 (TUTTI I MODELLI)	1116-1905	1985-92	1.000	336 SC 1600 CABRIOLET (95 CV)	1582	1963-65	48.000
OMEGA LOTUS 3.6 TURBO	3615	1990-92	25.000	24 BT (TIGRE)	848	1964-67	7.000	309 D/TURBOD. (TUTTI I MODELLI)	1769-1905	1986-92	1.000	336 A SPEEDSTER	1488-1582	1954-58	120.000
OMEGA 2.0/2.0 16V/2.5 24V (II S.)	1998-2498	1994	1.000	24 C COUPE	848	1963-67	10.000	309 GT/GTI 16	1905	1987-92	1.500	336 A 1600 GS CARRERA SPEEDSTER	1587	1959-59	180.000
OMEGA 2.0/2.0 16V/2.5 24V SW (II S.)	1998-2498	1994	1.000	24 CT COUPE TIGRE	848	1963-67	12.000	405 (TUTTI I MODELLI)	1360-1998	1987-94	1.000	336 A 1600 GT CARRERA SPEEDSTER	1587	1959-59	200.000
OMEGA 3000 V6 24V MV6/SW (II S.)	2962	1994-99	1.500	CD/RALLYE	848	1963-65	15.000	405 DIESEL/TURBOD.	1769-1905	1988-94	1.000	336 CONVERTIBLE D	1582	1958-59	90.000
OMEGA 3.2 V6/SW (II S.)	3175	2000-02	1.500	PANTHER GRAN BRETAGNA				405 BREAK (TUTTI I MOD.)	1360-1998	1988-94	1.000	336 ROADSTER	1582	1959-61	75.000
OMEGA 2.5 TD/SW (II S.)	2497	1994	1.000	KALLISTA	1588-2792	1982-94	10.000	405 BREAK D/TURBOD.	1769-1905	1988-94	1.000	911 (CARB. SOLEX)/TARGA	1991	1963-65	30.000
SENATOR	2490-2968	1977-88	1.000	PEGASO SPAGNA				405 M16	1905-1998	1987-95	1.500	911 (CARB. WEBER)/TARGA	1991	1965-67	27.000
SENATOR TURBODIESEL	2260	1985-87	1.000	Z102	2472-3178	1951-58	150.000	405 T16	1998	1992-95	2.000	911 R	1991	1967	130.000
SENATOR II SERIE	2490-2964	1987-93	1.500	Z102 SPIDER	2472-3178	1951-58	200.000	405 X4	1905-1998	1989-94	1.500	911 S (CARBURATORI)/TARGA	1991	1966-68	32.000
SENATOR 3.0i/3.0i 24V II SERIE	2968	1987-93	1.500	PEKING CINA				505 (TUTTI I MODELLI)	1796-2165	1979-92	1.000	911 T/E/TARGA	1991	1967-69	25.000
MONZA	2784-2968	1977-82	2.000	BJ 212	2445	1971-82	2.000	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	PEUGEOT FRANCIA				505 BREAK/FAMILIALE D	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	5 CV I72 (TUTTI I MODELLI)	667-950	1922-29	15.000	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	201 (TUTTI I MODELLI)	1122-1465	1929-37	14.000	505 V6	2849	1986-90	1.500	911 T/E 2400/TARGA	2341	1971-73	32.000
CORSA D/TURBODIESEL	1488	1987-92	1.000	301 (TUTTI I MODELLI)	1465	1932-36	14.000	604 SL/ST/ST/ST/ST	2864-2849	1975-86	2.000	911 S 2400/TARGA	2341	1971-73	38.000
CORSA GSI	1598	1987-92	1.000	401 (TUTTI I MODELLI)	1760	1934-35	14.000	604 GRD/SRD TURBO/GTD TURBO	2304-2498	1979-86	1.500	911 CARRERA RS 2700	2687	1972-73	120.000
CORSA GSI (II SERIE)	1598	1993-01	1.500	401 (TUTTI I MODELLI)	1760	1934-35	14.000	605 (TUTTI I MODELLI)	1998	1989-94	1.000	911 2700/TARGA	2687	1974-75	20.000
CORSA GSI L8 (III SERIE)	1796	2001-03	1.500	601 BERLINA/LIMOUSINE	2148	1934-35	16.000	605 QTD (TUTTI I MODELLI)	2088-2138	1989-94	1.000	911 S 2700/TARGA	2687	1974-75	22.000
TIGRA	1389-1598	1994-01	1.500	402 LIMOUSINE	1991-2142	1935-40	16.000	605 3.0i/SV 24	2963-2975	1988-97	1.500	911/TARGA	2687	1976-77	20.000
ASTRA (TUTTI I MOD.)	1389-1998	1991-94	1.000	402 BERLINA LEGÈRE	1991-2142	1937-40	14.000	605 2.9 V6 24V	2946	1997-99	1.500	911 2700 CARRERA/TARGA	2687	1974-75	28.000
ASTRA D/TD (TUTTI I MOD.)	1686-1700	1991-94	1.000	202 BERLINA	1133	1938-49	9.000	306 (TUTTI I MODELLI)	1360-1762	1993-94	1.000	911 3000 CARRERA/TARGA	2994	1975-77	26.000
ASTRA GSI 16V	1998	1991-94	1.500	302 BERLINA	1758	1936-38	11.000	306 S16	1998	1993-96	1.500	911 SC (180-188 CV)/TARGA	2994	1977-80	23.000
ASTRA 1.4i CABRIO/1.6i CABRIO	1389-1598	1993-98	2.000	302 BERLINA	1133	1938-49	9.000	306 GTI	1998	1996-01	1.500	911 SC (204 CV)/TARGA	2994	1980-83	25.000
FRONTERA (TUTTI I MODELLI)	1998-2772	1991-96	3.000	302 BERLINA	1758	1936-38	11.000	306 CABRIOLET	1587-1998	1993-02	2.500	911 SC CABRIOLET	2994	1983	28.000
FRONTERA II S. (TUTTI I MOD.)	2196-3165	1998-03	4.000	203	1290	1948-60	6.000	306 D/TD	1905	1994	1.000	911 3200 CARRERA/TARGA	3164	1983-89	27.000
MONTEREY	3059-3165	1992-96	2.500	203 DECAPOTTABILE	1290	1948-54	9.000	406 SVT (TURBO)	1998	1996-98	1.000	911 3200 CARRERA CABRIOLET	3164	1983-89	30.000
MONTEREY II SERIE	2999-3494	1998-99	3.500	203 FAMILIALE	1290	1948-60	5.500	406 2.9 V6 24V/II S.	1998	1996-03	1.500	911 3200 CARRERA SPEEDSTER	3164	1987-89	55.000
SINTRA 3.0 V6 24V	2962	1996-99	1.500	203 COUPE	1290	1952-60	11.000	406 COUPE 2.0/2.2 16V	1998	1996-03	2.500	911 CARRERA 2/TARGA (864)	3600	1989-93	22.000
ASTRA OPC	1998	1999-01	2.500	203 CABRIOLET	1290	1951-60	15.000	406 COUPE 3.0 V6 24V	2946	1996-03	3.000	911 CARRERA 2 CABRIOLET/TURBOLOOK (864)	3600	1989-94	24.000
ASTRA COUPE (TUTTI I MOD.)	1796-2198	2000-03	1.500	403	1290-1468	1956-66	4.500	607 2.9 V6 24V	2946	1999-03	2.000	911 CARRERA 4/TARGA (864)	3600	1989-94	23.000
ASTRA COUPE 2.2 TD	2171	2002-03	1.000	403 DIESEL	1836	1960-66	4.000	206 GT/GT/RC	1997	1999-03	2.000	911 CARRERA 4 CABRIOLET (864)	3600	1989-94	26.000
ASTRA CABRIOLET (TUTTI I MOD.)	1598-2198	2001-03	2.500	403 FAMILIALE	1290-1468	1957-62	5.000	206 CC	1587-1997	2000-03	2.500	911 CARRERA SPEEDSTER (864)	3600	1992-93	45.000
ASTRA CABRIOLET 2.2 TD	2171	2002-03	2.000	403 FAMILIALE D	1836	1960-62	4.500	307 CC	1997	2003	3.000	911 CARRERA RS (864)	3600-3746	1992-94	30.000
8/25 PS	2000	1930-24	10.000	403 CABRIOLET	1468	1957-67	13.000	806 2.0/2.0 TURBO	1998	1994	1.500	911 CARRERA (893)	3600-3746	1993-97	26.000
14/38 PS	3450	1919-24	12.000	404	1638	1960-75	4.000	806 1.9 TD	1905	1994	1.000	911 CARRERA 4 (893)	3600-3746	1994-98	26.000
21/55 PS	5646	1919-24	18.000	404 SUPER LUSO/INIEZIONE	1638	1964-68	4.500	807 2.9 V6 24V	2946	2002-03	2.500	911 CARRERA 4S "TURBOLOOK" (893)	3600-3746	1995-98	35.000
30/75 PS	7793	1920-24	20.000	404 DIESEL	1948	1964-76	3.000	PEUGEOT DANGEL FRANCIA			911 CARRERA TARGA (893)	3600-3746	1995-97	26.000	
4/12 PS	951	1924-26	12.000	404 BREAK/FAMILIALE	1638	1962-71	4.000	504 BREAK	1971-2304	1972-82	5.000	911 CARRERA CABRIOLET (893)	3600-3746	1994-97	30.000
4/14 PS	1018	1924-25	10.000	404 FAMILIALE/COMMERCIALE D	1836-1948	1963-72	3.000	504 PICK UP	1971-2304	1972-82	3.000	911 CARRERA 4 CABRIOLET (893)	3600-3746	1994-98	30.000
4/16 PS	1018	1926-28	10.000	404 COUPE CARB./INIEZ.	1638	1962-68	10.000	PORSCHE GERMANIA			911 GT2 (893)	3600	1995-98	50.000	
4/20 PS	1018	1929-31	8.000	404 CABRIOLET CARB./INIEZ.	1638	1961-68	14.000	358 (40 CV)	1086	1950-54	50.000	911 TURBO 3000	2994	1975-77	35.000
7/34 PS	1735	1927-28	10.000	204 BERLINA	1130	1965-76	2.000	358 1300 (44 CV)	1286	1951-54	45.000	911 TURBO 3300	3299	1977-79	36.000
8/40 PS	1916	1928-30	8.500	204 DIESEL	1255	1968-76	1.500	358 1300 (44 CV)	1286	1951-54	45.000	911 TURBO 3300	3299	1980-86	35.000
10/40 PS (MODELLI 80)	2620	1925-29	10.000	204 BREAK	1130	1965-76	2.000	358 1300 (50 CV)	1290	1953-55	60.000	911 TURBO 3300/TARGA	3299	1987-90	38.000
12/50 PS (MODELLI 90)	3160	1927-28	10.000	204 BREAK DIESEL	1255	1969-76	1.500	358 1500 (60 CV)	1488	1951-52	55.000	911 TURBO 3300 CABRIOLET	3299	1987-90	40.000
15/60 PS (MODELLI 100)	3882	1927-28	12.000	204 COUPE	1130	1966-70	6.000	358 1500 (65 CV)	1488	1952-55	50.000	911 TURBO 3.3	3299	1990-92	38.000
14/50 PS	3640	1929-30	12.000	204 CABRIOLET	1130	1966-70	7.500	358 1500 (70 CV)	1488	1952-55	55.000	911 TURBO 3.6	3600	1992-94	35.000
16/60 PS	4170	1929	13.000	304 BERLINA	1288	1969-80	1.500	358 1500 SUPER (70 CV)	1488						

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
928 GT	4957	1989-92	13.000	5 TURBO 2	1397	1983-85	32.000	RENAULT SINPAR FRANCIA				P5 3 LITRI MK3	2995	1965-67	8.000
928 GTS/GTS AUTOMATICA	5397	1992-95	12.000	5 RODEO	1108	1981-87	3.500	R4 4X4	845-1108	1964-82	6.500	P5 3 LITRI MK3 COUPE	2995	1965-67	10.000
959	2850	1987-88	180.000	4 FROG	956	1987	5.000	R6 4X4	1108	1972-77	3.500	P5 3.5 LITRI V8	3532	1967-73	10.000
BOKSTER	2480-2687	1996-03	12.000	SUPER 5 (TUTTI I MODELLI)	956-1397	1984-94	1.000	R12 4X4	1.289	1972-77	4.000	P5 3.5 LITRI V8 COUPE	3532	1967-73	11.000
BOKSTER S	3179	1999-03	14.000	SUPER 5 GT TURBO	1397	1985-91	4.000					P6 2000 SC	1978	1963-76	4.500
911 CARRERA (996)	3387	1997-01	20.000	SUPER 5 GTD	1596	1985-94	1.000	RILEY GRAN BRETAGNA				P6 2000 TC	1978	1967-76	5.000
911 CARRERA 4 (996)	3387	1998-01	22.000	6 (TUTTI I MODELLI)	845-1108	1969-78	1.000	PATHFINDER	2443	1953-57	5.500	P6 3500 V8 AUTOMATICA/V8 S	3528-3532	1968-76	7.000
911 CARRERA CABRIOLET (996)	3387	1998-01	23.000	9 (TUTTI I MODELLI)	1108-1721	1981-89	1.000	2600	2639	1957-60	5.500	P6 2200 SC/T	2205	1974-76	5.000
911 GT1	3164	1997-98	350.000	9 TD/GTD/TDE	1596	1983-89	1.000	1500	1489	1959-67	4.500	MINI (TUTTI I MODELLI)	998-1275	1989-00	3.000
911 GT3 (996)	3600	1999-01	47.000	9 TURBO	1397	1985-89	1.500	4/88	1489	1959-61	5.000	MINI BRITISH OPEN CLASSIC	1275	1992-96	4.000
911 GT3 (996)	3600	2003	50.000	11 (TUTTI I MODELLI)	1108-1721	1983-89	1.000	4/72	1622	1961-69	5.000	MINI COOPER	1275	1990-00	5.000
911 TURBO 3.6 (996)	3600	2000-03	28.000	11 TD/GTD/TDE	1596	1984-89	1.000	ELF	849-998	1961-68	5.500	MINI COOPER SPORTS PACK	1275	1997-00	6.000
911 CARRERA 3.6 (996)	3600	2002-03	22.000	11 TURBO	1397	1983-89	1.500	KESTREL MK1/MK1I/MK1II	1098-1275	1963-68	3.500	MINI CABRIOLET	1275	1991-96	6.000
911 CARRERA 4 3.6 (996)	3600	2002-03	24.000	12 (TUTTI I MODELLI)	1289	1970-78	1.000					100 (TUTTI I MODELLI)	1113-1396	1990-94	1.000
911 CARRERA 4S (996)	3600	2002-03	26.000	12 GORDINI	1565	1971-74	9.000	ROLLS-ROYCE GRAN BRETAGNA				114 GT/6TA	1396	1990-97	1.500
911 CARRERA TARGA 3.6 (996)	3600	2002-03	25.000	14 (TUTTI I MODELLI)	1218-1360	1976-83	1.000	SILVER GHOST TORPEDO	7428	1919-25	400.000	100 1.4 GTI 16V	1396	1990-94	1.500
911 CARRERA CABRIOLET 3.6 (996)	3600	2002-03	26.000	15 (TUTTI I MODELLI)	1289-1565	1971-78	2.000	PHANTOM I	7695	1925-29	200.000	111/114 CABRIOLET	1113-1396	1993-96	1.500
911 GT2 (996)	3600	1998-02	60.000	17/177 (TUTTI I MODELLI)	1565-1647	1971-78	2.500	PHANTOM II	7668	1929-35	250.000	213/216	1342-1568	1984-89	750
911 GT2 (996)	3600	2002-03	65.000	16 L/TL/TS	1470-1565	1965-74	2.000	TWENTY LIMOUSINE	3127	1922-29	100.000	2000 (SDI)	1994	1982-86	1.000
CAYENNE 3.2 V6	3189	2003	8.000	16 TX	1647	1979-77	2.500	20/25 BERLINA	3699	1929-36	80.000	2300/2300S (SDI)	2350	1977-86	1.000
CAYENNE S 4.5 V8	4511	2003	10.000	18 BERLINA	1397-1995	1978-86	1.000	PHANTOM III	7340	1936-39	250.000	2600/2600S (SDI)	2587	1977-86	1.500
CAYENNE TURBO 4.5 V8	4511	2003	15.000	18 TD/GTD/TURBO D	2068	1980-86	1.000	WRAITH BERLINA	4257	1938-39	80.000	3500 (SDI)	3528	1977-82	2.000
				18 BREAK	1397-1995	1979-86	1.000	SILVER DAWN BERLINA	4256-4566	1946-55	40.000	3500 V8S/SE (SDI)	3528	1978-82	2.000
				18 BREAK TD/GTD/TURBO D	2068	1980-86	1.000	SILVER DAWN DROP HEAD	4256-4566	1946-55	65.000	3500 VANDEN PLAS/II (SDI)	3528-3532	1980-86	2.500
RAYTON FISSORE ITALIA				18 TURBO (110 CV)	1565	1981-83	1.500	SILVER WRAITH LIMOUSINE	4256-4887	1946-58	45.000	3500 VITESSE (SDI)	3528-3532	1982-86	2.500
MAGNUM 4X4	2995	1984-88	2.000	18 TURBO (125 CV)	1565	1983-85	1.500	SILVER CLOUD I SERIE D.H.C.	4887	1955-59	38.000	2400 SD TURBO (SDI)	2983	1982-86	1.000
MAGNUM 4X4 TD FIAT	2445	1984-90	2.000	18 BREAK 4X4	1647-1995	1983-86	1.000	SILVER CLOUD I SERIE D.H.C.	4887	1955-59	115.000	820/825	1996-2494	1986-92	1.000
MAGNUM VIP V6	2494	1986-90	2.500	19 (TUTTI I MODELLI)	1390-1794	1988-94	1.000	SILVER CLOUD II SERIE BERL. E.L.M.	6230	1959-62	40.000	827 S/SL/STERLING/VITESSE	2675	1988-92	1.000
MAGNUM TURBODIESEL VM	2383-2500	1991-93	2.000	19 D/TD	1870	1988-94	1.000	SILVER CLOUD II SERIE D.H.C.	6230	1959-62	110.000	827 FASTBACK VITESSE	2675	1988-92	1.500
2.4 TD BMW (MAGNUM)	2443	1989-90	2.000	19 CHAMADE (TUTTI I MOD.)	1390-1794	1990-94	1.000	SILVER CLOUD II SERIE BERL. E.L.M.	6230	1962-66	42.000	214 S/SL/GSI 16V	1396	1989-94	1.000
3.5 BMW (MAGNUM)	3430	1988-90	3.000	19 CHAMADE D/TD	1870	1990-94	1.000	SILVER CLOUD III SERIE D.H.C.	6230	1962-66	115.000	216 GSI/GTI 16V	1590	1989-94	1.000
				19 1.8 16V/18 S	1784	1990-95	1.500	SILVER SHADOW I SERIE BERLINA	6230	1965-70	22.000	216 GTI 16V TWIN CAM	1590	1991-94	1.500
				19 1.8 16V CABRIOLET	1784	1991-95	2.500	SILVER SHADOW I SERIE LUNGA	6230	1969-70	22.000	218 DIESEL/TURBOD.	1769-1905	1993-94	1.000
				20 (TUTTI I MODELLI)	1647-2165	1975-84	1.000	SILVER SHADOW I SERIE COUPE	6230	1966-70	35.000	218 16V COUPE/COUPE	1590-1795	1992-98	1.500
				20 TD/GTD/TURBODIESEL	2068	1979-83	1.000	SILVER SHADOW I SERIE COUPE	6230	1966-70	35.000	220 TURBO 16V COUPE	1994	1992-96	2.000
				21 (TUTTI I MODELLI)	1721-2165	1986-93	1.000	SILVER SHADOW I SERIE COUPE	6230	1966-70	45.000	214/216 16V CABR./CABRIOLET	1396-1590	1992-98	2.000
				21 NEVADA (TUTTI I MODELLI)	1721-2165	1986-94	1.000	PHANTOM V LIMOUSINE	6230	1959-68	90.000	820 T COUPE/TURBO COUPE T. KV6	1994	1992-98	2.500
				21 TD/GTD/TURBO D/TURBO DX	2068	1986-93	1.000	PHANTOM VI LIMOUSINE	6230-6750	1968-91	95.000	827 V6 24V COUPE (KV6)	2675	1992-96	2.000
				21 NEVADA D/TD/GTD/TURBO D	1870-2068	1986-94	1.000	SILVER SHADOW I	6230-6750	1971-77	20.000	800 2.5 V6 24V COUPE (KV6)	2497	1996-98	2.000
				21 NEVADA 4X4	1995-2165	1988-93	1.000	SILVER SHADOW II	6750	1977-80	18.000	825 COUPE TD (KV6)	2500	1992-97	2.000
				21 2L TURBO	1995	1987-93	2.000	SILVER WRAITH II	6750	1977-80	20.000	820 16V/18V TURBO (KV6)	1994	1992-94	1.000
				21 2L TURBO QUADRA	1995	1990-93	2.500	CORNICHE COUPE	6750	1971-77	30.000	827 V6 24V (KV6)	2675	1992-96	1.000
				25 (TUTTI I MODELLI)	1995-2849	1984-92	1.000	CORNICHE COUPE	6750	1977-81	28.000	800 2.5 V6 24V (KV6)	2497	1996-98	1.000
				25 V6 TURBO	2438	1985-92	1.500	CORNICHE CABRIOLET	6750	1971-77	45.000	75 25 V6 24V	2497	1998-03	1.500
				25 V6 TURBO BACCARA	2438	1990-92	2.000	CORNICHE CABRIOLET II	6750	1977-88	42.000	75 25 V6 24V ESTATE	2497	2001-03	2.000
				25 TD/GTD/TURBO D/TURBO DX	2068	1983-92	1.000	CORNICHE CABRIOLET III	6750	1988-88	48.000	75 V8	4691	2002	5.000
				30 TS/TX	2664	1974-84	1.500	CORNICHE CABRIOLET IV	6750	1990-91	55.000	414 S/SL/16V	1396	1990-94	1.000
				30 DIESEL TURBO	2068	1981-83	1.000	CORNICHE CABRIOLET V	6750	1992-95	75.000	416 GSI/GTI 16V	1590	1990-94	1.000
				ESPACE	1995	1984-90	1.500	CAMARGUE	6750	1975-86	45.000	418 DIESEL/TURBOD.	1769-1905	1993-94	1.000
				ESPACE TURBO D/DX	2068	1984-90	1.000	SILVER SPIRIT	6750	1980-85	18.000	620 (TUTTI I MODELLI)	1996-2259	1993-94	1.000
				ESPACE QUADRA	1995-2165	1988-90	1.000	SILVER SPIRIT	6750	1986-88	18.000	620 TI	1994	1994	1.500
				ESPACE I SERIE	1995-2849	1991-96	1.000	SILVER SPIRIT II	6750	1990-93	20.000	620 TDI	1994	1994	1.000
				ESPACE TD I SERIE	2068	1991-96	1.000	SILVER SPIRIT III	6750	1993-96	22.000				
				ESPACE QUADRA II SERIE	1995-2165	1991-96	1.500	SILVER DAWN	6750	1996-98	24.000	SAAB SVEZIA			
				FUEGO TL/GTL	1397	1980-85	1.500	SILVER SPUR	6750	1980-82	20.000	92	764	1950-52	8.000
				FUEGO TS/GTS	1647	1980-85	2.000	SILVER SPUR	6750	1983-89	20.000	92B	764	1953-55	6.000
				FUEGO TX/GTX	1995	1980-85	2.500	SILVER SPUR II	6750	1990-93	22.000	93	748	1956-57	5.000
				FUEGO TURBO 1800	1565	1983-85	2.500	SILVER SPUR III	6750	1993-98	25.000	93B	748	1958-60	4.500
				FUEGO TURBODIESEL	2068	1982-85	1.500	SILVER SPUR LIGHT-TURBO	6750	1996-98	27.000	95 S.W.	841	1960-68	5.000
				LAGUNA (TUTTI I MODELLI)	1794-1995	1994	1.000	FLYING SPUR	6750	1994-96	32.000	95 V4 S.W.	896	1967-78	4.500
				LAGUNA 2.9 24V V6/3.0 V6	2946-2963	1994-00	1.500	TOURING LIMOUSINE	6750	1991-98	50.000	96	841	1960-68	4.000
				LAGUNA D (TUTTI I MODELLI)	2188	1994	1.000	TOURING LIMOUSINE LIGHT-TURBO	6750	1996-98	55.000	96 V4	1498	1967-80	3.500
				SAFRANE (TUTTI I MODELLI)	1995-2165	1992-94	1.000	SILVER SERAPH	5379	1998-02	35.000	750 GRAN TURISMO	748	1958-59	8.000
				SAFRANE TURBOD. (TUTTI I MOD.)	2068-2500	1992-94	1.000	PARK WARD	5379	2000-02	60.000	SONETT II/V4	1498	1967-69	8.000
				SAFRANE 2.9 24V V6/3.0 V6	2946-2963	1992-01	1.000	CORNICHE	6750	2000-02	85.000	SONETT III	1698	1970-74	8.000
				SAFRANE BTURBO	2963	1993-94	2.500	PHANTOM	6749	2003	120.000	96 (TUTTI I MODELLI)	1985	1971-80	1.500
				MEGANE COACH 2.0 16V	1998	1995-02	1.500					99 EMS	1985	1976-80	2.000
				MEGANE CABRIOLET 2.0 16V	1998	1996-02	2.500	ROVER GRAN BRETAGNA				99 TURBO	1985	1977-78	4.000
				SPORT SPIDER	1998	1996-99	25.000	14 BERLINA/LIMOUSINE	1577-1901	1933-40	12.000	900 (TUTTI I MODELLI)	1985-2119	1978-93	1.000
				ESPACE 2.9 V6/3.0 V6 (III S.)	2946-2963	1996-02	1.000	16 BERLINA/LIMOUSINE	2023-2147	1933-40	12.000	900 TURBO (TUTTI I MODELLI)	1985	1978-86	3.500
				GRAND ESPACE 2.9 V6/3.0 V6 (III S.)	2946-2963	1997-02	1.000	20 BERLINA/LIMOUSINE	2512-2555	1933-40	12.000	900 TURBO (TUTTI I MODELLI)	1985	1987-93	2.500
				CLIO (TUTTI I MODELLI)	1108-1794	1990-94	1.000	P9 80	1396	1948-49	7.000	900 TURBO 16 (TUTTI I MODELLI)	1985	1988-93	3.000
				CLIO D (TUTTI I MOD.)	1870	1990-94	1.000	P9 75	2103						

Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro
9-3 2.0 TURBO AERO (II S.)	1998	2002-03	2.000	FAVORIT	1137-1289	1988-94	750	25	3317	1934-35	30.000	MR2 I SERIE	1998	1989-92	2.000
9-3 2.0 TURBO CABRIOLET (II S.)	1998	2003	6.000	FORMAN	1289	1990-94	750	DAWN	1627	1934-35	15.000	MR2 II SERIE	1998	1992-99	3.000
SAMAS ITALIA															
YETI	843-903	1968-73	6.500	4 R	1944	1928-30	15.000	3 LITRE	318L	1938-40	20.000	MR2 IV SERIE	1794	1989-03	3.000
SEAT SPAGNA															
MARBELLA	843-903	1982-93	1.000	6 R	2916	1929-30	20.000	4 LITRE	4086	1938-40	25.000	SUPRA 20 24V	1988	1988-91	1.500
FURA	903-1438	1982-85	750	422	1195	1930-32	8.000	TEN SALOON	1184	1938-48	8.000	SUPRA 20/25 GT TWIN TURBO	1988-2491	1988-91	2.000
IBIZA (TUTTI I MODELLI)	903-1675	1984-93	1.000	430	1661	1929-32	10.000	TEN TOURER/DHC	1184	1938-48	12.000	SUPRA 3.0 TURBO 24V	2954	1988-92	3.000
IBIZA DIESEL	1714	1984-92	750	430 D	1802	1930-36	11.000	2 LITRE SALOON	1944	1939-48	10.000	SUPRA 3.0 TURBO 24V	2997	1993-01	4.000
IBIZA II SERIE (TUTTI I MOD.)	1043-1984	1983-94	1.000	633	1792	1931-34	10.000	2 LITRE TOURER/DHC	1944	1939-48	14.000	LAND CRUISER 100/500	4477-4664	1988-03	6.000
IBIZA II SERIE D/TD (TUTTI I MOD.)	1896	1983-94	1.000	637/K/D	1961	1932-35	11.000	80	1184	1948-50	8.000	LAND CRUISER 100 TD/500 TD	4164	1988-03	4.000
RONDA	1193-1985	1979-86	750	645	2492	1929-34	20.000	80 DHC	1184	1948-50	10.000	RAV 4 3P/5P II SERIE	1794-1998	2000-03	3.000
RONDA DIESEL	1714	1980-86	500	650	2704	1932-36	20.000	90/90 MK II/90 MK IIA	1944-2267	1948-54	10.000	RAV 4 3P/5P TD II SERIE	1995	2002-03	2.500
MALAGA	1193-1461	1985-91	500	880	3880	1929-32	32.000	90/90 MK II/90 MK IIA DHC	1944-2267	1948-54	12.000	CELICA 1.8 16V	1796	1989-03	2.000
MALAGA DIESEL	1714	1985-91	500	420 STANDARD	995	1933-34	7.000	MK II/MK III S	2267	1954-57	10.000	CELICA 1.8 16V (192 CV)	1796	1989-03	2.500
IBIZA GTI/CUPRA	1984	1993-99	1.500	420 RAPID	1195	1934-35	7.500	MK III DHC	2267	1954-57	13.000	CARINA E/SV (TUTTI I MODELLI)	1587-1998	1993	1.000
IBIZA GTI/CUPRA	1781	1999-01	1.500	418/420 POPULAR	903-995	1934-38	7.000	ALPINE I/IIA/MK III	2267	1953-55	15.000	CAMRY 3.0 V6 24V/SW	2997	1993-94	1.500
TOLEDO	1595-1984	1991-94	750	POPULAR OHV/995	995	1937-46	7.000	RAPER	1390	1955-58	5.500	PREVIA	2438	1990-94	1.500
TOLEDO D/TD	1896	1991-94	750	POPULAR 1100 OHV/1101	1089	1938-46	7.500	RAPER I/II/III/IIA	1494-1592	1958-63	6.000	PREVIA TD	2184	1992-94	1.000
CORDOBA (TUTTI I MODELLI)	1391-1984	1983-94	1.000	POPULAR SPORT-MONTECARLO	1385	1935-38	18.000	RAPER I/II/IIA CONVERTIBLE	1494-1592	1958-63	8.000	LAND CRUISER 300 3P/5P	2694-3956	2003	5.500
CORDOBA D/TD	1896	1983-94	1.000	RAPID SIX	1961	1935	20.000	RAPER I/IV	1592-1725	1963-67	6.500	LAND CRUISER 300 TD 3P/5P	2982	2003	4.000
LEON 1.8 TURBO/CUPRA/2.8 V6	1781-2791	2000-03	2.000	RAPID	1385	1935-38	8.000	NEW RAPER	1725	1967-76	3.000	CELICA VI SERIE (TUTTI I MODELLI)	1762-1998	1993-99	2.000
SIATA ITALIA															
208 CS	1996	1952-54	250.000	RAPID OHV	1564	1938-47	10.000	RAPER H 120	1725	1968-76	3.500	CELICA CABRIOLET VI SERIE	1998	1993-99	3.500
600	633	1956-60	6.000	RAPID 2200	2199	1941-47	12.000	ALPINE	1725	1969-76	2.500	CELICA 2.0 TURBO 16V GT-FURU/4WD V S	1998	1993-99	6.000
1500 TS	1481	1962-66	5.000	FAVORIT/FAVORIT 2000 OHV	1802-2091	1936-41	10.000	ALPINE	1494	1959-60	14.000	TRIUMPH GRAN BRETAGNA			
1500 TS COUPÉ MICHELOTTI	1481	1962-64	7.000	640 SUPERB	2492	1934-36	11.000	ALPINE I/II/III/V	1592-1725	1960-68	12.000	10/20	1393	1923-25	10.000
1600 TS COUPÉ MICHELOTTI	1587	1964-66	7.000	SUPERB/SUPERB OHV	2704-3137	1936-49	12.000	TIGER 260	4261	1964-67	30.000	13/35	1873	1925-27	12.000
SPRING 650 SPIDER	845	1967-70	8.000	SUPERB 4000	3991	1939-40	16.000	TIGER 289	4737	1967	32.000	15	2170	1927-30	12.000
SIMCA/TALBOT FRANCIA															
6 CV BERLINA	995	1935-37	12.000	1101/1102	1089	1946-52	5.000	VENEZIA	1592	1963-65	20.000	SUPER 7	747	1928-29	8.000
6 CV CABRIOLET	995	1935-37	15.000	SMART GERMANIA			2.000	IMP	875	1964-76	3.500	SUPER 8	832	1930	9.000
5 (3 CV)	569	1936-48	8.000	SMART	599	1998-03	2.000	STILETTO	875	1967-72	4.000	SUPER 9	1018	1931-32	10.000
8 (1100) BERLINA	1089	1938-49	9.000	SMART CABRIO	599	2000-03	2.500	SUZUKI GIAPPONE			SOUTHERN CROSS	1087-1232	1932	22.000	
ARONDE 9	1221	1951-55	4.000	SMART CROSSBLADE	599	2001-02	4.000	LJ10 JIMNI	359	1970-73	3.500	12/16 SCORPION	1203	1931-33	25.000
ARONDE (TUTTI I MODELLI)	1290	1956-64	4.500	SMART ROADSTER	698	2002-03	4.500	LJ50	539	1970-80	3.000	GLORIA 10	1087	1933	9.000
ARONDE PLEIN CIEL COUPÉ	1290	1957-62	5.000	SMART ROADSTER-COUPÉ	698	2002-03	4.500	LJ80	797	1975-80	3.500	GLORIA FOUR (12) SALOON/COUPÉ	1232-1496	1934-37	12.000
ARONDE OCEANE CABRIOLET	1290	1957-62	7.500	SPA ITALIA			35.000	SJ 410/413/SAMURAI	657-1324	1981-03	3.500	GLORIA FOUR (12) TOURER/DHC	1232-1496	1934-37	23.000
VEDETTE (TUTTI I MODELLI)	2351	1955-62	5.500	TIPO 23/23S - 20 HP TORP/BERL.	2724	1920-25	35.000	VITARA/VITARA TD	1590-1998	1988-98	2.000	GLORIA SIX (6 - 6/16) SALOON/COUPÉ	1476-1991	1934-35	18.000
ARANE (TUTTI I MODELLI)	1290-2351	1957-63	4.500	TIPO 24S - 40 HP TORP/BERL.	4426	1920-26	65.000	VITARA WAGON/WAGON TD	1590-1998	1988-98	2.500	GLORIA SIX (6 - 6/16) TOURER/DHC	1476-1991	1934-35	30.000
1000 (TUTTI I MODELLI)	777-1118	1961-72	2.000	SSANGYONG COREA DEL SUD			2.000	X-90	1590	1996-00	4.000	DOLMITE/VITESSE SALOON	1496-1991	1937-39	18.000
1000 COUPÉ BERTONE	944	1962-67	4.000	KJ/KORANDO	2238-3199	1995-03	2.000	GRAND VITARA (TUTTI I MOD.)	1590-2737	1998-03	3.000	DOLMITE 8 ROADSTER	1990	1934	80.000
1200 S COUPÉ	1204	1967-71	5.000	MUSSO	2295-3199	1995-03	2.000	JIMNY/JIMNY CABRIOLET	1298	1998-03	3.500	DOLMITE 14/80 ROADSTER	1776	1936-38	32.000
1000 (TUTTI I MODELLI)	997-1118	1973-78	1.500	MUSSO DIESEL	2299-2874	1995-03	1.500	SWIFT CABRIOLET	1298	1992-94	1.500	DOLMITE 16 ROADSTER	1991	1938-39	40.000
1000 RALLYE	1118	1970-71	4.000	STANDARD GRAN BRETAGNA			5.000	BALENO (TUTTI I MODELLI)	1299-1590	1994	1.000	1800 SALOON	1776	1946-49	9.000
1000 RALLYE 1	1294	1972-76	4.500	WANGUARD I/II/III	2088	1948-63	5.000	TALBOT LAGO FRANCIA			1800 2000 ROADSTER	1776-2088	1946-49	25.000	
1000 RALLYE 2	1294	1972-77	5.500	EIGHT	803	1963-69	3.500	SPECIAL COUPÉ	3996	1936-39	130.000	2000 SALOON (RENOVIN)	2088	1949-51	10.000
1300/1500	1290-1475	1968-66	2.000	TEN	948	1954-61	4.000	SPECIAL CABRIOLET	3996	1936-39	150.000	RENOVIN LIMOUSINE	2088	1951	12.000
1300/1500 CANADA BREAK	1290-1475	1965-66	2.500	STEYR PUCH AUSTRIA			7.500	SS COUPÉ	3996	1937-39	150.000	MAYFLOWER	1247	1949-53	9.000
1301/1501	1290-1475	1967-76	1.500	500 (TUTTI I MODELLI)	493	1958-72	7.500	SS CABRIOLET	3996	1937-39	180.000	MAYFLOWER DHC	1247	1949-53	13.000
1301/1501 CANADA BREAK	1290-1475	1967-76	2.000	650 (TUTTI I MODELLI)	643-660	1963-68	9.000	T 26 RECORD	4482	1946-55	40.000	HERALD	948-1147	1959-70	3.000
1100 (TUTTI I MODELLI)	944-1294	1967-82	1.000	700 C	643	1961-68	6.000	T 26 GS GRANDSPORT	4482	1948-53	55.000	HERALD COUPÉ	948-1147	1959-64	3.500
1100 BREAK (TUTTI I MOD.)	944-1294	1968-80	1.000	700 E	643	1963-66	6.000	T 26 GS GRANDSPORT	4482	1953-55	60.000	HERALD CONVERTIBLE	948-1147	1961-71	6.000
1100 TI	1294	1974-78	1.500	HAFLINGER	643	1958-75	10.000	T 14 LS SPORT 2500	2491	1955-57	40.000	VITESSE	1596-1998	1962-71	4.000
CHRYSLER 160/180/2 LITRI	1639-1981	1971-79	1.000	PINZGAUER	2499	1972-82	12.000	TALBOT/SUNBEAM GRAN BRETAGNA			VITESSE CONVERTIBILE	1596-1998	1962-71	7.000	
HORIZON (TUTTI I MODELLI)	1118-1442	1977-86	1.000	SUBARU GIAPPONE			1.000	SUNBEAM (TUTTI I MODELLI)	928-1295	1977-81	1.000	TR2	1991	1953-55	30.000
HORIZON LD/EXO	1905	1983-86	1.000	1800 4 WD/LEONE (TUTTI I MODELLI)	1782	1979-91	1.000	SUNBEAM TI	1592	1979-81	2.000	TR3	1991	1955-58	27.000
1307/1308/1309/1510	1294-1592	1975-84	1.000	IMPRESA (TUTTI I MODELLI)	1597-1820	1992-94	1.000	SUNBEAM LOTUS	2174	1979-81	12.000	TR3 A	1991	1957-61	28.000
SOLARA (TUTTI I MODELLI)	1294-1592	1980-86	1.000	IMPRESA 2.0 TURBO 18V 4WD	1994	1983-01	8.000	ITALIA	1991	1962	30.000	TR3 B	1991	1962	30.000
SOLARA D	1905	1984-86	1.000	IMPRESA WRX TURBO	1994	2000-03	10.000	TR4	2138	1961-65	24.000	TR4 A IRS	2138	1965-67	26.000
TAGORA (TUTTI I MODELLI)	2155-2849	1980-84	1.000	IMPRESA WRX STI	1994	2001-03	13.000	TR5 PL	2498	1967-68	30.000	TR5 PL	2498	1967-68	30.000
TAGORA DT	2304	1980-84	1.000	SIX	3318	1991-96	6.000	TR6 PL	2498	1969-75	20.000	TR6 PL	2498	1969-75	20.000
SAMBA	954-1360	1981-86	750	LEGACY (TUTTI I MODELLI)	1820-2122	1989-94	1.000	FJ 55 SW	2977-3878	1971-79	4.500	2000 MK1/MK2/TC	1998	1963-77	3.000
SAMBA CABRIOLET	954-1360	1982-86	1.500	LEGACY WAGON (TUTTI I MOD.)	1820-2122	1989-94	1.000	FJ 55 SW	2977-3878	1971-79	4.500	2500 M2/TC	2498	1968-77	3.500
SAMBA RALLYE	1219-1360	1982-86	1.500	LEGACY OUTBACK 2.0 TURBO 18V 4WD	1994	1997-03	2.000	FJ 60 SW	3431-4228	1980-82	4.500	SPITFIRE 4	1147	1962-64	10.000

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
VIXEN	1588-1788	1967-70	14.000	VOLKSWAGEN GERMANIA				PASSAT I SERIE (TUTTI I MOD.)	1297-1388	1973-81	1.500	460 (TUTTI I MODELLI)	1596-1998	1989-94	1.000
TUSCAN	2994-4727	1968-71	20.000	TYP 82KÜBELWAGEN	965-1131	1940-45	25.000	PASSAT I SERIE DIESEL	1471	1978-81	1.000	460 TD	1870	1993-94	1.000
TASMIN	1983-2792	1980-88	16.000	TYP 82E/92 SS	965-1131	1941-45	28.000	PASSAT II SERIE (TUTTI I MOD.)	1272-2226	1981-88	1.000	244 BERLINA (TUTTI I MOD.)	1986-2127	1974-81	2.500
280/350/390/400/420/490	2792-4441	1980-91	18.000	TYP 87 KOMMANDEURWAGEN	1131	1941-44	30.000	PASSAT II SERIE GT/TO	1588	1981-88	1.000	244 GL D6	2383	1978-83	1.500
S CONVERTIBLE/S2/S2C	2792-2935	1986-90	17.000	TYP 186 SCHWIMMWAGEN	1131	1942-44	32.000	PASSAT II S. VAR.(TUTTI I MOD.)	1272-2226	1981-88	1.000	245 SW (TUTTI I MOD.)	1986-2127	1974-81	2.500
SPEED EIGHT	3947	1989-91	18.000	MAGGIOLINO (LUN. DUE VETRINI)	1131	1946-53	16.000	PASSAT II S. D/T/VDI/VARIANT	1588	1981-88	1.000	245 GL D6	2383	1978-83	1.500
S3/S3C	2935	1990-91	20.000	MAGGIOLINO (LUNOTTO OVALE)	1192	1963-57	10.000	PASSAT III SERIE (TUTTI I MOD.)	1595-1984	1988-94	1.000	240 BERLINA (TUTTI I MOD.)	1986-2316	1982-91	2.000
CERBERA/CERBERA GT	4185-4475	1995-03	25.000	MAGGIOLINO 1200	1192	1967-64	7.500	PASSAT III SERIE D/TURBOD.	1588-1896	1988-94	1.000	244/240 BERLINA TURBO	1986-2127	1980-89	3.000
TUSCAN	4441	1990-91	25.000	MAGGIOLINO 1200	1192	1964-67	6.500	PASSAT III SERIE VAR. (TUTTI I M.)	1595-1984	1988-94	1.000	240 GL D6	2383	1983-91	1.500
GRIFTH 500	4997	1990-02	25.000	MAGGIOLINO 1300/1500	1285-1493	1965-67	6.500	PASSAT III SERIE D/TURBO. VAR.	1588-1896	1988-94	1.000	240 SW (TUTTI I MOD.)	1986-2316	1982-93	2.000
CHIMAERA	3947-4997	1992-03	25.000	MAGGIOLINO 1300/1500	1285-1493	1967-70	5.500	PASSAT III S. G80 SYNCRO GTI	1781	1989-93	1.500	245 TURBO/240 SW TURBO	1986-2127	1980-89	3.000
TUSCAN'S	3605-3996	2000-03	25.000	MAGGIOLINO CABR. HEBMÜLLER	1131	1949-53	30.000	PASSAT III S. G60VAR. SYNCRO GTI	1781	1989-93	1.500	240 GL D6 SW	2383	1983-91	1.500
TAMORA	3605	2002-03	25.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1131	1951-52	18.000	PASSAT III SERIE 2.8 VR6	2792	1991-94	1.500	264 DU/GL/GLE	2664-2849	1974-81	3.000
UAZ RUSSIA				MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1192	1952-57	15.000	PASSAT III SERIE 2.8 VR6 VARIANT	2792	1991-94	1.500	265 DU/GL/GLE	2664-2849	1974-81	3.000
469 B/31512	1986-2498	1964-99	2.500	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1192-1285	1957-67	12.000	CORRADO 1.8/2.0 16V	1781-1984	1988-94	1.500	262 COUPE	2664-2849	1977-81	6.000
UMM PORTOGALLO				MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1192-1285	1967-70	9.000	CORRADO 1.8I G80	1781	1988-93	2.000	740 (TUTTI I MOD.)	2316	1984-90	1.000
4X4(ALTER/ALVOR)	1971-2498	1976-95	2.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1966-67	10.000	CORRADO 2.9 VR6	2861	1991-95	2.000	740 TURBO	1986-2316	1984-89	1.000
VANDEN PLAS GRAN BRETAGNA				MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	8.000	SHARAN 2.8 VR6	2792	1995-03	1.500	740 TURBO 16V	1986	1989-90	1.000
PRINCESS 3 LITRI	2912	1969-64	7.000	1500/1300 S	1493	1961-65	3.000	SHARAN 2.8 VR6 SYNCRO	2792	1996-03	2.000	740 GL DIESEL	2383	1984-90	1.000
4 LITRI BERLINA	3993	1960-68	13.000	1500/1300 S/1600 VARIANT	1493-1584	1962-73	3.000	GOLF IV 1.8 20V TURBO	1781	1997-03	2.000	740 TURBO SW	1986	1985-89	1.500
4 LITRI LIMOUSINE	3993	1960-68	15.000	1600 L/TL	1584	1965-73	3.500	GOLF IV 1.8 20V TURBO PLUS	1781	2003	3.000	740 TURBO 16V SW	1986	1989-90	1.500
PRINCESS 4 LITRI (MOTORE RR)	3909	1964-68	9.000	411/412 (TUTTI I MODELLI)	1679-1975	1968-74	1.500	GOLF IV 2.3 V5	2324	1997-03	2.000	760 GLE V6	2849	1982-87	1.500
PRINCESS 1100/1300	1098-1275	1963-74	4.000	KARMANN GHIA COUPE	1192	1965-66	10.000	GOLF IV 2.8 VR6	2792	2000-03	2.500	760 TURBO 2.3	2316	1982-87	1.000
VAUXHALL GRAN BRETAGNA				KARMANN GHIA COUPE	1285-1584	1966-74	7.000	GOLF IV R32	3189	2002-03	7.000	760 GLE QTD	2383	1982-87	1.000
25 HP	3969	1921	28.000	KARMANN GHIA5/16 TYP 34	1493-1584	1961-69	8.000	POLO GTI	1598	1998-01	1.500	760 GLE V6 SW	2849	1985-87	1.500
14/40	2297	1921-27	18.000	KARMANN GHIA CABRIOLET	1192	1967-66	14.000	VENTO (TUTTI I MOD.)	1598-1984	1992-94	1.000	760 TURBO 2.3 SW	2316	1985-87	1.500
23/80	4000	1922-26	20.000	KARMANN GHIA CABRIOLET	1285-1584	1966-74	12.000	VENTO D/TD	1896	1992-94	1.000	760 GLE QTD SW	2383	1985-87	1.000
30/98	4224	1922-26	30.000	MAGGIOLINO	1192	1968-78	5.000	VENTO 2.8 VR6	2792	1992-98	1.000	760 GLE LIMOUSINE	2849	1986-87	1.500
25/70	3880	1926-28	30.000	MAGGIOLONE 1302/1303	1192-1584	1970-75	4.000	NEW BEETLE	1390-1984	1998-03	2.500	760 GLE V6 II (SERIE)	2849	1987-90	1.500
20/80	2762-2916	1927-30	25.000	MAGGIOLONE CABR. 1302/1303	1192-1584	1970-80	8.000	NEW BEETLE 2.3 V5	2324	2000-03	3.500	760 TURBO (SERIE)	2316	1987-90	1.500
CADET	2048	1931-33	12.000	MAGGIOLINO MEXICO	1192-1584	1978-91	3.500	NEW BEETLE RSI	3189	2000-02	10.000	760 GLE TURBO II (SERIE)	2383	1987-90	1.000
80	3817	1931-32	18.000	PESCACCA TYP 181	1493-1584	1969-79	5.000	LUPO GTI	1598	1999-03	1.500	760 GLE V6 SW II (SERIE)	2849	1987-90	1.500
27 HP	3190	1933-36	15.000	K70 (TUTTI I MOD.)	1605-1807	1970-74	1.500	BORA 2.3 V5	2324	1999-02	1.000	760 TURBO SW II (SERIE)	2316	1987-90	1.500
BIG 6	2382	1933-35	13.000	POLO I SERIE (TUTTI I MOD.)	895-1093	1975-81	1.000	BORA 2.8 VR6	2792	2001-02	1.500	760 GLE TURBO SW II (SERIE)	2383	1987-90	1.000
LIGHT 6	1531	1934-36	12.000	POLO II SERIE (TUTTI I MOD.)	1043-1272	1981-90	1.000	PASSAT IV S. 2.3 V5 SYNCRO	2324-2327	1997-02	1.000	780 TURBO	1986	1986-90	3.000
14 HP	1781	1935-38	10.000	POLO II SERIE DIESEL	1272	1986-90	1.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V	2771	1996-03	1.500	780 TURBO 16	1986	1990	3.500
14 HP	1781	1938-48	10.000	POLO COUPE (TUTTI I MOD.)	1043-1272	1982-90	1.000	PASSAT IV S. 2.3 V5 VAR. SYNCRO	2324-2327	1997-02	1.500	780 V6	2458-2849	1985-90	3.000
14/6	1781	1939-40	10.000	POLO II SERIE MODEL YEAR '91	1043-1272	1990-94	1.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V VARIANT	2771	1997-03	1.500	780 TURBODIESEL	2383	1985-91	1.500
20 HP	2392	1934-36	12.000	POLO II SERIE D MODEL YEAR '91	1391	1990-94	1.000	PASSAT IV SERIE 4.0 W8	3999	2001-03	3.000	960 2.0I TURBO 16V	1986	1990-94	2.000
12 HP	1530	1936-38	9.000	POLO II SERIE D MODEL YEAR '91	1043-1272	1990-94	1.000	PHAEON IV SERIE 4.0 W8 VARIANT	3999	2001-03	3.000	960 TURBO	2316	1990-92	2.000
12 HP	1442	1938-46	8.000	POLO COUPE 640	1272	1965-94	2.000	PHAEON 3.2 V6	3189	2002-03	4.000	960 2.9I 24V	2922	1990-96	2.000
12 HP	1442	1946-48	7.000	DERBY I SERIE (TUTTI I MOD.)	895-1093	1976-81	7.50	PHAEON 4.2 V6	4172	2003	5.000	960 2.0I TURBO 16V S.W.	1986	1990-94	2.500
25 HP	3215	1936-39	13.000	DERBY II SERIE (TUTTI I MOD.)	1043-1272	1981-88	5.00	PHAEON 6.0 W12	5998	2002-03	6.000	960 TURBO SW	2316	1990-92	2.500
10 HP	1203	1938-40	7.000	GOLF I SERIE (TUTTI I MOD.)	1093-1457	1974-81	1.500	PHAEON 5.0 V10 TD	4921	2002-03	4.000	960 2.9I 24V S.W.	2922	1990-96	2.500
10 HP	1203	1946-47	6.000	GOLF I SERIE (TUTTI I MOD.)	1093-1457	1981-83	1.000	NEW BEETLE CABRIOLET 1.4/1.6	1390-1585	2003	4.000	960 TURBODIESEL	2383	1990-94	1.500
WYVERN (LX)	1442	1948-51	4.000	GOLF DIESEL I SERIE	1471-1588	1976-83	1.000	NEW BEETLE CABRIOLET 1.8 T/2.0	1781-1984	2003	5.000	960 TURBODIESEL	2383	1990-94	2.000
WYVERN (EX)	1442	1951-52	4.000	GOLF GTD I SERIE	1588	1982-83	2.500	TOUAREG 3.2 V6	3189	2002-03	5.000	950 GLE GLT	1984-2435	1991-94	1.000
WYVERN (EXW)	1507	1952-57	5.000	GOLF GTI 4 MARCE 1600	1588	1976-78	6.000	TOUAREG 4.2 V8	4172	2002-03	6.000	950 GLE SW/GLT SW	1984-2435	1993-94	1.500
VELDX (LP)	2275	1948-51	4.500	GOLF GTI 5 MARCE 1600	1588	1978-82	5.000	TOUAREG 25 RS TDI	2461	2002-03	3.500	850 TURBO 20V T-5	1984-2319	1993-96	2.000
VELDX (EP)	2275	1951-52	4.500	GOLF GTI 1800	1781	1982-83	4.500	TOUAREG 5.0 V10 TDI	4921	2002-03	4.500	850 T-5 R	2319	1995-96	2.500
VELDX (EPV)	2262	1952-57	5.000	GOLF CABRIOLET (TUTTI I MOD.)	1093-1781	1979-87	2.500	VOLKSWAGEN PORSCHE GERMANIA				850 TURBO 20V T-5 S.W.	1984-2319	1993-96	2.500
VELDX (PAS-PASY-PASK)	2262-2651	1957-62	6.000	GOLF CABRIOLET (TUTTI I MOD.)	1585-1781	1987-93	2.500	914/4	1679	1969-72	12.000	850 TURBO 20V T-5 S.W.	2319-2435	1996-01	2.000
VELDX (PB)	2651	1962-65	5.000	GOLF II SERIE (TUTTI I MOD.)	1272-1781	1983-92	1.000	914/6	1991	1969-72	20.000	870 20V TURBO	2319-2435	1996-03	3.000
VELDX (PB)	3283	1964-65	5.000	GOLF II SERIE SYNCRO	1781	1986-91	1.000	914 1.8	1795	1973-75	10.000	890 2.9 24V	2922	1996-98	2.500
CRESTA (EPC)	2262	1964-67	5.000	GOLF II SERIE DIESEL	1588	1983-91	1.000	914 2.0	1971	1972-75	10.000	990 2.9 24V	2922	1996-98	3.500
CRESTA (PAS-PASY-PASK)	2262-2651	1957-62	6.000	GOLF II SERIE GTD	1588	1983-92	1.000	914 2.0	1971	1972-75	10.000	POLAR 2.3 TURBO	2316	1997	2.000
CRESTA (PB)	3283	1962-65	5.000	GOLF II SERIE GTI	1781	1983-89	2.500	POLAR 2.3 TURBO SW	2316	1997	3.000	C70 COUPE	1948-2435	1996-03	2.000
VISCONTI	3293	1966-72	5.000	GOLF III SERIE GTI MODEL YEAR '90	1781	1989-91	2.000	C70 CABRIOLET	2319-2435	1998-03	4.000	S80 2.8 24V TURBO	2783	1998-03	3.000
VICTOR	1507	1957-59	4.500	GOLF GTI 1800	1781	1985-89	3.000	S80 2.9 24V	2922	1998-03	2.500	S80 2.9 24V	2922	1998-03	2.500
VICTOR II	1507	1959-61	4.500	GOLF GTI 1800											

ANNO XXVII - Aprile 2014 N.218 Euro 6,20 (solo Italia)

MERIDIANI

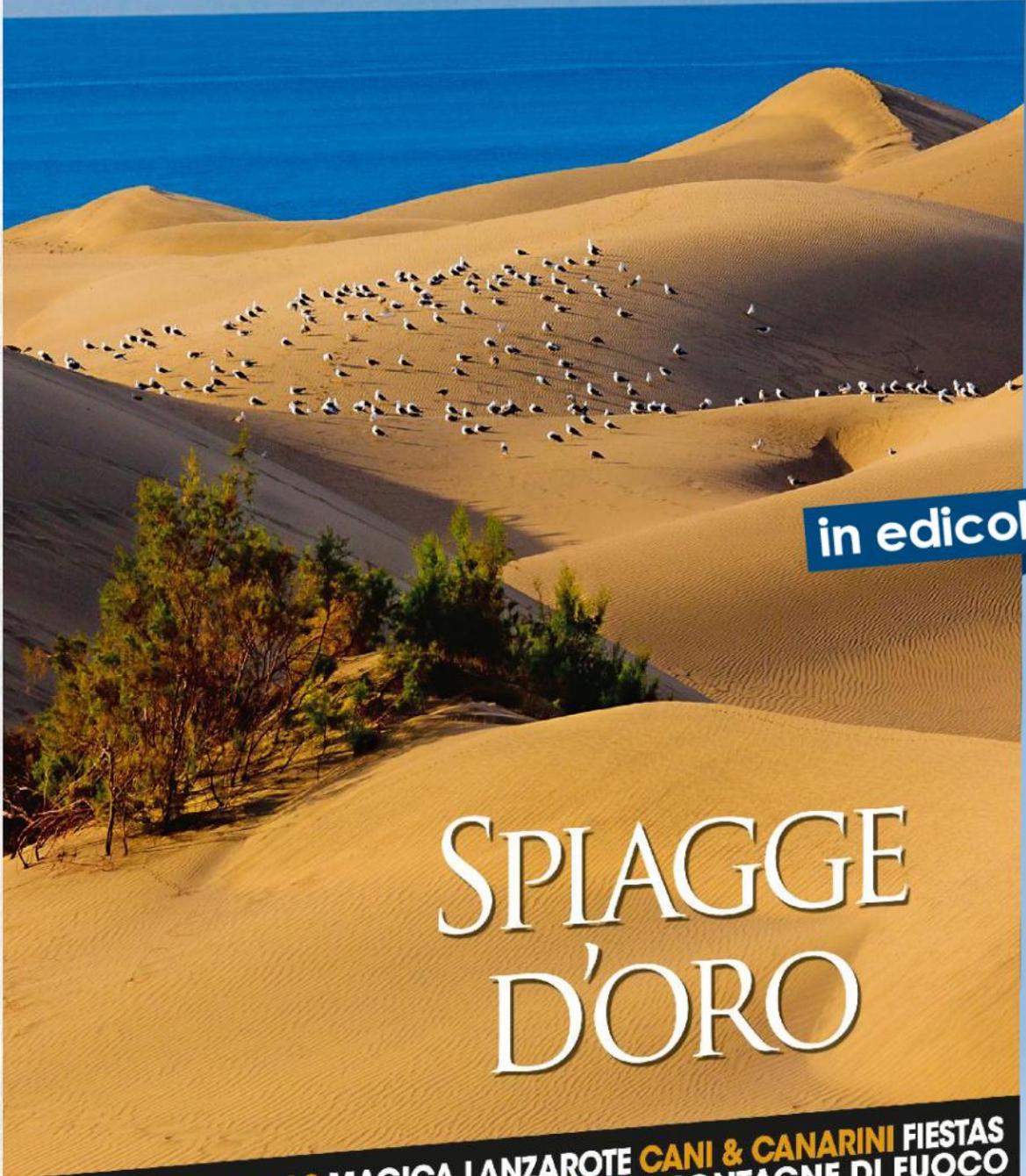
Canarie

218

CANARIE

MERIDIANI

EDITORIALE DOMUS



in edicola

SPIAGGE D'ORO

LAS PALMAS **MAGICA LANZAROTE** **CANI & CANARINI FIESTAS**
SANTA CRUZ FUSION CANARIA **MONTAGNE DI FUOCO**
SUPERTELESCOPI **PARQUE JURASICO** **ALOE FUERTEVENTURA**
GENOVESES **EL HIERRO** **MACARONESIA** **TENERIFE VENTO E SPORT**

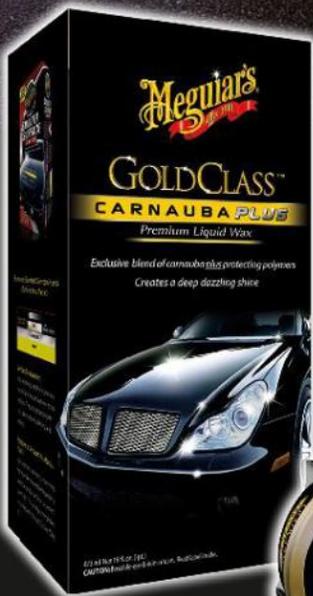
I VEICOLI INDUSTRIALI E COMMERCIALI

Le quotazioni si riferiscono a veicoli originali, completi in ogni loro parte, in condizioni d'uso normali e, se previsto, con cassone fisso originale o coevo al veicolo. Ogni difetto sostanziale (mancanza dell'allestimento, motore non originale, necessità di restauro della carrozzeria) ne diminuisce la quotazione; un restauro totale o parziale già effettuato la aumenta. Allestimenti diversi dal cassone ma di grande serie (cisterne, furgonature) non variano la quotazione; il cassone ribaltabile non originale la diminuisce. Gli allestimenti speciali come bisarche, uffici mobili e simili sono da valutare caso per caso anche in base alla loro storia. Vengono quotati soltanto i veicoli ancora esistenti in un numero di esemplari tale da garantire un minimo volume di compravendite. I modelli non citati seguono indicativamente la quotazione del modello da cui derivano o di quello tecnicamente e cronologicamente più vicino.

			valutazioni in crescita			valutazioni in discesa													
Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro								
ALFA ROMEO ITALIA																			
430	5816	1939-50	8.000	642N65/N65R	7298	1959-63	3.500	1800	TIGRE I SERIE	6870	1958-63	4.000							
800	8725	1940-50	10.000	642T65	7298	1959-63	4.200	2.800	LEONCINO I SERIE	3770	1950-53	4.000							
400/455	6330	1950-59	6.000	639 N2/N3 (CMLE)	6650-7298	1955-68	3.500	2.500	TIGROTTO I SERIE	4156	1953-57	3.700							
900/950	8725	1950-58	9.500	671N	6650	1952-55	7.800	3.500	LEONCINO II/III SERIE	4156-4561	1957-62	1.200							
MILLE	11050	1958-65	3.000	671N2/N3	6650-7298	1955-63	3.700	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	4.000	LEONCINO IV SERIE E SUCCESSIVE	4561	1963-70	8.000							
ROMEO/ROMEO2 DIESEL	1158	1954-67	2.200	682N2	10676	1956-61	3.500	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	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	1.800	TIGRE II SERIE	6870	1963-67	2.000							
A15/A19/A38	3017-3300	1967-75	500	682T3	11548	1962-84	3.000	1.500	TIGRE S	6870	1963-67	3.000							
ASTRA ITALIA																			
BM19/Z1/Z2	11590-17174	1966-80	1.000	C40/C50	4678	1959-60	2.000	1.600	TITANO S	11150	1961-67	3.500							
BM25	19950-17174	1972-80	1.000	682N4	11548	1970-84	2.000	10.000	100/120	7412	1967-70	1.500							
AUTOBIANCHI ITALIA																			
VISCONTI/SCALIGERO I SERIE	3770	1958-59	2.000	682T4	11548	1970-84	2.400	3.500	DAINO	8905	1967-70	1.800							
VISCONTI/SCALIGERO II SERIE	4397	1959-68	1.500	690N1/N2 4 ASSI	11548	1961-66	3.500	10.000	190/280	14886	1970-75	3.200							
AMBROSIANO/ESTENSE I SERIE	3770-4156	1958-59	1.600	690N1/N2 3 ASSI - 690T1/T1/T2	11548	1961-66	4.000	4.800	OMT ITALIA										
AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.500	690N3 4 ASSI	11548	1961-68	4.000	8.000	MF (TUTTI I MODELLI)	11310-11548	1963-67	3.500							
BEDFORD GRAN BRETAGNA																			
TM3300/4400	9308-12066	1975-80	1.500	690N3 3 ASSI - 690T3	11548	1961-68	4.800	6.000	PEUGEOT FRANCIA										
BIANCHI ITALIA																			
MILES/CM5	4939-4847	1934-52	8.000	690N4/T4	9819	1969-71	3.000	2.500	J7/J8	1468-2304	1965-89	800							
VISCONTI/SCALIGERO I SERIE	3770	1952-57	2.000	690N1/N2 AUTO CARRO	2693-3455	1965-72	1.500	2.500	RENAULT FRANCIA										
VISCONTI/SCALIGERO II SERIE	4397	1959-68	1.500	625N1/N2 FURGONE	2693-3455	1965-72	1.500	3.000	ESTAFETTE	845-1289	1959-80	1.100							
AMBROSIANO/ESTENSE I SERIE	3770-4156	1952-57	1.600	645/650/662N I SERIE (N1/N2)	4678	1960-68	1.000	2.600	SCANIA SVEZIA										
FILARETE	5319	1951-56	2.800	645/650/662 II SERIE (N2/N3)	4678	1970-74	800	110	11020	1969-76	2.100								
AUDAX	5319	1951-56	3.500	643N1 - T/T1	9161	1963-70	1.400	140	14180	1976-76	2.500								
CITROËN FRANCIA																			
H/HY	1628-1911	1948-81	1.500	693N1 - T/T1	9161	1963-70	1.400	86	7790	1976-81	1.300								
H/HY DIESEL	1610-1946	1948-81	1.500	693N1/N2 FURGONE	13798	1966-70	2.000	111	11020	1976-81	1.500								
FIAT ITALIA																			
18BL/BLR	5650	1914-21	10.000	693N1/N2 FURGONE	13798	1966-70	2.000	141	14180	1976-81	2.000								
15TER	4398	1913-22	10.000	693N1/N2 FURGONE	13798	1966-70	2.000	82	7790	1981-88	1.000								
614/618 AUTOCARRO	1438-1944	1930-37	6.000	693N1/N2 FURGONE	13798	1966-70	2.000	112	11020	1981-88	1.200								
614/618 FURGONE	1438-1944	1930-37	7.200	693N1/N2 FURGONE	13798	1966-70	2.000	142	14190	1981-88	1.500								
621	2516	1930-35	8.000	693N1/N2 FURGONE	13798	1966-70	2.000	142T	14190	1981-88	2.000								
621/621N	4580	1934-39	10.000	693N1/N2 FURGONE	13798	1966-70	2.000	SPA ITALIA											
632N/633N	5640	1931-37	12.000	693N1/N2 FURGONE	13798	1966-70	2.000	38R	4053	1936-46	10.000								
634N III SERIE	8310-8355	1931-39	15.000	693N1/N2 FURGONE	13798	1966-70	2.000	UNIMOG GERMANIA											
626N	5750	1939-47	5.000	693N1/N2 FURGONE	13798	1966-70	2.000	BOHRINGER	1767	1947-51	4.000								
666N/N7	9365	1939-47	8.000	693N1/N2 FURGONE	13798	1966-70	2.000	401/411	1767	1951-63	4.000								
1100 BLR/ELR	1098	1948-53	4.000	693N1/N2 FURGONE	13798	1966-70	2.000	404	2195	1955-80	1.000								
640N	6032	1948-52	4.500	693N1/N2 FURGONE	13798	1966-70	2.000	406/416	1767	1963-88	2.000								
680N	10170	1948-52	7.000	693N1/N2 FURGONE	13798	1966-70	2.000	VIBERTI ITALIA											
615/615N	1385-1901	1951-61	2.000	693N1/N2 FURGONE	13798	1966-70	2.000	BVF 203	10676-11548	1956-65	3.000								
615N1	1385-1901	1960-68	1.500	693N1/N2 FURGONE	13798	1966-70	2.000	VOLVO TRUCKS SVEZIA											
642N	6650	1952-55	4.200	693N1/N2 FURGONE	13798	1966-70	2.000	F88	9602	1965-77	2.000								
642T	6650	1952-55	5.000	693N1/N2 FURGONE	13798	1966-70	2.000	F89	11979	1970-77	2.000								
642N2/N6/NBR	6650	1955-58	4.000	693N1/N2 FURGONE	13798	1966-70	2.000	F10/N10 I SERIE	9600	1976-84	1.500								
642T2/T6	6650	1955-58	4.800	693N1/N2 FURGONE	13798	1966-70	2.000	F12/N12 I SERIE	11970	1976-84	1.700								
FORD EUROPA																			
TALUNUS TRANSIT	1498	1962-67	1.000	ISOTTA FRASCHINI ITALIA															
TRANSIT I SERIE	2360	1967-77	500	D85	5800	1937-46	8.000	LANCIA ITALIA											
TRANSCONTINENTAL	14018	1974-80	1.800	D80	7300	1937-46	12.000	3R0 464/564	6875	1938-47	12.000								
IVECO ITALIA																			
40	3455	1976-80	500	MAN GERMANIA															
65/75/90 PC (CIVILE)	3366-5184	1975-85	1.000	F8 FONTON	11413	1956-69	1.000	ESARO	6875	1942-46	11.000								
50/55/65/75/90/110	3455-4561	1970-76	800	F7/F8/F9 CABINA SAVIEM	11413	1967-86	1.900	ESATAU 864/864C	8245-8864	1948-56	10.000								
110/130 NC/NR/NT	5184-7412	1973-82	1.000	ESATAU 864A	8864	1955-57	13.000	ESATAU 8503	8864	1956-62	6.000								
140/150/159 NC/NT	9572	1976-82	1.000	ESADELTA/ESADELTA B 401	8245	1959-66	2.500	ESADELTA B 503	8245	1959-66	2.500								
160 NC/NT	6129	1970-76	1.100	BETA/BETA DIESEL/BETA 190	1908-1963	1950-61	4.000	ESADELTA/ESADELTA B 401	8245	1959-66	2.500								
180 NC/NT	13798	1974-76	2.000	BETA/BETA DIESEL/BETA 190	1908-1963	1950-61	4.000	BETA/BETA DIESEL/BETA 190	1908-1963	1950-61	4.000								
170/190.26 NC/NT	13798	1975-80	1.500	JOLLY	1090	1959-63	1.500	JOLLY	1090	1959-63	1.500								
170/190.33/35 NC/NT	17174	1975-80	1.800	ESAGAMMA 516	10521	1962-66	2.500	ESAGAMMA 516	10521	1962-66	2.500								
190.35	17174	1980-84	1.500	ESAGAMMA 516 TRATT/4 ASSI	10521	1962-66	3.000	ESAGAMMA/ESAGAMMA E 519	10521	1966-68	2.600								
OM ITALIA																			
TITANO 137	11540	1937-45	35.000	ESAGAMMA/ESAGAMMA E 519 TR, 4 ASSI	10521	1966-68	3.200	ESAGAMMA/ESAGAMMA E 519 TR, 4 ASSI	10521	1966-68	3.200								
TALURUS	5320	1939-47	7.000	ESAGAMMA E 520	10521	1968-75	3.000	ESAGAMMA E 520 TRATT/4 ASSI	10521	1968-75	3.600								
TALURUS 340	5320	1949-51	4.000	ESADELTA C 402	9469	1967-75	2.000	ESADELTA C 402 TRATT/4 ASSI	9469	1967-75	2.400								
SUPER TALURUS	5836	1951-57	5.000	ESADELTA C 402 TRATT/4 ASSI	9469	1967-75	2.400	SUPERJOLLY	1488-1800	1965-70	2.000								
ORIONE 400/ORIONE 400/8	10640	1946-52	10.000	SUPERJOLLY	1488-1800	1965-70	2.000	MAGIRUS DEUTZ GERMANIA											
SUPERORIONE	11630	1952-60	9.000	150 D14	9500	1960-73	1.000	150 D14	9500	1960-73	1.000								
LANCIA ITALIA																			
3R0 464/564	6875	1938-47	12.000	230/232 D26	11330	1967-75	1.500	230/232 D26	11330	1967-75	1.500								
ESARO	6875	1942-46	11.000	380 D18	19145	1975-80	1.800	380 D18	19145	1975-80	1.800								
ESATAU 864/864C	8245-8864	1948-56	10.000	MERCEDES GERMANIA															
ESATAU 864A	8864	1955-57	13.000	LAK (TUTTI I MODELLI)	10810-15950	1960-82	1.800	LAK (TUTTI I MODELLI)	10810-15950	1960-82	1.800								
ESATAU 8503	8864	1956-62	6.000	LPI SERIE (ECCETTOLP333)	4580-10830	1950-65	1.700	LPI SERIE (ECCETTOLP333)	4580-10830	1950-65	1.700								
ESADELTA/ESADELTA B 401	8245	1959-66	2.500	LP333	10830	1958-61	3.000	LP333	10830	1958-61	3.000								
BETA/BETA DIESEL/BETA 190	1908-1963	1950-61	4.000	LPII SERIE	5765-15950	1970-74	1.500	LPII SERIE	5765-15950	1970-74	1.500								
JOLLY	1090	1959-63	1.500	L319	1767	1956-69	1.200	L319	1767	1956-69	1.200								
ESAGAMMA 516	10521	1962-66	2.500	NG FINO 12.000 KG	5765	1973-88	800	NG FINO 12.000 KG	5765	1973-88	800								
ESAGAMMA/ESAGAMMA E 519	10521	1966-68	2.600	NG OLTRE 12.000 KG	9570-17426	1973-88	1.200	NG OLTRE 12.000 KG	9570-17426	1973-88	1.200								
ESAGAMMA/ESAGAMMA E 519 TR, 4 ASSI	10521	1966-68	3.200	OM ITALIA															
ESAGAMMA E 520	10521	1968-75	3.000	TITANO 137	11540	1937-45	35.000	TITANO 137	11540	1937-45	35.000								
ESAGAMMA E 520 TRATT/4 ASSI	10521	1968-75	3.600	TALURUS	5320	1939-47	7.000	TALURUS	5320	1939-47	7.000								
ESADELTA C 402	9469	1967-75	2.000	TALURUS 340	5320	1949-51	4.000	TALURUS 340	5320	1949-51	4.000								
ES																			

Modello	Note	Anni	Dollari	Modello	Note	Anni	Dollari	Modello	Note	Anni	Dollari	Modello	Note	Anni	Dollari
CORVETTE	(C1) IN+50%	1956-60	85.000	CHALLENGER CONVERTIBILE	HEM+150%	1970-72	16.000	COUPÉ		1951-61	23.000	BERLINA 2/4 PORTE		1957-58	12.000
COUPÉ	6 CL.-20%	1959-60	22.000	CHALLENGER RT COUPÉ	440+30%	1970-71	35.000	CONVERTIBILE		1951	30.000	HAWK		1958	25.000
CONVERTIBILE		1959-60	40.000	CHALLENGER RT CONVERTIBILE	440+20%	1970	75.000	CONVERTIBILE		1957-61	65.000	PLYMOUTH			
CORNAIR 2/4 PORTE		1959-69	6.000	EDSEL						1957-61	22.000	BERLINA 2/4 PORTE		1946-56	8.000
CORNAIR CONVERTIBILE		1960-65	12.000	BERLINA 4 PORTE		1958	10.000	BERLINA 2/4 PORTE		1962-74	8.000	STATION WAGON		1946-49	50.000
BERLINA 2/4 PORTE/S.W.	BIG B.LOCK+20%	1961-74	8.500	COUPÉ		1958	15.000	CONVERTIBILE		1962-68	15.000	CONVERTIBILE		1946-56	18.000
COUPÉ	BIG B.LOCK+20%	1961-66	15.000	CONVERTIBILE		1958	40.000	STATION WAGON		1960	20.000	STATION WAGON		1950-56	10.000
CONVERTIBILE	BIG B.LOCK+20%	1961-66	35.000	STATION WAGON		1958	12.000	COUPÉ		1964	80.000	FURY COUPÉ		1956	30.000
CORVETTE	(C1) IN+50%	1961-62	65.000	BERLINA 4 PORTE		1959-60	8.500	BERLINA 2/4 PORTE		1947-55	4.000	BERLINA 2/4 PORTE		1957-60	10.000
CORNAIR TURBO		1962-66	9.000	COUPÉ		1959-60	12.000	DE LUXE CONVERTIBILE		1950	20.000	STATION WAGON		1957-60	12.000
NOVA 2/4 PORTE	V8+20%	1962-74	6.000	CONVERTIBILE		1959-60	30.000	DARRIN CONVERTIBILE		1954	80.000	COUPÉ		1957-60	20.000
CORVETTE	(C2) IN/BIG B.LOCK+50%	1963-67	85.000	STATION WAGON		1959	10.000	LINCOLN				CONVERTIBILE		1957-60	55.000
CORVETTE CONV.	(C2) IN/BIG B.LOCK+50%	1963-67	85.000	FORD						1946-48	25.000	FURY COUPÉ		1957-58	45.000
CHEVELLE 2/4 PORTE		1964-74	10.000	T TOURING		1938-27	20.000	2/4 PORTE	CONTINENTAL+20%	1946-48	25.000	VALIANT 2/4 PORTE		1960-70	3.500
NOVA SS V8	BIG B.LOCK+50%	1966-70	10.000	T SEDAN/COUPÉ		1938-27	15.000	CONVERTIBILE	CONTINENTAL+20%	1946-48	55.000	BERLINA 2/4 PORTE		1961-74	7.000
CHEVELLE CONVERTIBILE		1966-72	25.000	A SEDAN/COUPÉ		1937-32	18.000	CONVERTIBILE		1949-55	20.000	STATION WAGON		1961-74	7.000
CHEVELLE SS	BIG B.LOCK+30%	1966-74	23.000	A PHAETON		1937-32	25.000	BERLINA 2/4 PORTE		1956-60	15.000	CONVERTIBILE		1961-70	15.000
CHEVELLE SS CONVERTIBILE		1966-72	40.000	A ROADSTER		1937-32	25.000	CONVERTIBILE		1956-60	45.000	VALIANT CONVERTIBILE		1963-66	7.000
COUPÉ	BIG B.LOCK+20%	1967-74	15.000	V8 SEDAN/COUPÉ		1932-34	38.000	CONTINENTAL COUPÉ		1956-57	50.000	BARRACUDA COUPÉ	BIG B.LOCK+40%	1964-67	14.000
CONVERTIBILE	BIG B.LOCK+20%	1967-74	18.000	V8 PHAETON		1932-34	45.000	CONTINENTAL 4 PORTE		1961-70	13.000	BARRACUDA CONVERTIBILE		1967-69	20.000
CAMARO COUPÉ	6 CL.-30%	1967-73	10.000	V8 ROADSTER		1932-34	80.000	CONTINENTAL CONVERTIBILE		1961-67	23.000	ROADRUNNER/GTX COUPÉ	HEM+150%	1967-73	35.000
CAMARO CONVERTIBILE	6 CL.-30%	1967-69	20.000	V8 STATION WAGON		1934-42	80.000	CONTINENTAL 2 PORTE		1970-76	10.000	ROADRUNNER CONVERTIBILE		1969-70	40.000
CAMARO Z 28	RS/SS+20%	1967	45.000	V8 COUPÉ		1935-42	35.000	BERLINA		1977-89	5.500	SUPERBIRD	HEM+80%	1970	135.000
CAMARO Z 28	BIG B.LOCK+20%	1968-73	35.000	V8 ROADSTER/CONVERTIBILE		1935-42	65.000	LIMOUSINE		1977-89	7.000	BARRACUDA COUPÉ		1970-71	26.000
CORVETTE COUPÉ	(C3) BIG B.LOCK+30%	1968-74	30.000	BERLINA 2/4 PORTE		1946-51	14.000	COUPÉ		1977-89	10.000	BARRACUDA CONVERTIBILE		1970-72	17.000
CORVETTE CONV.	(C3) BIG B.LOCK+30%	1968-75	45.000	STATION WAGON		1946-51	70.000	MERCURY				CUDA COUPÉ	440+50%+HEM+150%	1970-71	40.000
CHEVELLE SS 454	LS6+50%	1970-72	35.000	COUPÉ		1946-51	18.000	BERLINA 4 PORTE		1946-51	12.000	CUDA CONVERTIBILE	440+50%	1970-71	70.000
CAMARO COUPÉ	6 CL.-30%	1975-81	10.000	CONVERTIBILE		1946-51	35.000	BERLINA 2 PORTE/COUPÉ		1946-51	25.000	BARRACUDA COUPÉ		1972-74	20.000
CORVETTE COUPÉ	(C3)	1975-82	15.000	SPORTSMAN CONVERTIBILE		1946-48	150.000	STATION WAGON		1946-48	60.000	PONTIAC			
CAMARO COUPÉ	4/6 CL.-30%	1982-91	5.500	BERLINA 2/4 PORTE/STATION W.		1952-59	9.000	CONVERTIBILE		1946-51	50.000	BERLINA 2/4 PORTE		1946-52	8.000
CORVETTE	(C4)	1983-94	7.000	CONVERTIBILE		1952-59	40.000	SPORTSMAN CONVERTIBILE		1946-47	120.000	CONVERTIBILE		1946-52	40.000
CORVETTE COUPÉ	(C4)	1985-91	11.000	HARDTOP		1952-59	15.000	STATION WAGON		1949-51	70.000	STATION WAGON		1946-52	45.000
CORVETTE CONV.	(C4)	1986-91	17.000	SKYLINER/CROWN VICTORIA GLASS TOP		1954-56	25.000	BERLINA 2/4 PORTE		1952-59	10.000	COUPÉ		1949-52	14.000
CORVETTE ZR1		1991-95	25.000	THUNDERBIRD CONVERTIBILE	I.S.	1955-57	55.000	STATION WAGON		1952-59	20.000	BERLINA 2/4 PORTE		1953-60	10.000
CORVETTE COUPÉ	(C4)	1992-95	12.000	SKYLINER CONVERTIBILE		1957-59	45.000	CONVERTIBILE		1952-59	40.000	COUPÉ		1953-60	14.000
CORVETTE CONV.	(C4)	1992-95	18.000	THUNDERBIRD COUPÉ	I.S.	1959-60	18.000	BERLINA 2/4 PORTE		1960-74	6.500	CONVERTIBILE		1953-60	40.000
CORVETTE COUPÉ	(C5)	1996-03	15.000	THUNDERBIRD CONVERTIBILE	I.S.	1959-60	35.000	STATION WAGON		1960-74	6.000	STATION WAGON		1953-60	15.000
CORVETTE CONV.	(C5)	1996-03	20.000	CONVERTIBILE		1960-72	17.000	COMET 2/4 PORTE		1960-70	17.000	SAFARI		1955-57	40.000
CORVETTE COUPÉ 50' ANNIV.	(C5)	2002-03	18.000	FALCON 2/4 PORTE		1961-70	5.000	COMET/CYCLONE CONVERTIBILE		1961-70	4.500	BONNEVILLE CONVERTIBILE	IN+20%	1957-58	140.000
CORVETTE CONV. 50' ANNIV.	(C5)	2002-03	22.000	FALCON SPRINT COUPÉ V8		1961-63	15.000	COMET/CYCLONE		1963-70	10.000	BONNEVILLE COUPÉ	IN+20%	1958	70.000
CHRYSLER				FALCON SPRINT CONVERTIBILE V8		1961-63	20.000	COUGAR COUPÉ		1967-73	15.000	BERLINA 2/4 PORTE/STATION W.		1961-74	9.000
BERLINA 2/4 PORTE		1946-56	10.000	THUNDERBIRD COUPÉ	II-V.S.	1961-66	14.000	COUGAR ELIMINATOR COUPÉ		1968-73	25.000	COUPÉ		1961-74	12.000
CONVERTIBILE		1946-56	55.000	THUNDERBIRD CONVERTIBILE	II-V.S.	1961-66	22.000	COUGAR CONVERTIBILE		1969-73	23.000	CONVERTIBILE		1961-75	17.000
TOWN & COUNTRY CONVERTIBILE		1946-48	130.000	MUSTANG COUPÉ	6 CL.-20%	1964-66	20.000	METROPOLITAN				TEMPEST 2/4 PORTE/STATION W.		1961-64	5.500
TOWN & COUNTRY BERLINA		1946-48	55.000	MUSTANG FASTBACK	6 CL.-20%	1964-66	25.000	COUPÉ		1954-62	10.000	TEMPEST CONVERTIBILE		1961-64	10.000
TOWN & COUNTRY CONVERTIBILE		1949	110.000	MUSTANG CONVERTIBILE	6 CL.-20%	1964-66	30.000	CONVERTIBILE		1954-62	15.000	GRAND PRIX COUPÉ		1962-66	14.000
TOWN & COUNTRY STATION W.		1949-50	45.000	FAIRLANE/TORINO 2/4 PORTE		1965-74	8.000	OLDSMOBILE				GTO COUPÉ		1964-67	35.000
300 COUPÉ		1955-61	65.000	FAIRLANE GT COUPÉ		1966-74	14.000	BERLINA 4 PORTE		1946-60	10.000	GTO CONVERTIBILE		1964-67	50.000
BERLINA 4 PORTE/STATION W.		1957-61	20.000	FAIRLANE GT CONVERTIBILE		1966-67	18.000	STATION WAGON	(WOODY)	1946-48	70.000	TEMPEST 2/4 PORTE/STATION W.		1965-74	6.000
COUPÉ		1957-61	25.000	MUSTANG COUPÉ	6 CL.-20%	1967-68	23.000	COUPÉ		1946-60	15.000	LE MANS 2/4 PORTE/STATION W.		1965-74	6.000
CONVERTIBILE		1957-61	75.000	MUSTANG FASTBACK	6 CL.-20%	1967-68	30.000	CONVERTIBILE		1946-60	60.000	TEMPEST CONVERTIBILE		1965-72	18.000
300 CONVERTIBILE		1957-61	150.000	MUSTANG CONVERTIBILE	6 CL.-20%	1967-68	30.000	STATION WAGON		1949-60	15.000	LE MANS CONVERTIBILE		1967-81	15.000
BERLINA 4 PORT E/STATION W.		1962-74	6.500	THUNDERBIRD 4 PORTE	V.S.	1967-71	9.000	FIESTA CONVERTIBILE		1953	125.000	FIREBIRD COUPÉ		1967-69	35.000
CONVERTIBILE		1962-70	10.000	THUNDERBIRD COUPÉ	V+V.S.	1967-76	12.000	F 85 2/4 PORTE		1961-64	5.000	FIREBIRD CONVERTIBILE		1967-74	12.000
THUNDER		1962-70	20.000	MUSTANG COUPÉ I.S.	(RETYLING)	1969-73	12.000	F 85 STATION WAGON		1961-64	5.000	GRAND PRIX COUPÉ		1967-74	12.000
300 H/J/K/L		1962-65	25.000	MUSTANG BOSS 429		1969-70	150.000	F 85 CONVERTIBILE		1961-64	10.000	GTO COUPÉ	JUDGE+20%	1968-72	40.000
300 H/K/L CONVERTIBILE		1962-65	30.000	MUSTANG FASTBACK I.S.	(RETYLING)	1969-73	18.000	BERLINA 4 PORTE		1961-64	5.000	GTO CONVERTIBILE	JUDGE+50%	1968-72	65.000
300 HURST COUPÉ		1970	20.000	MUSTANG CONVERTIBILE I.S.	(RETYLING)	1969-73	20.000	COUPÉ		1961-74	10.000	TRANS AM		1969	120.000
TOWN AND COUNTRY		1983-87	3.000	MUSTANG BOSS 302		1969-70	110.000	CONVERTIBILE		1961-74	20.000	TRANS AM		1970-73	35.000
DE SOTO				MUSTANG BOSS 351		1971	45.000	STARFIRE CONVERTIBILE		1961-63	25.000	TRANS AM		1974-81	20.000
BERLINA 2/4 PORTE		1946-56	8.000	MUSTANG COUPÉ	II SERE	1974-78	5.000	STARFIRE COUPÉ		1962-63	18.000	FIREBIRD/TRANS AM		1982-91	5.000
STATION WAGON	(WOODY)	1946-56	60.000	THUNDERBIRD COUPÉ	VI-VII S.	1977-82	4.000	JETFIRE TURBO		1962-63	8.000	SHELBY			
CONVERTIBILE		1946-56	50.000	MUSTANG COUPÉ	III SERE	1979-86	4.500	442 COUPÉ		1965-69	18.000	MUSTANG GT 350 COUPÉ		1965	150.000
BERLINA 4 PORTE/STATION W.		1957-61	15.000	MUSTANG CONVERTIBILE	III SERE	1979-86	6.000	442 CONVERTIBILE		1965-69	35.000	MUSTANG GT 350 COUPÉ		1966	140.000
COUPÉ		1957-60	25.000	THUNDERBIRD COUPÉ	IX S.	1983-88	5.500	TORONADO COUPÉ		1966-70	18.000	MUSTANG GT 350 COUPÉ		1967-70	90.000
CONVERTIBILE		1957-59	60.000	MUSTANG CONVERTIBILE	II S. (REST.)	1987-93	6.500	HURST OLDS		1968-69	30.000	MUSTANG GT 500 COUPÉ		1967-70	130.000
ADVENTURER COUPÉ		1957-59	55.000	THUNDERBIRD COUPÉ	X.S.	1989-97	5.000	442 COUPÉ		1970-72	28.000	MUSTANG GT 500 CONVERTIBILE		1967-70	155.000
ADVENTURER CONVERTIBILE		1957-59	100.000	FRAZER						1970-72	28.000	MUSTANG GT 350 CONVERTIBILE		1968-70	175.000
DODGE				BERLINA	HARDTOP 4 P.+20%	1947-51	9.000	METROPOLITAN							
BERLINA 2/4 PORTE/S.W.		1946-56	8.000	CONVERTIBILE		1947-51	20.000	COUPÉ		1970-72	40.000	STUDEBAKER			
STATION WAGON	(WOODY)	1946-48	45.000												

Qualità e brillantezza ai massimi livelli



Meguiar's
since 1901

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

Scopri gli altri prodotti della linea Meguiar's su www.meguiars.it

Seguici su  Meguiar's Italy





VENDITE A TRATTATIVA PRIVATA PRESSO LA KIDSTON SA



Sopra **1962 FERRARI 400 SUPERAMERICA COUPE AERODINAMICO (ex-Salone di Ginevra)**

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

1930 Rolls-Royce Phantom II Sedan de Ville ● 1947 Alfa Romeo 6C 2500 Sport Ghia

1949 Cisitalia 202 Berlinetta ● 1950 Alfa Romeo 6C 2500SS Villa d'Este

1957 AC Ace Bristol ● 1957 Maserati 200Si (ex-Franco Cornacchia/Carroll Shelby)

1966 Austin Healey Le Mans prototipo (ex-Works Sebring 12 Ore/Le Mans 24 Ore)

2008 Pagani Zonda Clubsport F Coupé

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

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