

RUOTECLASSICHE

www.ruoteclassiche.it



ALFA ROMEO SPIDER JUNIOR 1.3
FIAT 124 SPORT SPIDER 1.4

L'ETERNA SFIDA

ABBIAMO GUIDATO

CADILLAC COUPÉ DE VILLE
FIAT 124 ABARTH RALLY
JAGUAR XJ6 2.8
FIAT 131 SUPERMIRAFIORI

EVENTI

- TECHNO CLASSICA
- 10 ANNI DELTA CLUB ITALIA
- 4L TROPHY IN AFRICA

GUIDA ALL'ACQUISTO

I 55 ANNI DELLA MINI
ATTRAVERSO I MODELLI
DA COMPRARE
A OCCHI CHIUSI



VENDITE A TRATTATIVA PRIVATA PRESSO LA KIDSTON SA



Sopra **1962 ASTON MARTIN DB4 Series IV SS Vantage (gilda a sinistra originale)**

PORTFOLIO CLIENTI 1930 Rolls-Royce Phantom II Sedanca de Ville

1950 Alfa Romeo 6C 2500SS Villa d'Este ● 1957 AC Ace Bristol

1962 Ferrari 400 Superamerica Coupe Aerodinamico (ex-Salone di Ginevra)

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



38

70

86

Duello all'italiana
Alfa Romeo "1300 Junior Spider"
e Fiat "124 Sport Spider"
si affrontano in un test a test
tra icone del made in Italy.
Tanta nostalgia e l'imbarazzo
della scelta... Servizio a pag. 46.

AUTOMOBILI

Regine del passato

Cadillac "Series 62 Coupé De Ville" 1953:
Quando erano happy days

38

Impressioni

Cadillac "Series 62 Coupé De Ville" 1953:
Bella da guardare ma non per correre
Fiat "131 Supermirafiori 1300" 1982:
Si viaggiava in tre volumi

44

70

Test a test

Alfa Romeo "1300 Junior Spider" 1969
- Fiat "124 Sport Spider" 1968:
Lotta ancora aperta

46

Nate per correre

Fiat "124 Abarth Rally":
In livrea ufficiale

56

Protagoniste

Jaguar "XJ6 2.8" 1973:
La riscossa di Cenerentola

62

Guida all'acquisto

Jaguar "XJ6 2.8" 1968-73:
Stile ed eleganza a prezzo di saldo
"Mini" 1959-96:
Il meglio del fenomeno

68

94

La prova di Quattroruote

Fiat "131 Supermirafiori 1300":
Motore generoso ma servono i bicipiti

76

Youngtimer

Peugeot "406 Coupé" 1997-2005:
Sembra quasi una Ferrari

78

Rottami preziosi

Alfa Romeo "6C 2500 Sport Freccia d'Oro" 1950:
L'oblio dopo la corsa in Messico

86

Depliant

Glas "Goggomobil" 1955-69:
Me la dia ristretta

100

Fai da te

Lavaggio:
Il letargo è finito

130

STORIA E COSTUME

Grandi eventi

Terre di Canossa:
Piccola peste in corsa 104
Techno Classica:
Non solo Germania 110

Eventi

10 anni Delta Club Italia:
La regina e il suo re 116
4L Trophy - Ready 4 Africa:
Maratona cuore e sudore 120

Interviste

Massimo Grandi:
Con la testa per aria 124

MERCATO

Vendite all'asta

Nessuna frenata per le top car 132

Il polso del mercato

Una coupé su cui scommettere 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 174
I prezzi delle auto americane 176

RUBRICHE

Editoriale

La socialità diventa la nostra benzina 5

Flashback

Ayrton Senna - Imola, 1° maggio 1994:
Se ne andò il più grande di sempre 6

Fatti e persone

8

Posta

28

Appuntamenti con le storiche

32



<https://www.facebook.com/RuoteclassicheIT>



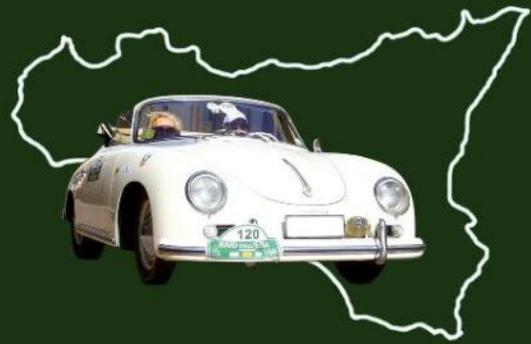
<https://twitter.com/ruoteclassiche/>



<http://instagram.com/ruoteclassiche/>



<http://www.pinterest.com/ruoteclassiche/>



Raid dell'Etna

Giro della Sicilia per autostoriche

28 settembre - 4 ottobre 2014



Raid dell'Etna Porsche Tribute

15 - 18 ottobre 2014



Info: fax +39 0957160545 - tel. +39 3396958030 +39 3483390628
scuderiamed@tin.it - www.raidetna.it



LA SOCIALITÀ DIVENTA LA NOSTRA BENZINA

Sollevando la saracinesca del box della memoria, mi ritrovo in braghette corte ad apprendere i primi insegnamenti sull'automobilismo storico. La mente viaggia all'indietro nel tempo di quasi vent'anni: i ricordi sono ancora vivi, lucidi, appassionati. Ruoteclassiche era già la rivista leader e i colleghi della redazione maestri da cui attingere informazioni e aneddoti per accrescere competenza e professionalità. Allora le auto storiche in Italia erano qualche centinaia di migliaia. Il mondo, nel frattempo, è profondamente cambiato. Il crollo delle Torri Gemelle, il primo presidente Usa di colore, la più grande crisi economica dopo il 1929, il primo papa sud americano che predica la semplicità. Quanto a noi, l'Asi che sdogana deliberatamente le "ventenni", la Mercedes "W196 R" ex Fangio battuta all'asta per la cifra record di 23 milioni di euro, l'interesse diligente per questo nostro mondo di enorme passione.

Il magazine che stringete tra le mani ora è sempre il primo sul mercato, nel suo settore, per gradimento e autorevolezza. Nonostante il difficile momento storico per l'editoria, Ruoteclassiche cresce nelle vendite - più che triplicate rispetto agli anni 90 - e tutti i mesi si rivolge a un pubblico incredibilmente ampio (sono 4 milioni le auto ultraventennali in Italia). È un onore, per me, trovarmi alla guida di questo giornale che ha contribuito a dare un così grande impulso al motorismo storico. Ho avuto la fortuna di conoscere gli ultimi tre dei sette direttori che hanno preso in mano questo stesso volante e che, ciascuno con il proprio stile, hanno fatto

diventare Ruoteclassiche il riferimento che è oggi. Il mio obiettivo è svilupparlo a 360°: farlo dialogare con gli appassionati di tutte le età, renderlo più interattivo e dinamico, sempre con il saldo principio che le automobili sono opere d'arte in movimento che hanno segnato il percorso della società nel tempo. E così vanno raccontate. Voglio ripercorrere con voi i momenti più significativi del loro passato, per tenere accesi i ricordi, raccontandovi storie di uomini e di successi. Darvi le migliori indicazioni per muovervi sul mercato e farvi divertire e sognare, suggerirvi dove andare, cosa fare e coinvolgermi nelle nostre iniziative, che saranno sempre più numerose.

La mia missione è quella di sviluppare i nuovi canali che tragheranno il mondo della comunicazione dall'era di Gutenberg a quella intuita, forse, da Jobs e Zuckerberg, per citarne alcuni. Venite a trovarci su www.ruoteclassiche.it dove leggerete notizie quotidiane, troverete video teaser delle nostre attività del mese e ricordi che si stavano appannando come un vecchio lunotto sotto la pioggia.

Vi invito al dialogo attraverso i nostri canali "social": mettete il vostro "mi piace" sulla pagina Facebook RuoteclassicheIT, seguitemi su Twitter e postate le vostre foto su Instagram e Pinterest. Creiamo una grande comunità. In noi troverete sempre l'amico esperto pronto a darvi la dritta giusta per il primo o l'ennesimo acquisto oppure per risolvere quel problema in garage che vi toglie il sonno... State certi, continueremo un viaggio che profuma di benzina.  @davgiudi



di Carlo Cavicchi

SE NE ANDÒ IL PIÙ GRANDE DI SEMPRE

Massima concentrazione

Nell'altra pagina. Lo sguardo assorto di Ayrton Senna prima del Gran Premio di San Marino 1994, che si vedrà attribuire il triste primato di weekend con più incidenti mortali nella storia della F.1.

Sotto. Il campione brasiliano durante la sua ultima corsa, che si concluderà alla Curva del Tamburello al quinto giro.

Vent'anni fa, all'indomani della tragedia di Imola in cui morì Ayrton Senna, per la maggioranza degli appassionati c'erano pochi dubbi: la F.1 aveva perso non solo il più bravo di tutti, ma anche il più grande di sempre.

In realtà i più vecchi ricordano questi discorsi alla morte di Nuvolari, di Ascari oppure di Clark o anche di Gilles Villeneuve, questo per dire che le classifiche assolute hanno un senso relativo, perché non sono mai paragonabili epoche differenti quando chi le confronta ne ha vissute soltanto qualcuna.

Di Senna rimane comunque un alone magico che va oltre i pur eccezionali risultati ottenuti dal brasiliano nei gran premi, frutto della sua personalità dalle mille sfaccettature, una per l'altra sufficienti per ipnotizzare i suoi fan e persino gli amici più stretti.

Il suo legame con Dio, per esempio: "Se hai Dio dalla tua parte, tutto diventa chiaro". La sua voglia di primeggiare: "Non sono stato progettato per arrivare secondo o terzo. Io sono stato progettato per vincere". La sua aria sempre un po' misteriosa: "Non saprete mai la sensazione di un pilota quando si vince una gara. Il casco nasconde sentimenti che non possono essere compresi". La sua raziona-

lità: "In un certo giorno, in una precisa circostanza, uno deve capire che c'è una soglia da non oltrepassare". Il fatalismo: "Il mio più grande errore? Una cosa che deve ancora accadere". Il suo senso di superiorità: "Ogni pilota ha il suo limite. Il mio è un po' superiore a quello degli altri". Il piacere della sfida: "La sensazione del rischio è eccitante. La vera sfida è trovare nuovi rischi". Il suo senso del denaro: "Il denaro è una strana cosa. Le persone che non ne hanno non pensano che a quello. Le persone che ne hanno sono piene di guai. Io voglio essere il più pagato in F.1 soltanto perché questo testimonia che sono il più bravo".

Eppure, riguardo ai soldi, seppi sorprendermi una sera in un triste ristorante di Detroit quando ancora correva per la Lotus: "Sai - disse - un tizio mi aveva offerto ieri 50 mila dollari se io fossi andato a presenziare a un party a casa sua. Ovviamente ho rifiutato". Quando domandai spiegazioni, chiosò: "Se uno comincia a dar retta a tutte le richieste dei ricconi in circolazione, ingrossa il portafoglio ma perde concentrazione sul suo lavoro e in breve non avrà più inviti. Io credo che per vincere servano lavoro, dedizione e competenza".

Era fatto così. Non era soltanto il numero uno. Era unico.

CON QUATTORRUOTE DI MAGGIO



"Senna vero", il volume scritto da Carlo Cavicchi nell'inverno 1991 e pubblicato nella primavera del 1992, si può acquistare, con supplemento di

due euro, insieme a Quattoruote di maggio. Si tratta di un'edizione appositamente aggiornata dall'autore: 160 pagine per descrivere il pilota, ma anche l'uomo, il suo pensiero, il rapporto con gli avversari e con il pericolo. Da leggere a passo di Formula Uno.



MARK SANDEN/GETTY IMAGES



25-27 APRILE

MILANO SUGLI SCUDI NONOSTANTE IL PONTE

Va in archivio con un bilancio nel complesso positivo la terza edizione della kermesse meneghina, che quest'anno vantava la presenza ufficiale di Abarth, Alfa Romeo, Ermini, Jaguar, Maserati e Tesla. Diversi gli anniversari tondi festeggiati. Su tutti, i sessant'anni della Mercedes "300 SL"



Un premio a Ruoteclassiche
Sopra. Marco Cajani, presidente della Scuderia del Portello, (a destra) consegna il trofeo "Campioni Alfa Romeo" per la stampa al direttore di Ruoteclassiche, David Giudici.

Sono stati oltre 40.000 (secondo gli organizzatori) i visitatori che nel lungo ponte del 25 aprile, complice un weekend accettabile sul fronte meteorologico, hanno affollato i 50.000 metri quadrati degli spazi espositivi del polo fieristico di Rho, per la terza edizione di Milano AutoClassica.

La kermesse, rimasta l'unica a Milano e dintorni a tenere alta la bandiera del motorismo storico dopo l'annullamento quest'anno della Coppa Intereuropa a Monza, ha ruotato attorno ad alcuni anniversari tondi: i 60 anni della Mercedes-Benz "300 SL", celebrati da una prestigiosa

lounge dedicata di circa 400 metri quadrati; i 40 dell'"Alfetta GT"; i 60 della "Giulietta", omaggiati da un raduno di vetture private nell'area esterna, dove si sono svolte anche le gare e le esibizioni delle Alfa Romeo portate dalla Scuderia del Portello, e il secolo di vita della Maserati, con un'esposizione tematica.

Poche le vetture con il prezzo in bella vista (ma vendute in larga parte); abbastanza però per registrare le quotazioni in salita delle Fiat "600 Multipla" (dai 17 ai 19 mila euro) e soprattutto dei pulmini Volkswagen (proposti a oltre 30 mila).



THOMAS MACCABELLI



GAETANO DENOSA

Festa tricolore
Sopra. Alfa Romeo "6C 2500" trasformata in camioncino d'assistenza per le biciclette Bianchi. A sinistra. Meno del previsto le "Giulietta", per i 60 anni del modello. Sotto. Bizzarrini "5300 GT", Lancia "Aurelia B24" e Lamborghini "Miura".



THOMAS MACCABELLI



THOMAS MACCABELLI

Il pit stop dell'Alfa "33/2"
Sopra. Meccanici e piloti attorno all'Alfa Romeo "33/2" del museo di Arese. La cosiddetta "Periscopio", alla sua prima uscita, vinse la corsa in salita di Fléron, in Belgio, nel 1967; al volante Teodoro Zeccoli. È stata una delle vetture più ammirate durante la tre giorni di gare ed esibizioni sul Classic Circuit esterno. A destra. Il nostro stand.



THOMAS MACCABELLI

WWW.RUOTECLASSICHE.IT

SEGUITECI IN RETE

Continua a crescere nei contenuti e nel seguito di appassionati il nostro sito www.ruoteclassiche.it, che questo mese ci offre una sezione notizie davvero molto ricca. Si parte con la copertura degli eventi più importanti, in Italia e all'estero: Techno Classica di Essen, MilanoAutoclassica, Terre di Canossa, per continuare con le gallery d'antan - gli stabilimenti di Chivasso, Arese, Mirafiori - e le anticipazioni dell'ultima ora dall'asta di Montecarlo e dal Festival of Speed di Goodwood di fine giugno. Passando ovviamente per l'attualità più stretta, attraverso una raffica di news talvolta curiose, come quella del pellegrino/collezionista che si è presentato a Roma, per la canonizzazione dei due papi, con la vecchiaia auto che Karol Wojtyła guidava quand'era arcivescovo di Cracovia. Il tutto con un occhio attento ai contenuti esclusivi, i più apprezzati dai nostri lettori anche a guardare le statistiche dei "like" sui social network, come il video del due volte campione del mondo Rally Miki Biasion, al volante di una "Delta Integrale" in compagnia della figlia quattordicenne Bettina, che ne ha incassati oltre 2700. Il nostro intento è quello d'invogliare sempre più appassionati non solo a buttare un occhio con regolarità ai nostri canali digital ma anche a condividere con noi ricordi, esperienze, aspettative. Proprio per questo, per la festa della mamma dell'11 maggio, lanciamo su Instagram l'hashtag **#autodimamma**: inviateci una foto che vi ritrae accanto o a bordo della macchina con cui vostra madre vi scarrozzava a scuola o a fare la spesa. Le più belle saranno pubblicate in una gallery sulla rivista.



VALLI E NEBBIE

Il cronometro NON È TUTTO



Il segreto del Valli e Nebbie? Senz'altro la cornice, con zone poco trafficate e di grande impatto scenografico. A ciò si aggiunge la scelta indovinata degli organizzatori - il Club Officina Ferrarese - di programmare soste e visite guidate in punti curiosi del territorio, come il museo del Modellismo Storico di Voghenza o quello della società della Bonifica Ferrarese di Argenta. "Ogni volta torno a casa sapendo qualcosa in più" ha dichiarato un partecipante alla sua decima presenza, su 25 edizioni. E ovviamente non sono mancate le prove a cronometro, studiate in modo da essere combattute al punto giusto senza però precludere agli equipaggi di godersi gli splendidi panorami.

Quest'anno sono stati 59 i partenti, con vetture costruite tra il 1925 e il 1979. Di livello elevato la media delle partecipanti, con qualche presenza davvero degna di nota. È il caso, per esempio, della Lancia "Aprilia Cabriolet" Farina del 1938, scampata in modo rocambolesco alla guerra e da sempre nella stessa famiglia. Il suo stato di conservazione era ammirevole, tanto da avere calamitato gli sguardi di tantissimi curiosi lungo il percorso. Uniproprietario anche una bella Porsche "911 SC", la vettura più giovane della carovana (1979), con circa 70.000 chilometri percorsi, anch'essa conservata in modo impeccabile. Il divieto di usare cronometri digitali (e i relativi ausili elettronici di supporto) ha fatto sì che alla Valli e Nebbie non si presentasse il solito stuolo di Autobianchi "A112" e Lancia "Fulvia", pronte a imporsi a colpi di "percorso netto" sul pressostato. La competizione c'è stata, ma serena e piacevole: soprattutto nessuno ha partecipato pensando solo al coefficiente o alla vittoria facile. Primo sul podio, alla fine, è stato l'equipaggio Sandrolini-Giordano su Citroën "11 BL Roadster" del 1937.

Da ammirare il coraggio con cui l'equipaggio Compostella-Villanova

si è cimentato nelle anguste prove speciali a bordo di una gigantesca Hotchkiss "Anjou 1350" del 1950. Mole e conformazione del cofano hanno fatto esclamare a qualcuno: "Più che un mirino a voi dovrebbe essere concesso di montare un periscopio..." (M.D.)



FOTO DI MASSIMO DELBÒ

RUOTECLASSICHE

MOTOCCLASSICHE

GARECLASSICHE

Periodico mensile maggio 2014

DIRETTORE RESPONSABILE David Giudici
ART DIRECTOR Stefano Tosi
REDAZIONE Fulvio Zucco (caporedattore)
 Alfredo Albertini (capeservizio)
 Fabrizio Greggio (capeservizio)
 Dario Tonani
IMPAGINAZIONE Paolo Pedrozzi, Barbara Bossi
SEGRETARIA DI REDAZIONE Paola Pisati
COLLEZIONE QUATTORRUOTE Federico Robutti
HANNO COLLABORATO Matteo Albertini, Alessandro Barteletti, Carlo Cavicchi, Massimo Condolo, Massimo Delbò, Gaetano Derosa, Marco Di Pietro, Gennaro Forgone, Giuseppe Frustaci, Paolo Mazzetti, Gilberto Milano, Maurizio Schifano
FOTOGRAFIE Alfredo Albertini, Archivio Quattoruote, Archivio Ruoteclassiche, Alessandro Barteletti, Alessandro Bianchi, Massimo Campi, Massimo Delbò, Gaetano Derosa, Gennaro Forgone, Getty Images, Lightflow, Thomas Maccabelli, Paolo Maggi, Paolo Mazzetti, René Photo Agency, Simone Romeo, Maurizio Schifano, Daniele Tenconi, Wolfango
COPIERTINA: Wolfango
DISEGNI Archivio Quattoruote, Archivio Ruoteclassiche, Legenda Stefano Tartarotti
 In questo numero la pubblicità non supera il 45%

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

EDITORIALE DOMUS

S.p.A.

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

Via Gianni Mazzocchi 1/3 - 20089 Rozzano (Milano). Telefono 02 824721
 Fax 02 57500416 - e-mail: redazione@ruoteclassiche.it - www.edidomus.it

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

PUBBLICITÀ

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

AGENTI PER L'ITALIA
Piemonte-Vallée D'Aosta: DueA Communication Sas, via S. Francesco d'Assisi, 22 - 10121 Torino tel. 011 3997851 fax 011 3997114. **Liguria:** Comunicare di Alessandro Monti, Via M.Polo, 10/6 - 16136 Genova mail monticomunicare@libero.it, tel 010 218783.
Veneto, Friuli V. G. e Trentino Alto Adige: Studio 71 sas di Zappalò Andrea & C., via G. Dalla Bona, 4/a - 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 Apeddu, via S'Arrulloni, 28 - 09126 Cagliari, tel. 070 43491. Per le restanti regioni contattare Tel. 02 82472253

AGENZIA GENERALE PER L'ESTERO:
 Link Media s.r.l. Tel. 02 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 e spedizione).
 Modalità di pagamento:
 - carta di credito (American Express, CartaSì, Diners, Visa)
 - assegno non trasferibile intestato a Editoriale Domus SpA
 - versamento sul c/c postale n. 55953202 intestato a Editoriale Domus - Servizio Abbonamenti, via Gianni Mazzocchi 1/3 - 20089 Rozzano (MI).

SUBSCRIPTIONS OUTSIDE ITALY
 Tel. +39-0282472529 - fax +39-0282472383
 E-mail: subscriptions@edidomus.it
 Annual subscription (12 issues): Ordinary mail € 94,00 - Air mail: 1) Europe/Mediterranean Countries € 108,00; 2) Africa/North & South America/Asia € 135,00; 3) Oceania € 157,00.
 Payment method:
 - by credit card: American Express, Diners, Mastercard, Visa
 - bank transfer on Intesa Sanpaolo SpA, via Caboto 41/43, 20084 Corsico (MI), IBAN IT 261 03089 33034, 10000002749, Swift Code BCITITMM.

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

FOREIGN SALES DEPT.
 tel. +39-0282472529 - fax +39-0282472590
 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 IT 261 03089 33034, 10000002749, Swift Code BCITITMM.
 Ai sensi del D.Lgs. 196/2003, si informa che il Servizio abbonamenti e vendite è completamente gestito da MMC Service Srl, via Pietrasanta, 14 - 20141 Milano, che è responsabile del trattamento dei dati. Titolare del trattamento è Editoriale Domus SpA, domiciliata in Rozzano (MI), via Gianni Mazzocchi 1/3, Cap 20089. Tel. 02 824721. Gli interessati possono esercitare i diritti previsti all'articolo 7 del D. Lgs. 196/2003 in materia di protezione dei dati personali telefonando allo 02 82472459. E-mail: responsabilita@edidomus.it.

PER L'ITALIA
 Distribuzione SODIP "Angelo Patuzzi" S.p.A., via Bettola 18 20092 Cinisello Balsamo MI - tel. 02 860301 - telefax 02 8603020.

SOLE AGENT FOR DISTRIBUTION
 A.I.E. - Agenzia Italiana di E sportazione SpA
 Via Manzoni, 12 - 20089 Rozzano (MI)
 Tel. 02 5753911 - Fax 02 57512808

Fotolito: AG Media - Via Ludovico D'Aragona, 11 20132 Milano
Stampa: Rotolito Lombarda Sp.A.
 Via Sondrio, 3 - 20088 Seggiano di Pioltello (MI)



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

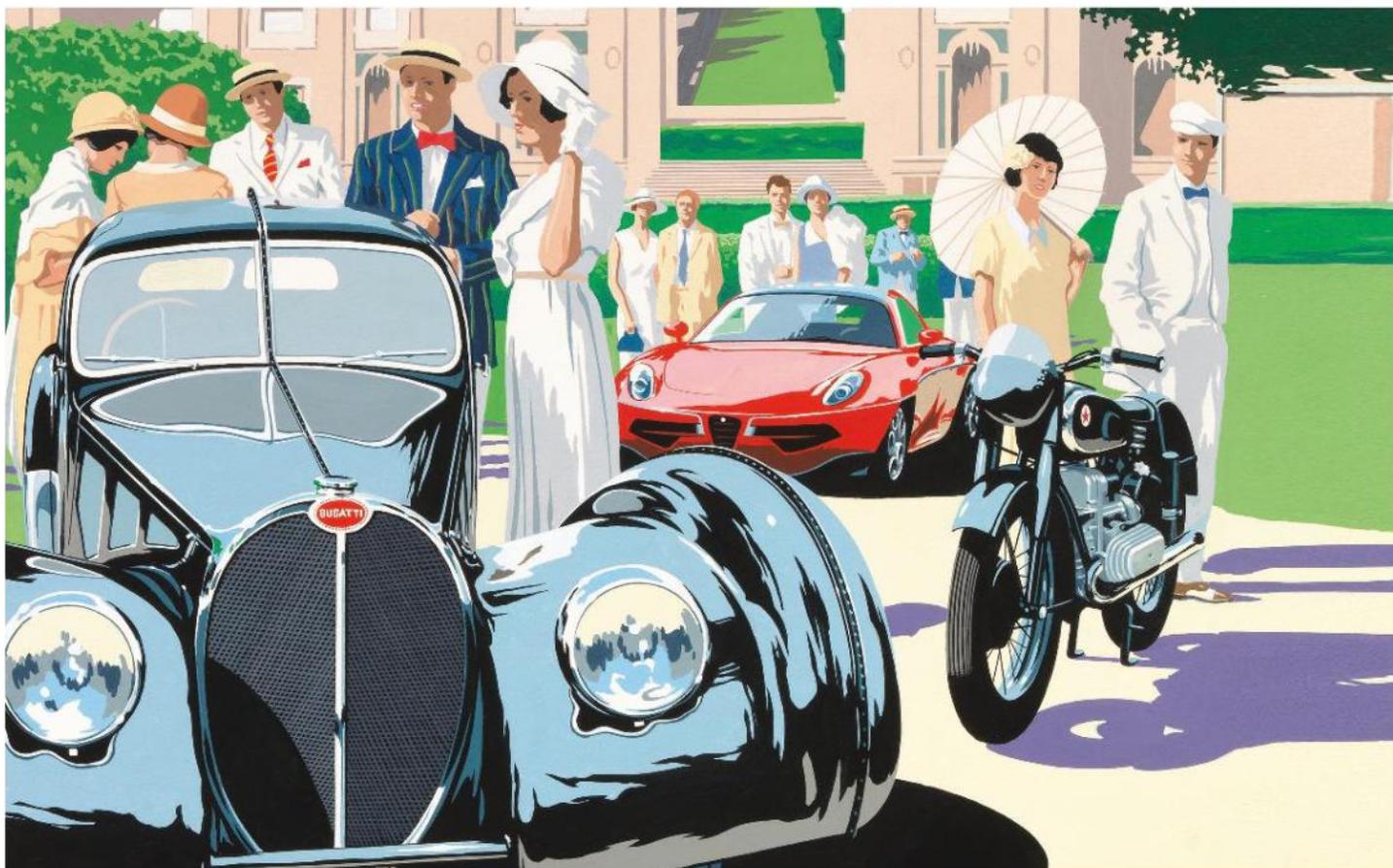


Copyright 2014 - Editoriale Domus SpA, Milano. È vietata la riproduzione totale o parziale del contenuto della pubblicazione senza autorizzazione dell'editore.
 Registrazione del Tribunale di Milano n. 709 del 26/10/1987.



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

A GIUGNO UN NUMERO IN PIÙ

Youngtimer ULTIMA CHIAMATA

Il successo della nostra raccolta "Le Youngtimer" ha superato ogni più rosea previsione, tanto che è stato necessario approntare un quinto volume, da allegare al prossimo numero di giugno, con una selezione delle più importanti vetture di metà anni Novanta. Scegliere modelli interessanti in questi anni così vicini a noi non è stato semplice, ma in conclusione non abbiamo dubbi sulla nostra cernita.

Il pezzo forte di questo piccolo compendio, perlomeno quello che forse susciterà maggiore stupore, è senz'altro rappresentato dalla piccola Renault "Twingo": l'abbiamo giudicata come un'automobile che per simpatia e modernità ha saputo cambiare il panorama delle citycar del suo tempo, e come tale non poteva non figurare nella nostra panoramica. Di grande interesse sono poi le pagine dedicate alle Jeep "Wrangler" e "Grand Cherokee", come pure la prova dell'Alfa Romeo "164 Q4", la potente berlina integrale ancora rimpianta tra gli appassionati del Biscione. Nella raccolta figurano la Ford "Escort RS Cosworth" e la BMW "M5", ma c'è anche una station wagon svedese ancora "giovane" come la Volvo "850 SW". Completano il quadro la Lancia "Delta Integrale", la BMW "325 Cabriolet" e la Rover "220 Turbo Coupé". Ragionare sulle auto di vent'anni fa è stato per noi una sfida appassionante: grazie al sostegno dei lettori e al lavoro svolto a suo tempo da "Quattroruote", siamo convinti di aver offerto, con questi cinque fascicoli, un contributo importante ai tanti appassionati che da tempo attendevano un riconoscimento delle loro vetture. Scoprite con noi il quinto volume in edicola a giugno a soli 4,70 euro in più rispetto al prezzo della sola rivista.

5 5 Giugno 2014 Il meglio di QUATTRORUOTE

Le Youngtimer

Volume quinto



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

RUOTECLASSICHE

BMW M5 - Opel Frontera 2.0 Sport - Renault Twingo - Jeep Grand Cherokee/Jeep Wrangler - BMW 325i 24V Cabriolet - Mazda MX-3 - 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

IL PIANO DELL'OPERA

1 Il meglio di QUATTRORUOTE

Le Youngtimer

1986-1992
Volume primo



Land Rover 90 Range Rover Ferrari Testarossa Volkswagen Golf GTI 16V Saab 900 Turbo Peugeot 205 GTI Ferrari 328 GTS/Ferrari 208 GTS Turbo Jaguar XJS 3.6 Alfa Romeo 75 Turbo Lancia Thema I.E. Turbo SW/Volvo 740 Turbo Intercouler SW Autobianchi Y10 4WD Porsche 944 Turbo/Porsche S BMW 735i Citroën BX 19 GTi Jeep Cherokee Chief

RUOTECLASSICHE

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

2 Il meglio di QUATTRORUOTE

Le Youngtimer

1986-1992
Volume secondo



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

RUOTECLASSICHE

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

3 Il meglio di QUATTRORUOTE

Le Youngtimer

1986-1992
Volume terzo



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

RUOTECLASSICHE

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

4 Il meglio di QUATTRORUOTE

Le Youngtimer

1986-1992
Volume quarto



Alfa Romeo 164 3.0 V6 Q4 Volvo 850 2.0 SW GLT Ford Escort RS Turbo Cosworth - Lancia Delta Integrale

RUOTECLASSICHE

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



“ Una **PASSIONE**
chiamata **TOPOLINO** ”



Topolino Autoclub Italia: dal 1977 esclusivamente dedicato alla Fiat 500 (1936-1955)

Punto di riferimento nazionale ed internazionale per appassionati, collezionisti, organi di comunicazione, storici, curiosi. La presenza del Topolino Autoclub Italia è una costante nel mondo dell'automobilismo non solo storico. **Servizi per i soci:** consulenza restauro, pratiche ASI, documentazione, assicurazione agevolata e tanto altro.

Per maggiori informazioni:

www.topolinoautoclubitalia.it
info@topolinoautoclubitalia.it
Tel. +39 339 7117114 - Fax +39 051 247276

20 - 22 GIUGNO

La Vernasca Silver Flag omaggia **LANCIA**



TRA LE STAR MUNARI E PESCAROLO

Complice il tema di quest'anno, alcuni ex piloti Lancia hanno confermato la loro presenza alla via della Vernasca Silver Flag. Tra questi, Sandro Munari (foto in basso), che guiderà una "Stratos", Beppe Gabbiani, che con ogni probabilità sarà al volante di una "LC2", e Miki Biasion che invece sarà al volante di una "Delta Integrale". Gli organizzatori hanno anche confermato la presenza di Henry Pescarolo, plurivincitore a Le Mans, che sarà alla guida di una delle Matra "12 cilindri" da lui utilizzate anche nelle competizioni di Formula 1 agli inizi degli anni Settanta. La Collezione Lancia di Torino, per l'occasione, ha deciso di far partecipare sia la "D50" sia la "D25". Altre Lancia ex works sono attese, tra cui "Fulvia HF", "Stratos" e "037" nelle varie livree ufficiali, che hanno reso famosa la Casa di Chivasso in tutto il mondo.



La carica dei duecento

Sopra. La Porsche "908" ex Steve McQueen protagonista in numerose edizioni della Vernasca Silver Flag. A destra. La Ferrari "Dino 246" Formula 1 di Corrado Cupellini impegnata nei tornanti di Vernasca. A sinistra. La Jaguar "SS100" di Pietro Piacquadio al via di Castell'Arquato.



Forte del successo delle passate edizioni, nelle quali sono stati festeggiati nomi ed eventi della storia dell'automobilismo sportivo, la Vernasca Silver Flag onorerà il 20-22 giugno, in una speciale categoria (denominata "Dalla Lambda alla LC2"), il genio creativo di Vincenzo Lancia.

La manifestazione, organizzata dal Cpae di Fio-renzuola (PC), prenderà il via venerdì 20 giugno con l'apertura del paddock per accogliere 190 vetture provenienti da tutta Europa. Le operazioni di registrazione continueranno nella mattinata di sabato fino alle 10.30 quando si svolgerà la prima delle tre sfilate del "Concorso dinamico di restauro e conservazione per vetture da competizione", meglio noto come Vernasca Silver Flag.

Le vetture, dopo una breve presentazione agli spettatori e alla giuria, si lanceranno sul percorso di 9 chilometri, chiuso al traffico, che le porterà fi-

no a Vernasca. Oltre alla categoria Lancia, le vetture saranno divise nelle tradizionali classi con cui nelle gare in salita si è sempre ripartito il parco dei partecipanti: Turismo, Gran Turismo, Sport fino al 1961, Sport Prototipo, Monoposto a motore anteriore, Monoposto a motore posteriore e Auto anteguerra. Nel pomeriggio la seconda salita alle 15.30 concluderà la sezione sportiva della giornata. In serata si darà sfogo all'anima elegante della manifestazione, da molti partecipanti la più attesa.

La cena si terrà infatti nella piazza di Castell'Arquato, gioiello architettonico ritenuto una delle piazze più belle del medioevo italiano. La domenica i motori torneranno a fare sentire la loro voce nella val d'Arda, dove è prevista l'ultima salita alle ore 10.30. A Vernasca si svolgeranno sia il buffet finale sia le premiazioni del concorso. In formazioni e iscrizioni: www.vernascasilverflag.it

MUSEO FERRARI

MARANELLO SOGNA LA CALIFORNIA

Grandi novità al Museo Ferrari di Maranello. Venerdì 11 aprile, alla presenza di Sergio Marchionne e di Luca Cordero di Montezemolo, rispettivamente amministratore delegato di FCA e presidente della Ferrari, si è inaugurata la nuova ala del complesso museale, che ospita i simulatori di guida e un box dove i visitatori possono vivere l'esperienza di un pit stop in F1. Intervistato da Ruoteclassiche, Antonio Ghini, direttore del museo, ha sottolineato che con i nuovi lavori "Il museo ha raggiunto finalmente la sua dimensione definitiva. Adesso la visita è un'autentica 'esperienza' nella dimensione Ferrari". Altra grande novità è stata l'apertura della mostra "California Dreaming", intesa - la California - sia dal punto di vista dell'area geografica, principale mercato d'Oltreoceano per la Ferrari, sia come omaggio alla celebre vettura di fine anni 50, rivisitata nella nuovissima "California T", reduce dall'ultimo Salone di Ginevra. Cinque grandi sale dedicate alle monoposto e alla pista di Laguna Seca (dalla "156" di Phil Hill alla "T4" di Gilles Villeneuve, passando per la "375" di Ascari trasformata per la "500 Miglia" del

1952), a Hollywood (la vettura regina è una "275 GTB/4" appartenuta a Steve McQueen), a Pebble Beach (con le straordinarie "500 Superfast" e "400 Superamerica") per concludere con un tour nella Silicon Valley e la più sofisticata tecnologia delle Rosse di oggi stradali e da corsa. (A.B.)



A fare gli onori di casa...

Sopra. Da sinistra, Sergio Marchionne, Antonio Ghini e Luca Cordero di Montezemolo. Sotto. In primo piano, una Ferrari "275 GTB4 Nart Spider"; dietro, una "250 GT Spider California SWB".

CAMPIONATO ITALIANO RALLY AUTO STORICHE

"PEDRO" SBANCA SANREMO

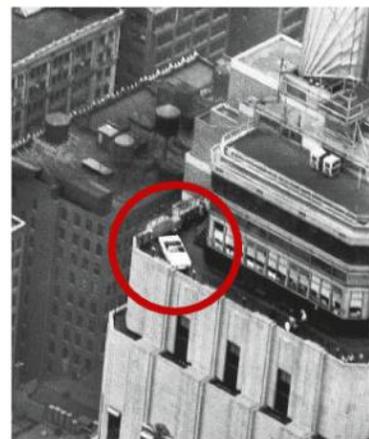
Dopo il Rally delle Valli Aretine, "Pedro" Massimo Pedretti, su Lancia "037 Rally" del Rally Club Sandro Munari, ha vinto pure la competizione organizzata da AC Sanremo, seconda prova del Campionato Italiano Rally Auto Storiche. Il pilota bresciano e il navigatore toscano Emanuele Baldaccini hanno preceduto Enrico Brazzoli e Paola Valmassoi, su Lancia "037 Rally" Winners Team. Sul podio sono saliti anche Lucio Da Zanche e Giulio Oberti, su Porsche "911 RSR" di Piacenza Corse, a caccia del massimo punteggio per le classifiche del campionato europeo dove sono in testa alla seconda categoria. Lo svedese Myrse ha chiuso quarto, mentre è riuscita una parziale rimonta al vicentino "Lucky", quinto con la torinese Fabrizia Pons, e afflitto da alcuni problemi seguiti a una "toccata". Da segnalare l'ottima gara con la Porsche "911 S" di Luigi Zampaglione e Roberto Consiglio, che hanno vinto il 1° Raggruppamento, chiudendo all'11° posto. Il partenopeo, notaio a Brescia, dopo la riparazione del cambio bloccato ha risolto a suo favore il serrato duello che lo ha opposto a Paganoni, secondo di Raggruppamento con un'altra Porsche "911 S". La vittoria assoluta non è mai stata in discussione, mentre nelle restanti posizioni la corsa è stata avvincente e ricca di colpi di scena, soprattutto durante la prima tappa sotto l'acqua. (P.M.)



COME 50 ANNI FA

UNA "MUSTANG" SULL'EMPIRE

Come nel 1964. Il 16-17 aprile una Ford "Mustang Convertible", reduce dall'ultimo Salone di Ginevra, è tornata in cima all'Empire State Building, che con i suoi 381 metri è il quarto edificio più alto degli Stati Uniti. La singolare operazione di marketing per il lancio del nuovo modello della sportiva americana (equipaggiata, nella versione "GT", con un V8 di 5 litri da 426 CV, al quale si affianca un inedito "EcoBoost" sovralimentato da 2,3 litri e 309 CV) replica ciò che la Ford s'inventò nell'aprile del 1964, quando portò un prototipo della "Mustang" prima serie sull'Empire State Building, dopo averlo "tagliato" in tre pezzi (più il parabrezza) per farlo entrare in ascensore e salire gli 86 piani dell'edificio. Il 16 aprile di quest'anno un team di tecnici si è occupato dello smontaggio e del rapidissimo rimontaggio dell'auto, che è rimasta esposta sul tetto del grattacielo per quasi due giorni.



FRANCIACORTA HISTORIC

La sorpresa Barcella METTE TUTTI IN RIGA

La 7ª edizione di Franciacorta Historic ha confermato che quando si abbinano i cronometri a un percorso di grande fascino paesaggistico, con i filari delle vigne del celebre "bollicine", gli appassionati rispondono, nonostante la crisi.

A prendere il via da La Colombera Golf Resort, sabato 12 aprile, per affrontare un percorso di 140 km, sono stati 101 equipaggi; tra questi una ventina al volante di auto anteguerra. La sera prima si è tenuto un prologo in notturna al Franciacorta International Circuit: 30 vetture si sono sfidate su 38 prove e la vittoria è andata a Vincenzo Bertoli e Alberto Gamba, su Lancia "Fulvia Coupé" del 1967. Il tracciato di gara, reso intrigante dagli scenari primaverili, prevedeva l'attraversamento di Castrezzato, Chiari, Coccaglio, Rovato, Erbusco, Torbiato, Adro e Capriolo. Dopo il pranzo sul Lago d'Iseo, con tre spettacolari prove sul lungolago di Paratico, la seconda parte della gara ha portato le vetture a Clusane, Timoline, Provaglio e Monticelli, per affrontare poi altre prove al Ciclodromo di Rodengo Saiano e sui monti sopra Gussago, prima di far ritorno a Castrezzato.

Al termine delle 45 prove speciali, in testa alla classifica c'erano Guido Barcella e Ombretta Ghidotti del Club Orobico Auto d'Epoca (foto 1). A dispetto dei tanti top driver presenti, tutti con coefficienti assai superiori a quello della loro Porsche "356 C" coupé del 1963, i coniugi bergamaschi hanno tenuto una condotta di gara eccellente, con l'ottima media di 2,4 centesimi, chiudendo le ultime 7 prove a Provaglio d'Iseo con solo 12 centesimi di penalità. Al termine, Barcella ha dichiarato: "Sono contentissimo, arrivare contemporaneamente davanti a Canè e Moceeri è una soddisfazione enorme, forse irripetibile". Tra Giuliano Canè, secondo assoluto in coppia con la moglie Lucia, su Lancia "Aprilia" del 1939 (foto 2), e Giovanni Mocerri, quarto insieme a Daniele Bonetti su un'Aston Martin "Le Mans" del 1934, al terzo posto si sono infilati Alberto Aliverti e Alberto Maffi sulla sportiva Fiat-Figini "508 S" del 1933 (foto 3). (P.M.)



1



2



3

FOTO DI PAOLO MAZZETTI

IL MEGLIO DI MILLENNIUM

LUCI E OMBRE SULLE CAPANNELLE

Si è svolta il 23-24 marzo all'ippodromo romano delle Capannelle la 27ª edizione di Il Meglio di Millennium, tradizionale mostra-mercato in calendario due volte l'anno. Tendenzialmente con il freno tirato le contrattazioni delle due e delle quattro ruote, penalizzate da una politica miope che ne scoraggia il possesso, favorendo gli acquisti dei pezzi migliori da parte di compratori stranieri che calano nel nostro Paese attratti soprattutto dalle inserzioni su Internet. Le vetture più richieste (e quindi con quotazioni in salita) sono state, come sempre, le sportive - specie le Alfa Romeo - e complessivamente i modelli degli anni 60 e 70, particolarmente

ambiti soprattutto dagli appassionati tedeschi (i prezzi oscillavano tra i 10 e i 20 mila euro, contro gli oltre 50 mila per una Fiat "Dino Spider"). Tengono il passo modelli come le Fiat "124 Sport" e le Lancia "Fulvia Coupé" (dai 5 ai 10 mila euro). Tra le due ruote sempre consistente l'offerta delle giapponesi, con prezzi dai 2 mila ai 5 mila euro per le Honda "350" e "500 Four", mentre i veri appassionati hanno mostrato deciso interesse per i prodotti di nicchia come le vecchie Moto Guzzi - "Falcone" e "Airone" - e le intramontabili BMW con motore bicilindrico boxer, che sono state proposte, peraltro senza grande seguito, con prezzi sino a 20 mila euro. (G.F.)



FOTO DI GENARO FORGIONE

Asta della Automobilia Ladenburg

23- 24 maggio 2014

Consignments now invited!



Automobilia Auktion Ladenburg - Tel.0049 (0) 6203-957777
www.autotechnikauktion.de - info@autotechnikauktion.de





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 quinto.

UN NUOVO CORSO? SPERIAMO

settembre 1966

“La guerra è una faccenda troppo seria per lasciarla fare ai militari” si dice che abbia affermato Clemenceau.

Così per molti anni anche i nostri governanti hanno pensato che la circolazione fosse una faccenda troppo complessa per affidarne la condotta ai tecnici esperti in materia. Si è portati a pensare, per esempio, che, essendoci in Italia un Ministero dei Trasporti, spetti a questo occuparsi interamente della circolazione. Invece no: per esempio la Polizia della strada dipende dal Ministero dell'Interno e lo studio della circolazione è affidato alle cure del Ministero dei Lavori Pubblici, solo perché è il Ministero dei Lavori Pubblici che costruisce o fa costruire le strade. In fondo è come se ai nostri pranzi e alle nostre cene dovesse sovrintendere il muratore che ha costruito la cucina o l'imprenditore che ha diretto i lavori.

Competenze a parte, si vorrebbe poter credere che, chiunque esso sia, il ministro incaricato della circolazione fosse almeno tutto orecchi ad ascoltare i suggerimenti dettati dall'esperienza nostra ed altrui. Invece il principio dei ministri che si sono occupati di circolazione sembra sia stato sempre quello che afferma: "Non voglio consigli, so sbagliare da me". Così il ministro Zaccagnini nominò una commissione che non fu mai convocata, il suo successore (Sullo

confermò la commissione consultiva e non la convocò mai, il successivo ministro, Pieraccini, confermò per la terza volta la stessa commissione, la convocò perfino, ed ebbe pareri dei quali poi non sembra abbia tenuto conto.

L'attuale ministro non ha confermato né tanto meno ascoltato la commissione. Così per dieci anni, invece di esaminare quello che si fa nelle nazioni automobilisticamente più evolute della nostra, invece di ascoltare e mettere in costante pratica i suggerimenti delle numerose conferenze e tavole rotonde e della stessa stampa specializzata, si è preferita la politica dello struzzo, tanto che si è arrivati a nascondere le cifre dei morti per incidenti stradali invece che applicare i rimedi per evitarle le sciagure.

I lettori di Quattroruote forse ricordano da quanto tempo ci stiamo battendo per una politica circolatoria quale si addice al nostro Paese e allo sviluppo della nostra motorizzazione. Già dieci anni or sono nell'articolo "7½ è poco", apparso su Quattroruote del maggio 1956, denunciavamo l'insufficienza delle nostre nuove autostrade.

I nostri lettori forse non hanno dimenticato quante volte abbiamo insistito perché venisse aumentato il numero degli agenti della polizia stradale, perché venissero stabilite rapi-

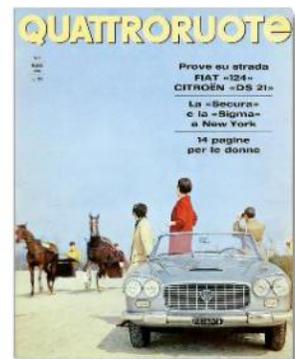
de e severe sanzioni a carico degli indisciplinati. Adesso finalmente, dopo che migliaia di morti hanno insanguinato le nostre strade, sembra che si incominci a comprendere. Il Ministero dei Lavori Pubblici e per esso l'Anas, ha finalmente riconosciuto, per ora a parole, la necessità del "guardrail", e ha ammesso che lo spartitraffico delle nostre autostrade è troppo stretto (però la Salerno-Reggio Calabria è in costruzione con lo spartitraffico di 1 metro), che la corsia di emergenza può costituire un assurdo pericolo (mentre è necessario avere almeno tre corsie di marcia e, per la sosta, piazzuole defilate del traffico). Ricordate la furibonda opposizione della quale si fece portavoce l'Acì contro la nostra proposta delle tre corsie e delle piazzuole defilate, applicate così felicemente sull'autostrada Torino-Milano?

Occorrevano proprio tanti anni e tanti lutti per riconoscere la bontà di una soluzione così utile, di così solare evidenza?

L'esperimento di questo ferragosto ha dimostrato che con migliore propaganda, con maggiore sorveglianza, con il fermo proposito di procedere immediatamente contro gli indisciplinati, gli incidenti mortali (se sono vere le cifre ufficiali) vengono ridotti quasi del 50%; e mancano ancora i provvedimenti fondamentali, che sono: l'istruzione circo-

latoria obbligatoria nelle scuole, un migliore funzionamento delle scuole di guida e degli esami di guida, una migliore segnaletica, limiti di velocità, vetture studiate per la sicurezza, soccorso sanitario più rapido e diffuso ovunque.

L'attuale Ministro dei Lavori Pubblici Mancini è giovane, intelligente ed energico; ci auguriamo proprio che voglia fare sul serio con un fervido e costante buon volere, così che i provvedimenti eccezionali presi per il ferragosto 1966 segnino finalmente l'inizio di un nuovo e più civile corso della circolazione stradale in Italia.



L'auspicio del direttore

Sopra. Il numero di Quattroruote (settembre 1966) da cui è tratto l'editoriale riprodotto in questa pagina. Gianni Mazzocchi torna, con straordinaria lucidità, su un tema a lui personalmente molto caro: quello della sicurezza stradale.

MORDE.



NUOVA RCZ *R* 270 CV

PEUGEOT RACCOMANDA **TOTAL** Valori massimi ciclo combinato, consumi: 6,3 l/100 km; emissioni CO₂: 145 g/km.

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

NUOVA PEUGEOT RCZ R

MOTION & EMOTION



PEUGEOT

Mille Miglia AL VIA SONO 435!

L'ora X è arrivata, la Mille Miglia n. 59 sta per accendere i motori. E allo scopo di ampliare il valore storico di un parco vetture che nessuna gara per auto d'epoca può vantare, i selezionatori hanno deciso di accettare, oltre alle 410 vetture selezionate, altri 20 esemplari: si tratta di modelli rispondenti alle caratteristiche della Mille Miglia, ma che per vari motivi non hanno partecipato negli anni canonici. Queste vetture prenderanno il via in una "lista speciale": l'unica differenza rispetto alle altre sarà

meo con 45 automobili, seguono Fiat (33), Jaguar-SS (31) e Porsche (24). Tra queste, ben 70 auto hanno partecipato ad almeno un'edizione della Mille Miglia di velocità.

"Per l'ennesima volta l'irrinunciabile appuntamento con la Freccia Rossa è fissato a Brescia, dove dal 15 al 18 maggio si disputerà la 32ª rievocazione della Mille Miglia": così ha commentato Roberto Gaburri, Presidente di 1000 Miglia Srl. Sommando le 24 edizioni di velocità dal '27 al '57 (13 prima della Seconda Guerra Mondiale e 11 dopo il 1947), le tre con la formula dei rally del 1958, 1959 e 1961 e le 31 rievocazioni dal 1977 al 2013, quella del 2014 sarà la 59ª competizione automobilistica a portare il nome Mille Miglia. Quest'anno, la Freccia Rossa sarà per la seconda volta organizzata da una società interamente partecipata dall'Automobile Club di Brescia, proprietario del marchio fin dalla prima edizione. Andrea Dalledonne, Consigliere Delegato di 1000 Miglia, spiega: "La Mille Miglia quest'anno porterà in gara 435 vetture, cifra record di tutte le edizioni, con circa 1600 persone tra partecipanti e seguiti, coinvolgendo nell'organizzazione oltre 2000 persone e accreditando circa 1500 giornalisti e operatori dei media". A proposito, ci sarà anche un nostro equipaggio, composto dai giornalisti di Quattroruote Gaetano Derosa e Laura Confalonieri, a bordo di un'Alfa Romeo "2000 Sportiva" del 1954 (foto in alto della pagina accanto).

QUATTRO GIORNI DI PASSIONE

Giovedì 15	Brescia-Padova
Venerdì 16	Thermae Abano Montegrotto-Roma
Sabato 17	Roma-Bologna
Domenica 18	Bologna-Brescia

La carica delle star

Tantissimi i Vip al via di quest'edizione: nella "pellicola" a fondo pagina alcuni volti: da sinistra, Teo Fabi, Jodie Kidd, Brian Johnson, Milow, Jochen Mass, Adrien Brady, David Blakeley, Jacky Ickx, Luke Evans, Jeremy Irons, Jay Lena, Verena Wriedt. E poi ancora, Amy McDonald, Bruno Senna, Andy Wallace, Mike Cross, Joaquin Ramirez, Example.

costituita dalla mancata assegnazione del coefficiente di merito, in modo che la vittoria rimanga riservata ai modelli protagonisti della corsa dal '27 al '57. In più, partiranno altri 5 veicoli della categoria "M" (Militare, come nel 1952), per un totale di 435 partecipanti, una cifra record.

Tra le tante ragioni per le quali la Mille Miglia è incomparabile per raffinatezza, esclusività e prestigio, vi è quella di essere il più raro museo viaggiante della storia dell'automobile. Tra le auto partecipanti ci sono esemplari provenienti dai musei di Case come Mercedes-Benz, Alfa Romeo, BMW, Bugatti, Jaguar, Lancia e Porsche. Le vetture che saranno schierate alla partenza di viale Venezia, la sera del 16 maggio, appartengono a 62 marchi: la parte del leone tocca a Mercedes-Benz e Alfa Ro-





35 PAESI PARTECIPANTI, C'È ANCHE LA THAILANDIA

ITALIA	109	HONG KONG	2
GERMANIA	93	CINA	1
REGNO UNITO	39	EMIRATI ARABI	1
OLANDA	33	GRECIA	1
SVIZZERA	31	ISOLA DI MAN	1
BELGIO	28	ISRAELE	1
STATI UNITI	27	KUWAIT	1
GIAPPONE	11	MALTA	1
ARGENTINA	11	NUOVA ZELANDA	1
AUSTRIA	10	REPUBBLICA CECA	1
AUSTRALIA	5	RUSSIA	1
LIECHTENSTEIN	5	SAN MARINO	1
LUSSEMBURGO	4	SINGAPORE	1
FRANCIA	3	SLOVENIA	1
CANADA	2	SUD AFRICA	1
DANIMARCA	2	SVEZIA	1
SPAGNA	2	THAILANDIA	1
PRINCIPATO DI MONACO	2		
TOTALE PAESI	35	TOTALE EQUIPAGGI	435

MARCHI AL VIA, IN "POLE" MERCEDES E ALFA

Mercedes-Benz	45	Zagato	7
Alfa Romeo	45	Osca	6
Fiat	33	Siata	6
Jaguar	30	AC	5
Porsche	24	Abarth	4
Lancia	23	Riley	4
Bugatti	22	Ermini	3
Ferrari	20	Lagonda	3
Aston Martin	18	Lotus	3
Maserati	14	Stanguellini	3
BMW	13	Allard	2
Austin Healey	10	Arnolt	2
Healey	9	Bristol	2
MG	9	Citroën	2
OM	9	Oldsmobile	2
Triumph	9	Peugeot	2
Bentley	8	Renault	2
Cisitalia	8	Talbot-Lago	2
TOTALE			435

LA FRECCIA ROSSA IN NUMERI

Edizione numero	59
Numero di tappe	4
Chilometri da percorrere	1700
Prove speciali	80 (di cui 6 a media imposta)
Totale registrazioni	2570 (1575 dello scorso anno; 995 nuove)
Iscrizioni valide	619
Vetture in gara	435
Paesi presenti	35
Paese con maggior numero di iscritti	Italia (143 equipaggi)

ARTE IN GALLERIA

ALISI ESPONE AL VIA

Il 15 maggio, in occasione della partenza della Freccia Rossa, la Galleria Colossi Arte Contemporanea di Brescia inaugura una "bipersonale" dal titolo "Mille Miglia... d'autore", che avrà come protagonisti d'eccezione lo storico illustratore di



Ruoteclassiche e Quattroruote, Giorgio Alisi (classe 1937), e Claudio Filippini (1953), l'artista della realtà dipinta. I due artisti si cimenteranno nella realizzazione di alcune opere dedicate all'evento motoristico più glamour del mondo, negli spazi espositivi della galleria, a due passi da corso Zanardelli, nel cuore storico di Brescia dove avrà luogo la punzonatura delle vetture. La mostra rimarrà aperta fino al 26 giugno e sarà l'occasione per ammirare molte delle loro opere in un contesto assolutamente unico, in mezzo ad alcuni gioielli che le hanno ispirate.

BANCO DI BRESCIA

UNA CARTA PER APPASSIONATI

Il Banco di Brescia, Trophy Sponsor della Mille Miglia, ha presentato un'edizione speciale della sua più celebre carta di credito per gli appassionati della Freccia Rossa: "Enjoy 1000 Miglia è l'ultima 'trasformazione' della Enjoy di Ubi Banca, una card prepagata dotata di codice Iban che ha rivoluzionato i tradizionali strumenti di pagamento" ha spiegato Roberto Tonizzo, direttore generale della banca, mentre consegnava il primo esemplare a Giuliano Canè, vincitore di dieci Mille Miglia. Enjoy 1000 Miglia unisce la funzionalità di una carta di credito con la praticità di un conto corrente "light". I titolari potranno beneficiare del 20% di sconto sul merchandising su www.millemigliaishop.com. Emessa in edizione limitata fino al 30 giugno: www.bancadibrescia.it

MUSEO MILLE MIGLIA

MERCEDES BONERA IN MOSTRA

Serata di festa, l'8 aprile, al Museo della Mille Miglia di Brescia per l'inaugurazione della sala dedicata alla Collezione Mercedes di Bonera, lo storico concessionario bresciano della Stella (dal 1969). Il suo fondatore, Carlo Bonera, è mancato a fine 2012, lasciando al figlio una bella collezione di vetture Mercedes. È stata proprio la famiglia Bonera, in ricordo di Carlo, a decidere di lasciare al museo alcune auto, in modo che possano essere esposte in modo permanente all'interno dei suoi locali. "L'ho fatto con piacere - spiega il figlio Francesco - anche perché le 'storiche' hanno creato tra me e papà un grandissimo malinteso, chiarito solo dopo lungo tempo. Lui ha sempre creduto che non me ne importasse nulla e che il mio 'distacco' fosse disinteresse. Per anni il suo più grande cruccio è stato che io potessi venderle. Con una mostra permanente delle sue vetture, in una sala a lui dedicata, credo di averlo onorato nel modo giusto". (M.D.)



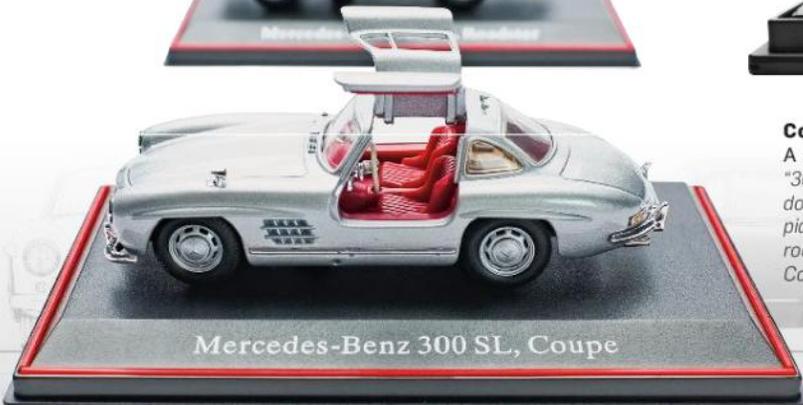


Replica molto fedele

Sopra. La Schuco, per la serie "Piccolo" in scala 1:90, ha realizzato questa replica in metallo pieno lunga circa 4 cm; costa sui 25 euro. Nel 1962 fu messo in vendita l'originale, peraltro del tutto identico a quello di oggi.

Piccole "ali" DA COLLEZIONE

La famosa "Gullwing" del 1954 è una delle auto più celebrate di tutti i tempi e anche una delle più quotate. Forse anche per questa ragione ce ne sono in commercio molte riproduzioni in scala ridotta per tutte le tasche



Coupé oppure roadster

A sinistra. Sono in scala 1:43 le "300 SL" proposte dalla Schuco e dotate di portiere apribili. In primo piano la coupé e, sullo sfondo, la roadster, entrambe in argento. Costano sui 35 euro ciascuna.

Seconda alla Carrera

Sopra. Ancora della Schuco, ma in scala 1:72, questa riproduzione dell'esemplare che nel 1952 partecipò alla Carrera Panamericana arrivando seconda. Prezzo conveniente: sui 4 euro.

Mercedes-Benz 300 SL, Coupé



Matrioska di "SL"

Parata di "Ali di Gabbiano" in varie dimensioni: in primo piano quella della Wiking (1:60) da 10 euro. A seguire Siku (1:60, 8 euro), Schuco (1:43, 35 euro) e BBurago (1:18). Quest'ultima risale agli anni 80 e vale sui 50 euro.

Autodromo di Imola

12-13-14 Settembre 2014

Organizzazione
CRAME SERVICE s.r.l.

Club Romagna
Auto Moto d'epoca



Città di Imola



38^a

IMOLA

mostra[®] scambio

2014



FONDAZIONE
Cassa di Risparmio di Imola



INCONTRO CON ESPOSIZIONE E SCAMBIO
DI ACCESSORI D'EPOCA E RICAMBI DI AUTO - MOTO - CICLI

ESPOSITORI SOLO CON PRENOTAZIONE

Entrata riservata Curva Rivazza
(seguire indicazioni per Rimini)

ORARIO

VENERDÌ 12 SETTEMBRE
ore 7,00 / 17,00

SABATO 13 SETTEMBRE
ore 7,00 / 18,00

DOMENICA 14 SETTEMBRE
ore 7,00 / 18,00

VISITATORI

Ingresso principale Viale Dante
e ingresso sotto le tribune
Nuovo ingresso Variante Alta

ORARIO

VENERDÌ 12 SETTEMBRE
ore 13,00 / 18,00

SABATO 13 SETTEMBRE
ore 7,00 / 18,00

DOMENICA 14 SETTEMBRE
ore 7,00 / 18,00



PRENOTAZIONI ALBERGHIERE

Ufficio Gruppi - Incoming
Via Melloni, 21 - 40026 IMOLA (BO) - ITALY
Tel. +39 0542 35850 - 32372
Fax +39 0542 23882
patty@viaggisanterno.com

Prenotazione pacchetti completi per alberghi, escursioni e visite guidate ad Imola e dintorni.



**Gli autocarri che accederanno alla
mostra non dovranno essere di peso
complessivo superiore ai 50 q.li**

Il materiale esposto dovrà essere inerente all'oggetto della Mostra Scambio

EDIZIONE 2014

**L'accesso alla mostra è consentita
esclusivamente agli espositori
con prenotazione**

- gli espositori che già hanno usufruito della prenotazione saranno contattati dal Club
- coloro che intendono prenotare spazi per la prima volta possono farne richiesta tramite

- FAX: 0542 698315

- E-MAIL: mostrascambioimola@crame.it

Il parcheggio antistante l'ingresso della Rivazza sarà aperto venerdì 12 settembre alle ore 7 e riservato ai soli espositori muniti di pass.

INGRESSO VISITATORI

Euro 10,00 per persona (biglietto valido per una sola giornata)



FONDAZIONE
CASSA DI RISPARMIO
DI RAVENNA

www.mostrascambioimola.it



BERTONE

Storia di Nuccio

PARTITO DA LONTANO...

Al momento di andare in stampa sappiamo che si deciderà entro breve il destino della storica carrozzeria torinese. La soluzione - chiusura definitiva dei battenti o rilancio, grazie all'acquisto di un potenziale cliente - è imminente. Al momento, quindi, non possiamo fare altro che registrare gli ultimissimi rumors, con la promessa di tornare sull'argomento al più presto e magari lanciare anche un'iniziativa che celebri i fasti del grande carrozziere.

La vicenda in corso riguarda la Stile Bertone, cioè la parte di società rimasta in mano agli eredi di Nuccio Bertone dopo la scissione del 2008, a seguito della quale è stato ceduto alla Fiat il ramo produttivo costituito dallo stabilimento di Grugliasco (oggi fabbrica delle Maserati "Ghibli" e "Quattroporte"). Sul destino della società si addensano nubi plumbee dallo scorso anno, da quando Lilli Bertone, vedova di Nuccio, ha portato i libri in tribunale facendo domanda di concordato preventivo. Un'iniziativa che ha sorpreso molti, in quanto sembra sia stata decisa nonostante la Stile Bertone avesse con-

tratti in essere per poco meno di una decina di milioni di euro firmati con alcune aziende automobilistiche asiatiche. A pesare sarebbero stati però circa 20 milioni di buco accumulati nei primi mesi del 2013. Sta di fatto che dallo scorso ottobre 160 dipendenti non percepiscono lo stipendio e da novembre hanno smesso di lavorare. L'azienda è stata gestita da un curatore fallimentare e il Tribunale di Torino, che aveva tempo fino al 30 aprile per accogliere le proposte di eventuali partner o compratori, sta attualmente valutando un piano proposto dalla stessa Bertone.

La speranza era che qualcuno intervenisse con iniezioni di capitale per rilanciare l'attività della Stile Bertone. Tra questi, si era fatto il nome di Jan Nahoum, componente di una ricca famiglia turca legata in qualche modo alla Fiat e titolare della società di design e ingegneria Exagon. Pare però che si sia tirato indietro proprio guardando i conti della Bertone. Nel frattempo, hanno lasciato anche Mike Robinson e Adrian Griffiths, ai vertici del design.



Nel segno dell'Alfa Romeo

Sopra. Le tre "Bot", acronimo di "Berlinetta Aerodinamica Tecnica", con meccanica Alfa Romeo "1900"; identificate dai numeri 5, 7 e 9, furono prodotte tra il 1953 e il 1955.

Sopra, a destra. Uno dei cavalli di battaglia di Bertone, l'Alfa Romeo "Giulietta Sprint" (1954, nella foto un'ultima serie).

Capolavoro di forme

A destra. La Lamborghini "Miura", coraggiosa proposta di Bertone al Salone di Ginevra del 1966. La vettura è universalmente riconosciuta come una delle creazioni più riuscite e seducenti di Nuccio Bertone.

Cuneo perfetto

Il prototipo della Lancia "Stratos", rivoluzionario studio di Bertone, presentato al Salone di Torino del 1970. La "Zero" si proponeva di riprogettare... da zero il concetto stesso di automobile, sviluppando una soluzione a motore centrale (il "1600" della Lancia "Fulvia HF").



SCOMPARSO A NOVANT'ANNI

Addio a Guido Moroni

GRANDE COLLAUDATORE ALFA

Guido Moroni, uno più noti collaudatori dell'Alfa Romeo, è venuto a mancare agli inizi di aprile all'età di novant'anni. Dalla "Giulia" alla "164", passando per l'"Alfetta" e l'Alfasud", a lui si devono lo sviluppo e la messa a punto su strada delle più note vetture e piattaforme della Casa del Biscione.

Nato a Milano il 24 febbraio 1924, entrò al Portello nel 1938 a soli 14 anni. Moroni cominciò la sua carriera in Alfa Romeo come disegnatore nel settore progettazione auto da corsa. Dopo il 1945 avviò la sua attività di collaudatore, prima come motorista, poi di vetture sperimentali e prototipi direttamente al servizio di Consalvo Sanesi, diventando a sua volta responsabile del settore nel 1967. In pensione dal 1985, collaborò come consulente con l'Alfa fino al 1997. Nella foto, già brizzolato, lo vediamo a bordo di un "Alfetta" monoposto durante una manifestazione sul circuito di Adelaide, in Australia, nel 1990 (Fonte Alfa Romeo Automobilmilano Storico, Centro Documentazione - Arese, Milano).



MODENA

RICORDANDO UMBERTO PANINI

Domenica 11 maggio, nell'ambito della manifestazione Motor Gallery che si terrà alla Fiera di Modena, verrà organizzato un raduno in ricordo dell'imprenditore e collezionista Umberto Panini. Il tour, che prevede la partecipazione di cento moto e trenta vetture Maserati, farà tappa in tre musei. Il primo è il Museo della figurina, nato dalle raccolte di stampe a colori di Giuseppe Panini, fondatore con i fratelli Benito, Franco, Cosimo e Umberto della celebre azienda; il museo, sorto nel 1986, è stato donato nel '92 alla città di Modena. Secondo stop per i partecipanti al museo dedicato alle macchine da caffè della famiglia Cagliari, dove sono raccolti un centinaio di esemplari di questi apparecchi, alcuni dei quali risalenti ai primi del secolo scorso. Ma sarà certamente la terza tappa a suscitare il maggior interesse per i partecipanti: si tratta dell'azienda agricola Hombre, dove è ospitata anche la collezione Maserati del museo Panini. Oggi la raccolta comprende 23 vetture, tutte di grande interesse: si spazia dalla "Tipo 6 CM" del 1936-39 alla "A6G/54" dei primi anni 50, dalla "A6 GCS" berlina di Pinin Farina alla "3500 GT" carrozzata dalla Touring.



CIRCUITO DELLA SUPERBA

GRAND PRIX A GENOVA

A via il 23-24-25 maggio a Genova la 13ª rievocazione del Circuito della Superba, organizzata dal Veteran Car Club Ligure, in collaborazione quest'anno con Ascom-Concommercio di Genova. La manifestazione, a cui potranno partecipare solo vetture anteguerra, è stata inserita quest'anno nei "Grandi eventi" Asi. Si inizierà venerdì 23 con l'arrivo in mattinata delle vetture a Villa Gropallo. Nel pomeriggio, dopo un breve sfilata per le strade di Genova, la carovana raggiungerà piazza De Ferrari, cuore del capoluogo ligure, dove le aute saranno esposte al pubblico. Sabato mattina ci sarà una breve "sgambata" fino a Camogli, con rientro a Genova in serata e cena di gala nella Sala delle Grida dell'antico palazzo della borsa. Domenica la manifestazione entrerà nel vivo con la rievocazione del Circuito della Superba. Le vetture raggiungeranno corso Italia dove, su strada chiusa al traffico, si affronteranno nella competizione di regolarità. Novità di questa edizione è la partecipazione allargata anche alle moto storiche. Per informazioni e iscrizioni: info@vccligure.it, www.vccligure.com





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 1959 FERRARI 250 GT CABRIOLET SERIES I

Carrozzeria Pinin Farina; Telaio no. 1181 GT; Esposta al Salone Internazionale dell'Automobile di New York del 1959; Ultima della serie con i fari carenati; Certificata Ferrari Classiche come esemplare "matching-numbers"; Pubblicata in coperta della rivista Cavallino

3 1926 BUGATTI TYPE 35B

Telaio no. 4761; Bel esemplare di un Gran Prix sovralimentato; Oltre cinquant'anni nella stessa famiglia; La maggior parte dei componenti principali sono originali

4 1966 FERRARI DINO 206 S SPIDER

Telaio no. 028; Guidata all'epoca da Eduardo Lualdi Gabardi; Vanta una gloriosa carriera sportiva, con numerosi successi nelle cronoscalate; Rivisitata nel 1971 dall'esperto di aerodinamica Abarth Francesco Guglielminetti; In tempi recenti è rimasta per anni presso il medesimo proprietario; Ha partecipato frequentemente a concorsi e gare di auto d'epoca

5 2003 FERRARI ENZO

Telaio no. ZFFCZ5B000133512; Recentemente sottoposta a revisione completa; Ha percorso solo 7000 km; Certificazione Ferrari Classiche

**VISIONATE L'ELENCO DEI LOTTI E
REGISTRATEVI ALL'ASTA ONLINE**



6



7



8



10

6 1966 FERRARI 275 GTB/C BERLINETTA

Carrozzeria Scaglietti; Telaio no. 09067; "Matching-numbers"; Uno degli esemplari meglio conservati esistenti; Uno dei 12 esemplari realizzati; Interni originali; Certificazione Ferrari Classiche

7 1956 MASERATI 450S PROTOTYPE

Carrozzeria Fantuzzi; Telaio no. 3501; Macchina Ufficiale che partecipò alla Mille Miglia 1956, pilotata da Stirling Moss e Denis Jenkinson; Prototipo della leggendaria 450S; Esposta al Museo Casa Enzo Ferrari di Modena

8 1958 LISTER-JAGUAR 'KNOBBLY' PROTOTYPE

Telaio no. BHL EE 101; Il prototipo originale della Knobbly, acquistata da Briggs Cunningham; Nel 1958 ha partecipato allo Sports Car Club of America (SCCA) con il campione Walt Hansgen; Assicurandosi un posto nella storia con numerose vittorie; Comprende un motore di ricambio originale da 3,75 litri e documentazione FIA

9 1955 LANCIA D50A FORMULA ONE RECREATION

Telaio no. D50A-0007R; Una delle quattro riproduzioni realizzate con ricambi originali; Allestita per le gare di auto d'epoca; Proveniente da una collezione importante

10 1967 FERRARI 330 GTS

Carrozzeria Pininfarina; Telaio no. 10719; Uno dei soli 99 esemplari realizzati; Esemplare "matching-numbers"; Restauro di alto livello

MONACO LE SPORTING MONTE-CARLO
10 MAGGIO 2014



RM AUCTIONS

ITALIA +39 02 9475 3812

REGNO UNITO +44 (0) 20 7851 7070

CANADA +1 519 352 4575

www.rmauctions.com



MASERATI "5000 GT"

SU MISURA PER LO SCIÀ



Bertone - 1961 (1 esemplare)



Ghia - 1961 (1 esemplare)



Monterosa - 1961-62 (2 esemplari)



Michelotti per Vignale - 1961 (1 esemplare)



Frua - 1962 (2 esemplari)



Touring - 1959-61 (3 esemplari)

La Maserati "5000 GT", più nota come "Scià di Persia", da chi fu carrozzata?

Marco Casa

Questo modello si chiama "Scià di Persia" perché lo Scià di Persia Reza Pahtavi, nel 1959, ne propose la realizzazione e ne acquistò il primo esemplare. La vettura, progettata dall'ingegner Alfieri, aveva il telaio rinforzato della "3500 GT" e il motore V8 della "450 S" da competizione. La cilindrata fu portata a 4950 cm³ (4941 cm³ dal 1961) grazie all'aumento dell'alesaggio mentre la potenza era di 325 CV (340 CV dal 1961). La costruzione della carrozzeria della vettura destinata allo Scià venne affidata alla Touring di Milano che impiegò, per l'abitacolo, anche oro e legno pregiato. Touring ne costruì poi, per altri clienti, ancora due esemplari. La nuova coupé del Tridente fu subito ammiratissima e se ne parlò in tutto il mondo. La notorietà derivata dalla consegna a un così illustre cliente e le richieste di altri vip spinsero la Casa modenese ad allestire altri telai che vennero carrozzati da Pinin Farina, Monterosa, Ghia, Frua, Vignale (su disegno di Giovanni Michelotti) e Bertone. Ma

fu solo la torinese Allemano a costruirne un numero rilevante, 21 pezzi in tutto. Il numero totale di "5000 GT" prodotte figura leggermente differente nei vari testi dedicati alla storia della Maserati. L'ipotesi più realistica è che si realizzarono in tutto 32 telai, dallo 002 allo 066, anche se le vetture allestite furono alla fine 34. Ciò perché l'esemplare di Touring del 1961 contraddistinto dal numero 010 venne ricostruito nel 1965 rinumerando il telaio con il numero 090, mentre l'esemplare di Frua del 1962 contraddistinto dal numero 048 fu rifatto nel 1963 e il telaio divenne lo 064. Tra le altre caratteristiche della "5000 GT" ricordiamo la distribuzione a due alberi a camme in testa per bancata, la doppia accensione con distributori Marelli o Lucas, l'alimentazione a quattro carburatori Weber "45 IDM" o "46 IDM" oppure a iniezione indiretta Lucas. Il cambio era a quattro rapporti tutti sincronizzati, che passarono a cinque dal 1963. Le sospensioni erano indipendenti sull'asse anteriore e a ponte rigido su quello posteriore, i freni inizialmente a disco solo davanti e poi su tutte le ruote. La velocità massima era di ben 270 km/h.



Pinin Farina - 1961 (1 esemplare)



Allemano - 1961-64 (21 esemplari)

MILLE MIGLIA 1927

OM SENZA RIVALI

**Potete rievocare la vittoria delle OM alla Mille Miglia del 1927?
Giangiacomo Moretti**

La prima edizione della Mille Miglia prese il via il 26 marzo del 1927, quando 77 vetture lasciarono la pedana di Brescia in direzione di Roma. I favori dei pronostici erano per Gastone Brilli Peri su Alfa Romeo, che a Spoleto fu però costretto al ritiro. La vittoria andò alla OM "665 S" dell'equipaggio composto da Ferdinando Minoia e Giuseppe Morandi (foto sotto), che effettuò l'intero percorso in 21 ore e 5 minuti alla media di 77,238 km/h. Seconda e terza al traguardo altre due OM dello stesso tipo, rispettivamente delle coppie Timo Danieli-Renato Balestrero e Mario Danieli-Archimede Rosa. Il motore che le equipaggiava era un due litri elaborato appositamente per questa corsa e aveva una potenza di 65 CV. Per celebrare la straordinaria prestazione delle sue vetture la OM, marchio che ai primi del Novecento aveva stabilimenti a Milano e Brescia, stampò un estratto degli articoli che mostriamo qui a lato. Le ultime righe concludevano: "La nostra costruzione ha superato nel modo più superbo l'incomparabile collaudo pratico sbaragliando ogni dubbio, ogni timore, ogni diffidenza".



FERRARI "166 INTER"

LE SCOPERTE DI ENZO

**Quale fu la prima stradale aperta del Cavallino?
Stefano Sacchi**

Il primato spetta alla "166 Inter" con motore V12 di 1995 cm³ da 110 CV, di cui furono allestiti quattro esemplari, tre costruiti tra il 1949 e il 1950 dagli Stabilimenti Farina sui telai 011S, 033S e 063S (quest'ultimo nella foto qui sotto) e uno dalla Bertone, presentato a Torino nel 1951. La "063S" compare abbandonata in un'immagine del sito Coachbild; per vederla si può andare sul sito: www.coachbuild.com/gallery/main.php?g2_itemid=24216



REIMS 1952

GRANDE BEHRA

**Vi risulta che una monoposto Gordini abbia battuto in gara una Ferrari?
Samuele Ferraris**

Si, e ciò avvenne il 29 giugno del 1952 al Gran Premio della Marna sul circuito di Reims (Francia), quando la Gordini "T16" di Formula 2 (foto a destra in alto) pilotata da Jean Behra (foto a destra in basso, 1921-1959) riuscì a battere inaspettatamente le Ferrari "500 F2" n. 12 di Farina e n. 10 di Ascari e Villoresi (giunte al traguardo rispettivamente al secondo e al terzo posto). La Gordini aveva un motore a sei cilindri in linea di 1990 cm³ da 150 CV montato su otto cuscinetti di banco per evitare pericolose vibrazioni ai regimi più elevati. I carburatori erano tre doppio corpo, l'accensione a magnete, il cambio a quattro marce sincronizzate con frizione a doppio disco. Il telaio era formato da due tubi longitudinali con traverse, le sospensioni erano a barre di torsione, i freni a tamburo. Jean Behra fu uno dei piloti francesi più popolari di quel periodo. Per la Maserati si occupò della messa a punto delle vetture da corsa e stradali rivelando la sua abilità anche come tecnico. Morì su una Porsche al Gran Premio dell'Avus in Germania nel 1959.



LANCIA "AURELIA B24"

TRIS DI HARDTOP

Nel servizio pubblicato sul numero di marzo dedicato alle versioni sportive della Lancia "Aurelia" scrivete che per la "Spider" fu realizzato uno speciale hardtop dalla carrozzeria Fontana di Padova. A me risulta che anche la Pinin Farina ne aveva costruiti un paio di modelli.

Riccardo Ratti

Ha ragione. Una ricerca più approfondita ci ha permesso di appurare che prima dell'hardtop realizzato dalla carrozzeria Fontana e presentato nel 1955, erano già disponibili per i possessori dell'"Aurelia B24" non uno ma due tipi di hardtop prodotti dalla Pinin Farina. Il primo, altrettanto elegante e bene intonato alla linea della vettura, era caratterizzato dalla parte superiore più piatta rispetto al modello proposto da Fontana. Quando lo si montava, l'altezza dell'abitacolo risultava perciò inferiore rispetto a quella che si aveva con la capote chiusa e ciò faceva sì che anche i guidatori di altezza media potessero facilmente toccare con la testa. Pinin Farina ne approntò perciò un secondo tipo, riconoscibile per il profilo più alto, ma meno elegante. Gli hardtop Pinin Farina erano realizzati in acciaio. Il lunotto, in plexiglas, era avvolgente e seguiva lo stile americano dell'epoca. L'hardtop di Fontana era invece in lega leggera, sempre con il lunotto in plexiglas. Tutti e tre i modelli sfruttavano gli stessi attacchi della capote in tela d'origine.



Al riparo in ogni stagione
A sinistra. Il secondo hardtop realizzato dalla Pinin Farina. Sotto. Il primo tipo, sempre di Pinin Farina, con la parte superiore piatta. In basso. Il modello della carrozzeria Fontana, forse il più riuscito esteticamente.



AUTO DEI LETTORI



Prima e dopo la cura
Simone Baù ci invia le foto di questo bell'esemplare di Volkswagen "Bulli" del 1963 da lui ritrovato in buone condizioni nel 2012, dopo vent'anni di "riposo" in un garage (foto a sinistra), e riportato allo splendore originario con un restauro conservativo. Vernice e interno sono stati semplicemente ripristinati e ripuliti; targhe e documenti sono ancora quelli originali.



Ritrovamenti nel bosco
In vacanza in Costa Azzurra (Francia) Salvatore Cordi, di Aosta, scova in mezzo alle sterpaglie un autentico bosco degli orrori completamente avvolte dalla vegetazione selvaggia, dimenticate da chissà quanto tempo, ci sono un paio di Fiat "Ritmo 125 TC" e altrettante Fiat "131 Racing". Impossibile anche solo districarle dal verde.



Quarantatré anni e non sentirti
Domenico Incollingo accanto alla Fiat "500 Special" Scioneri che il padre custodisce gelosamente a Colli a Volturno, in provincia di Isernia. La vettura, immatricolata il 24 maggio 1971, è ancora in forma smagliante.

Classic Club Italia

ci vediamo il...

1994-2014

1 Maggio

Raduno nel Monferrato
Odalengo Piccolo (AI)

10/11 Maggio

Le Lancia
a Castelponzone (CR)
I borghi più belli d'Italia

16/18 Maggio

Classiche in Costiera
Sorrentina e Amalfitana

25 Maggio

3° Memorial Lele Levati
Vigevano (Pv)

8/15 Giugno

Danubio Classicisc

27/29 Giugno

Dolomiti Classic

13 Luglio

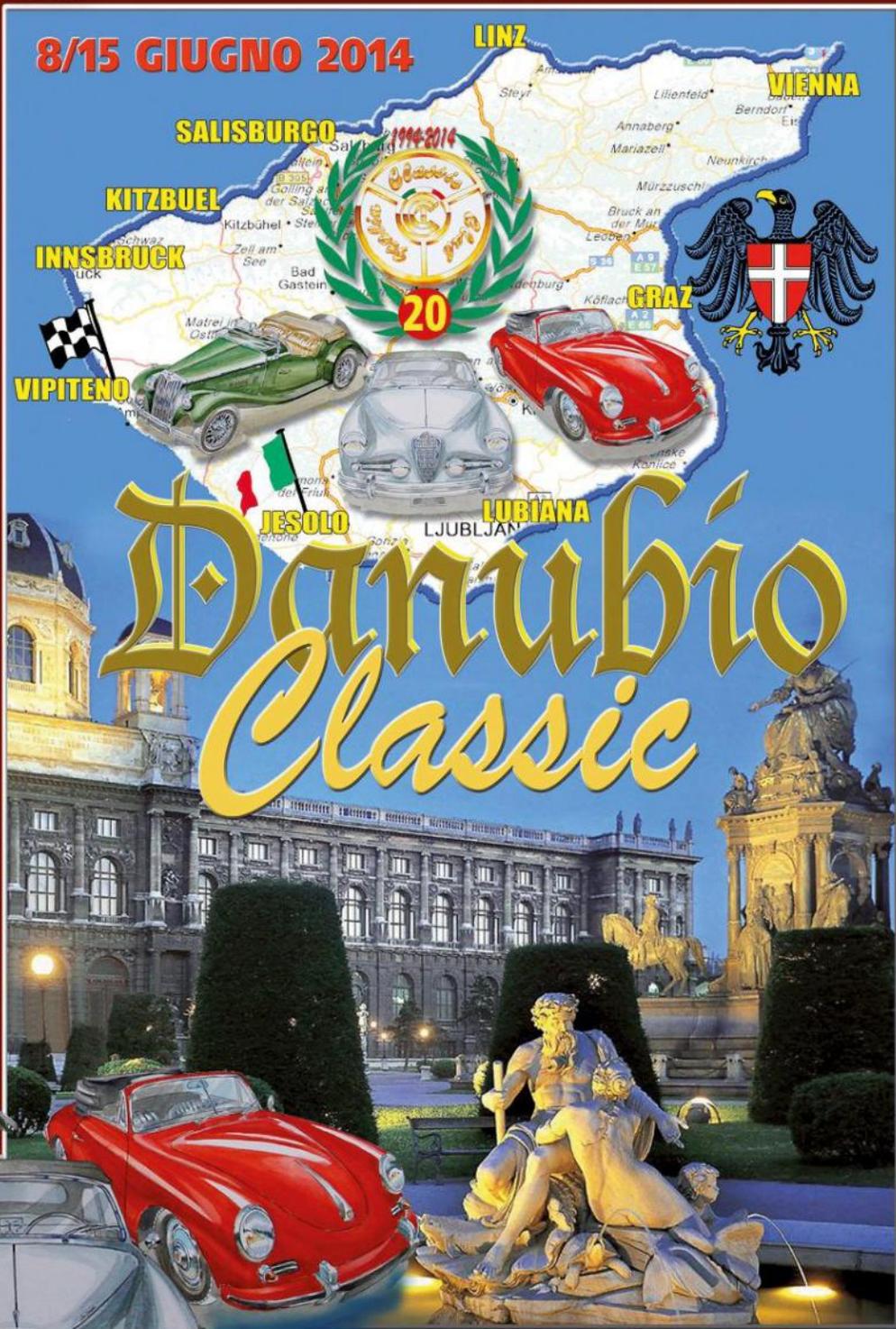
Due Laghi Classic
Da Cernobbio (Co)
al Lago di Lugano

7 Settembre

Le Alfa Romeo in visita
alla Villa dell'ing. Romeo
Magreglio (Co)

27/28 Settembre

Classic Eleganza



Segreteria:

via Nuova Circonvallazione, 38 27023 Cassolnovo (Pv)
Tel. e Fax 038192344 da lunedì, a venerdì ore 15,30-18,30

Registro Storico:

Tel. 3319371016 - Lunedì ore 18/20 Sabato 10/12

RADUNI, CONCORSI E REGOLARITÀ

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)
Concorso organizzato dal Club Automoto Storiche Picenum. Tel. 0763 812822.

1 VENTENNALE DELLA SCOMPARSITA 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 - FRANCIA
Raduno del Registro Porsche 911 e 912. www.rp911.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 TROFEO CITTÀ DEL POLLINO (CS)
Evento turistico con prove di regolarità con partenza da Castrovillari organizzato dall'Historic Club Castrovillari. E-mail: historicclubcastrovillari@gmail.com

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

4 TROFEO MIRAMARE (LI)
Manifestazione di regolarità organizzata dalla Scuderia Don Chisciote di Livorno. www.scuderiadonchisciote.it

4 TROFEO MEMORIAL FRANCESCO CINTI (VT)
Manifestazione di regolarità Formula Asi organizzata dall'Associazione Piero Taruffi. www.musetaruffi.it

4 NELLA TERRA DEI SICANI (TP)
Manifestazione di regolarità Formula Asi organizzata dal Club F. Sartarelli. Tel. 0923 548508, www.cametp.it

4 RIEV. DEL G.P. DI NAPOLI - CIRCUITO DEL POSILLIPO (NA)
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 Asi organizzata dal 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

9-10 MILLECURVE (AV)
Gara di regolarità classica Csaì organizzata dal Club Auto Storiche Avellino. Tel. 082 534132.

9-11 GP HISTORIQUE DE MONACO (MC)
A Montecarlo il grand prix per eccellenza in versione monoposto d'epoca, più tutto quanto attorno. www.amc.mc

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

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
Evento turistico Asi senza prove organizzato dal Club Jonico Veicoli Amatoriali e Storici "I Delfini". Tel. 328 6853540, www.cvasidelfini.it

10 RALLY DELLA SOLIDARIETÀ (BG)
Manifestazione Asi organizzata dal Club Orobico Auto d'Epoca. Tel. 035 513082, www.cluborobico.it

10 CULTURA E MOTORI AL POLITECNICO DI PIACENZA
Gita sociale Asi organizzata dal Club Piacentino Automoto Epoca. Tel. 0523 248930, www.vernascasilverlag.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 RIEV.DELLA COPPA SILA SPORT E BARCHETTE (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.aaesardegna.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 (VR)
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.topolinot.com

10-11 RADUNO AUTO D'EPOCA IN FRANCIACORTA (BS)
Raduno e fiera dei motori. www.autodepocainfranciacorta.it

10-11 LANCIA A CASTELPONZONE (CR)
Raduno di marca tra Castelpozzone, Casalmaggiore e Castel Franco d'Oglio, organizzato dal Lancia Classic Team. www.lanciaclassicteam.it

11 TROFEO DI PRIMAVERA (RM)
Evento Asi con prove organizzato da Colosseum Club Veicoli Storici. Tel. 06 86326191, www.colosseumclub.it

11 RADUNO AUTOCARROZZERIA VANELLI (BO)
Manifestazione non competitiva aperta a tutti, organizzata da Bologna Autostoriche. Tel. 328751712, www.bolognautostoriche.it

11 AUTOMAREMONTI E ANNI 80-90 (FC)
Evento turistico Asi senza prove organizzato dal Collectors Historic Car Club di Cesena. Tel. 333 2823746, www.chocesena.it

11 I PERCORSI DI FEDERICO II (BA)
Evento turistico Asi senza prove, tra Barletta, Trani e Andria, organizzato dalla Scuderia Fieramosca. Tel. 349 7317558, www.scuderiafieramosca.it

11 ESCURSIONE SUL DELTA DEL PO (RO)
Evento turistico Asi con prove organizzato all'autodromo di Adria dal Circolo Ruote Classiche Rodigino. <http://digilander.libero.it/crcr/>

11 RADUNO FIAT 500 (BN)
Gita sociale Asi del Automotoclub Storico Antico Sannio. Tel. 0824 778092, www.asabenevento.it

11 CIGLIÈ IN SALITA (CN)
Meeting in salita organizzato da Savigliano Corse. www.savigliancorse.it

11 RAID NAUSICAA (CZ)
Gita sociale Asi organizzata dal Nausicaa Veteran Car. Tel. 0967 528553, www.clubnausicaa.it

11 PREMIO CASTELLO DEGLI ACAJA - FOSSANO (CN)
"Storia, arte stile e nobiltà dell'auto", evento organizzato dal Comune di Fossano. www.premiocastelloajaja.com

11 MUSEI DI FAMIGLIA: RADUNO IN RICORDO DI UMBERTO PANINI (MO)
Nell'ambito di Motor Gallery è organizzato un raduno in ricordo di Umberto Panini che farà tappa in tre "musei di famiglia": al Museo della Figurina, al museo delle macchine da caffè Cagliari e alla collezione Maserati di Umberto Panini. www.motorgallery.it

11 LA FESTA DELLA MAMMA (MI)
Raduno totalmente gratuito che si terrà a Bareggio (MI), organizzato da Pian Piano Arriviamo e dalla Pro Loco di Bareggio. <http://www.pianpianoarriviamo.altervista.org>

13-18 MILLE MIGLIA (BS)
Rievocazione della "corsa più bella del mondo". Come da tradizione il percorso è Brescia-Roma-Brescia; ammessi solo modelli di vetture che hanno preso parte a una delle 24 edizioni dal 1927 al 1957. www.1000miglia.it

15-18 OLDTIMER FESTIVAL PASSEIERTAL (BZ)
Manifestazione di regolarità turistica Csaì organizzata da Racing Team Merano. Sito solo in tedesco: www.rtmmeran.com

15-18 ESCURSIONE MG NELLA PRIMAVERA SUDTIROLESE (BZ)
Raduno di marca con base ad Appiano, Alto Adige. Tel. 3383146779.

16-18 SPA-CLASSIC (B)
Grande kermesse automobilistica, con gare, mercato, aste e un immenso villaggio, tenuta su uno dei più bei circuiti del mondo. www.spa-classic.com

16-18 TROFEO CITTÀ DI SIRACUSA (SR)
Evento turistico Asi con prove organizzato dalla Associazione Siracusana Auto Storiche. Tel. 0931 414355, www.asas.sitonline.it

17-18 VALLI DEL SAURO - CALANCHI (PZ)

Evento turistico Asi in Basilicata, con prove, organizzato dal Lucania Ancient Motors Club. Tel. 0971 275958, www.lucaniaancientmc.it

17-18 RADUNO IN MASSERIA MARTINA FRANCA (TA)

Evento turistico Asi del Veteran Car Club Valle d'Itria. Tel. 080 4800534, e-mail: veteran.club@libero.it

17-18 COPPA DEL GOLFO (LT)

Evento rievocativo Asi organizzato dal Gruppo Amatori Automoto Storiche di Latina. Tel. 0771 65424, www.gaams.it

17-18 MAGGIOLINO SHOW (LI)

Raduno di "Maggiolino" a Cecina Mare (LI) e primo grande concorso d'eleganza riservato a "Maggiolino" e derivate. www.clubvolkswagenitalia.it

17-18 PAESTUM - PALINURO (SA)

Gita sociale Asi nel Cilento dell'Auto Revival Club. Tel. 0974 67041, www.autorevivalclub.it

17-18 AUTO STORICHE E BELLEZZE NATURALI (SA)

Manifestazione Asi turistica ed enogastronomica con prova di abilità organizzata a Casalvelino dal Club Salerno Autostoriche. www.clubsalernoautostoriche.it

17-18 LA BIANCHINA AL PONTE DI VEJA (VR)

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

17-18 US CAR REUNION (UD)

A Lignano Sabbiadoro si tiene quello che viene annunciato come il più numeroso e importante raduno di auto americane in Italia. www.uscarreunion.it



17-18 FIAT 500 MONOPOLI-SAFARI (BA)

Raduno Asi organizzato dall'Old Cars Club di Bari in collaborazione con il Fiat 500 Club di Monopoli. Tel. 080 5227522, www.oldcarsclub.it

18 RADUNO DAL CHIANTI AL BRUNELLO (SI)

Evento turistico Asi organizzato tra Siena e Montalcino dall'Automotoclub Ruote Antiche. Tel. 0577 596363, www.arasiena.it

18 IN AUTO D'EPOCA A PIETRA MONTE CORVINO (FG)

Gita sociale Asi dell'Autoclub Storico Dauno. Tel. 0881 773438, www.acsdauno.it

18 HISTORIC NEL MEDIOEVO (PD)

Raduno turistico per veicoli ante 1974 organizzato dal Historic Club Schio. www.historic.it

18 COLLINE IN FIORE (PC)

Gita sociale Asi organizzata dal Club Veicoli Storici Piacenza. Tel. 0523 499579, www.cvsp-pc.com

18 LOMAZZO: FESTA DI PRIMAVERA (CO)

Manifestazione Asi di regolarità organizzata dal Veteran Car Club Como. www.veterancarclubcomo.it

18 VALLI DEL FINALESE (SV)

Gara di regolarità a Finale Ligure, organizzata da Sanremo Corse. www.sanremocorse.it

23-25 CONCORSO D'ELEGANZA VILLA D'ESTE (CO)

Nato nel 1929, è il più importante e rinomato concorso italiano. Si tiene a Cernobbio, sul Lago di Como, tra il Grand Hotel Villa d'Este e Villa Erba. www.concorsodeleganzavilladeste.com

24-25 RIEVOCAZIONE STORICA CIRCUITO DELLA SUPERBA (GE)

Evento rievocativo Asi organizzato dal Veteran Car Club Ligure. Tel. 010 357971, www.vcoligure.it

24-25 L'AGRO PONTINO TRA MARE E MONTAGNA (RM)

Evento turistico Asi organizzato dal Veteran Car Club Roma. Tel. 0689520547.

24-25 CINQUECENTENARIO DELLE MURA DI LUCCA

Evento rievocativo Asi organizzato dal Balestrero Veteran Motor Car Club. Tel. 0583 490790, www.balestrero.org

24-25 CIRCUITO DEL SAVIO (RA)

Evento rievocativo Asi per auto ante 1935 organizzato dal Club Romagnolo Auto Moto Epoca. Tel. 0542690704, www.crame.it

24-25 INCONTRO - TREFFEN (BZ)

Evento turistico Asi con concorso d'eleganza organizzato dal Veteran Car Team Bolzano. Tel. 0471 324141, www.veterancarteambz.org

24-25 AUTO... E FARFALLE (ME)

Gita sociale Asi organizzata dall'Associazione Messinese Veicoli Storici. Tel. 090 40106, www.amaves.it

24-25 GITA IN SVIZZERA

Gita sociale Asi organizzata dall'Old Motors Club Bergamo. www.oldmotorsclubbergamo.it

24-25 CLASSIC WINE AND SPIRIT (TN)

Evento turistico Asi con prove organizzato dalla Scuderia Trentina Storica. Tel. 0461 090515, www.scuderiatrentinastorica.it

24-25 50 MIGLIA SULLA RIVIERA JONICA (ME)

Evento turistico Asi senza prove a Taormina, organizzato dall'Automotoclub Del Minotauro. Tel. 0942 557726, www.automotoclubdelminotauro.it

24-25 COPPA DELLA COLLINA STORICA (PT)

Gara di regolarità classica valida per il campionato italiano Csaì organizzata dal Veteran Car Club Pistoia. www.coppadellacollina.it

24-25 RADUNO PORSCHE 911 E 912 - UMBRIA

Raduno del Registro Porsche 911 e 912. www.rip911.it

24-25 RADUNO FIAT X1/9 IN EMILIA ROMAGNA

Raduno del Club Nazionale X1/9 tra le provincie di Modena e Parma. www.x19.it

24-25 RANDA E PISTONI (CL)

Gita sociale Asi organizzata dal Circolo Antico Pistone. www.anticopistone.com

24-25 ITALIA VS GERMANIA (BZ)

Regolarità Formula Asi organizzata da Veteran Car Team Bolzano. Tel. 0471 324141, www.veterancarteambz.org

25 MEMORIAL LELE LEVATI (PV)

Raduno multimarca nelle campagne lomelline e nel Parco del Ticino. Ritrovo a Vigevano (PV). Classic Club Italia. www.classicclubitalia.it

29-1/6 GRAN PREMIO DI SAN MARINO STORICO

Concorso dinamico di restauro e conservazione per vetture storiche da competizione organizzato dall'Adriatic Veteran Cars Auto Moto Epoca di Riccione. Tel. 0541 607553.

30 RADUNO ALFAMANIA PASSION CLUB (GE)

Maxiraduno di vetture Italiane, con ritrovo in piazza Sturla a Sestri Levante (GE). Tel. 3476306772.

30-1/6 ELBA HISTORIC RACE (LI)

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

30-1/6 DOLOMITI REVIVAL (BL)

Gara Csaì di regolarità sport organizzata da Dolomiti Motor Sport Promotion in concomitanza con il Rally Dolomitic Historic. www.rallydolomiti.com

30-1/6 RADUNO EUROPEO KARMANN GHIA - TOSCANA

Raduno internazionale organizzato dal Karmann Ghia Club Italia. www.karmannghia.it

30-1/6 COPPA BORZACCHINI (TR)

Gara di regolarità Asi organizzata dal Borzacchini Historic Club. Tel. 0744 420261, www.borzacchinihistoric.it

30-1/6 GRAND TOUR DEL SARRABUS (CA)

Evento turistico Asi senza prove organizzato dal Circolo Sardo Automoto Epoca. Tel. 070 288638, www.automotodepocasq.it

30-1/6 RIEVOCAZIONE COPPA VINCENZO FLORIO (PA)

Evento rievocativo Asi con prove organizzato dal Club Auto Moto Epoca

Vincenzo Florio. Tel. 091 6256946, www.circoloflorio.it

30-2/6 20TH ANNIVERSARY OF FIAT COUPÉ (TO)

Raduno internazionale per il ventennale della Fiat "Coupé", organizzato dal Club del Coupé Fiat Italia. www.clubdelcoupefiat.piemonte.it

30-2/6 500 MIGLIA DEL SUD - RIEVOCAZIONE COPPA PRINCIPESSA DI PIEMONTE (NA)

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

30-2/6 SULLE STRADE DI SICILIA ALLA RICERCA DEL GALLO ITALICO (TP)

Evento turistico Asi senza prove organizzato dal Club F. Sartarelli. Tel. 0923 548508, www.cametp.it

30-2/6 LA CORSICA E LE SUE RICCHEZZE

Evento turistico culturale Asi organizzato dalla Scuderia Romana La Tartaruga. Tel. 06 65001454, www.scuderiatartaruga.it

31 RIEV. BOLOGNA - PASSO DELLA RATICOSA

Gita sociale Asi del Club Auto Moto Epoca Bologna. www.camebo.com

31 DALLA CITTÀ DI FEDERICO II (AN)

Gita sociale Asi organizzata dal Club Jesino Auto Moto Epoca. Tel. 0731 58030, http://cjmiae.blogspot.it

31-1/6 RIEVOCAZIONE CIRCUITO DI COSSERIA (SV)

Evento turistico Asi senza prove organizzato dal Club Ruote Epoca Valbormida. Tel. 019 5600027, www.asi-valbormida.it

31-1/6 48 ORE OROBICHE (BG)

Evento Asi con concorso d'eleganza, organizzato dal Club Orobico Auto d'Epoca. Tel. 035513082, www.cluborobico.it

31-1/6 IL MANTOVANO VOLANTE (MN)

Manifestazione Asi di regolarità organizzata dall'Associazione Mantovana Auto e Moto Storiche Tazio Nuvolari. www.amams.org

31-1/6 RADUNO ALFASUD TOUR MONTAGNE BELLUNESI (BL)

Raduno organizzato sulle Dolomiti dall'Alfasud Club Italia con la Scuderia Bellunese Alfa Romeo, riservato alle "Alfasud" e derivate, "33" e "Arna". www.alfasudclub.com

31-1/6 STRADE, SEGNI E SAPORI DELLA VALLE CAMONICA (BS)

Raduno turistico riservato alle sole vetture britanniche. www.britishmotorclub.it

31-1/6 SOTTOCANNA SUL CIRCUITO DELLA FASCIA D'ORO (BS)

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

31-1/6 MAGGIOLINO A MARANELLO (MO)
Gli Amici del Maggiolino Maranello organizzano un raduno aperto a tutte le VW raffreddate ad aria.
<http://amicidelmaggiolinomaranello.wordpress.com/>

31-2/6 TARGA DI CAPITANATA (FG)
Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione libera organizzata nel Gargano dall'Autoclub Storico Dauno. Tel. 0881 773438, www.acsdauno.it

Giugno

1 COPPA CITTÀ DI MELDOLA GIRO DEI 4 CASTELLI (FC)
Gara di regolarità classica Csaì organizzata da Scuderia Sadurano Motor Sport. www.saduranomotorsport.com

1 RADUNO FIAT X1/9 MARI E MONTI D'ABRUZZO
Raduno del Club Nazionale X1/9. www.x19.it

1 LE OPEL STORICHE VISITANO MIRANDOLA
Raduno di marca con strumentazione tra le Terre Mosse, organizzato da Opel Fans Italy. Tel. 338 8890387.



1-2 LA BIANCHINA DAL GENIO - VINCI (FI)
Raduno del Bianchina Club a Vinci. Tel. 333 7700964 (martedì e giovedì 17-19), www.bianchina.org

1-2 BANDIERA GIALLA (PG)
Evento turistico Asi organizzato dall'Automotoclub Storico Assisano. Tel. 075 8043880, www.asaclubassisi.com

1-2 48 ORE DELLE LANGHE (CN)
Manifestazione turistico culturale Asi organizzata dal Circolo Langhe Automoto Storiche di Ceresole d'Alba. www.clamsalba.it

1-2 TROFEO LAGO DI BOLSENA (VT)
Regolarità con strumentazione libera Asi organizzata dal Veteran car Club Viterbo. www.vccviterbo.com

1-2 AUTOSTORICHE AI SASSI (MT)
Gita sociale Asi organizzata dal Club Auto Moto Storiche Matera. Tel. 349 3142147.

1-2 REGOLARITÀ CITTÀ DI CAVARZERE (VE)
Regolarità storica e moderna la domenica

e raduno lunedì 2 giugno organizzati dal Motoring Classic Club Sandro Munari. www.motoringclassicclub.it

2 TARGA PALAZZOLO - COPPA TULLIO BORDOGNA (BS)
Gara di regolarità classica Csaì organizzata a Palazzolo sull'Oglio, in memoria di Tullio Bordogna, dall'associazione Kronos. www.targapalazzolo.it

2 HISTORIC ADVENTURE (VI)
Manifestazione non competitiva con fuoristrada d'epoca organizzata da Historic Club Schio. www.historic.it

2-7 WEEKEND DEL CAMER IN SICILIA
Evento turistico Asi organizzato dal Club Auto Moto Epoca Reggiano. Tel. 333 4388400, www.camerclub.it

3-8 MODENA CENTO ORE CLASSIC
Gara di regolarità Csaì organizzata dalla Scuderia Tricolore. Tel. 0522 441632, www.modenacentooeclassic.it

4-8 CON L'APRILIA NELLA TERRA DEI DAVARANO (VI)
Raduno Asi del Registro Aprilia (VI). Tel. 051 475969.

5-8 GIRO DI SICILIA
Gara di regolarità Asi organizzata dal Veteran Car Club Panormus. Tel. 333 3830280, www.giroidisicilia.it

6-8 AUTOGIROVAGANDO... NEL PASSATO (FC)
Evento turistico Asi senza prove organizzato dal Collectors Historic Car Club di Cesena. Tel. 333 2823746, www.chccesena.it

6-8 TRANSCILENTANA (NA)
Manifestazione turistico culturale Asi organizzata da Antiquariauto - Auto Moto Club Napoli. Tel. 081.5440538, www.antiquariauto.com

6-8 SULLE STRADE DELLA PUGLIESITÀ DOC
Evento turistico Asi con prove, tra Ostuni e Alberobello, organizzato dal Club Aste e Bilancieri Automotoclub Città di Bitonto. Tel. 080 3752170, www.asteebilancieri.com

6-8 GRAN TOUR DELLE MARCHE (AN)
Manifestazione turistico culturale Asi organizzata da Club Auto Moto d'Epoca Piceno. Tel. 347 4377870, www.campe.splinder.com

7 SAPORE DI MARE (BO)
Manifestazione non competitiva aperta a tutti, organizzata da Bologna Autostoriche. Tel. 328 7517112, www.bolognautostoriche.it

7 SAVIGLIANO HISTORIQUE (CN)
Gara di regolarità del campionato Nord Ovest organizzata da Savigliano Corse. www.saviglianocorse.it

7-8 RADUNO PORSCHE 911 E 912 - VILLE VENETE (VI)
Raduno del Registro Porsche 911 e 912. www.rip911.it

7-8 EUROPEAN VOLKSWAGEN MEETING ITALY (VI)
Raduno dedicato a tutte le Volkswagen e derivate fino al 1984 a Villa M. Cappello Cartigliano, organizzato dal club Maggiolini Bassanesi. www.maggiolinibassanesi.it

7-8 MENDOLA-MENDEL HISTORY
Gara di regolarità classica valida per il campionato italiano Csaì organizzata dalla Scuderia Dolomiti. www.scuderiadolomiti.com

7-8 MADE IN EUROPE (BZ)
Evento turistico Asi senza prove organizzato dal Veteran Car Team Bolzano. Tel. 0471 324141, www.veterancarteambz.org

7-8 AUTOGIROVAGANDO NEL PASSATO - AUTO ANTE 1930 (FC)
Evento turistico culturale Asi organizzato dal Collectors Historic Carclub di Cesena. Tel. 333 2823746, www.chccesena.it

7-8 GIRO NOTTURNO DELL'OLTREPÒ PAVESE (PV)
Gara di Regolarità con strumentazione libera Asi organizzata dal Veteran Car Club Carducci. Tel. 335 7248294, www.veterancar.it

7-8 COPPA MONTENERO (LI)
Regolarità con strumentazione classica Asi organizzato da Emmeventi. Tel. 349 4640445, www.coppamontenero.it

7-8 AUTORADUNO D'EPOCA (CT)
Evento turistico Asi con rilevamenti di passaggio organizzato dal Club La Manovella Acireale. Tel. 095 608330, www.lamanovellaacireale.it

7-8 GIROVAGANDO NEL TERRITORIO DELL'ANTICA REPUBBLICA SENESE (SI)
Evento turistico Asi senza prove organizzato dall'Automotoclub Ruote Antiche. Tel. 0577 596363, www.arasiena.it

7-8 RIEVOCAZIONE DEL CRITERIUM DI ROMA (RM)
Evento rievocativo Asi organizzato dal Circolo Romano La Manovella. Tel. 06 3213446, www.lamanovellaroma.it

7-8 TROFEO MARIPERMAN (SP)
Evento rievocativo Asi con prove organizzato a La Spezia dal Circolo Auto Moto Storiche La Spezia. Tel. 0187 280123.

7-8 SOTTOCANA IN CIRCUITO (CR)
Evento turistico culturale organizzato dal Club Auto Veicoli Epoca Cremona. Tel. 045 509862, www.hccverona.it

7-8 RADUNO NAZIONALE LE MATRA SULL'ALTOPIANO (VI)
Raduno di marca organizzato tra Vicenza, Bassano e Asiago dal Matra Classic Club Italia. www.matraclassicclubitalia.it

7-8 LE TOPOLINO E IL FORMAGGIO (BA)
Raduno organizzato dall'Old Cars Club di Bari. 080 5227522, www.oldcarsclub.it

SALONI E MOSTRE-SCAMBIO

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 9334 475.

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 (BA)
Mostra organizzata da Aste e Bilancieri Automotoclub Città di Bitonto. Tel. 080 3752170, www.asteebilancieri.com

10-11 MOSTRA-SCAMBIO CITTÀ DI TERMI
Mostra-scambio per auto e moto presso il Centro Multimediale (ex Officine Bosco). Tel. 338 6273989, www.motoclub-termi.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 qualità. 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.

17-18 MOTOR EXPO CLASSIC (VI)
Mostra-scambio auto, moto, cicli, ricambi, modellismo, editoria e documentazione a Bassano Expo. www.motorexpoclassic.it

17-18 MOSTRA-SCAMBIO LATINA
Auto e moto storiche nella zona expo mercati. Tel. 0755 282828.

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 ventiquattresima edizione. www.mostra-scambiobastiaumbra.com

24-25 PREALPI EXPO (TV)
Auto, moto, cicli, ricambi, modellismo ed editoria, presso la fiera di S. Lucia in Piave. <http://prealpiexpo.it>

24-25 MOSTRA-SCAMBIO BORGO D'ALE (VC)
Auto, moto, camion e autobus d'epoca. Organizzazione: Ruote Storiche In Canavese, tel. 0125/641803, www.ruotestorichecanavese.it

25 SWAP MEET - PARMA
Borsa-scambio di giocattoli d'epoca e

automobilista organizzata dalla Scuderia Parma Auto Storiche. Tel. 0521 773911, www.parmapoggiodiberceto.it

31 - 2/6 MILLENNIUM AVEZZANO (AQ)
Mostra-mercato di ricambi auto e moto, accessori d'epoca ad Avezzano. www.millenniumeventi.it

31 - 1/6 MOSTRA-SCAMBIO LIGURE (SV)
All'ippodromo dei Fiori di Villanova d'Albenga. Tel. 0182 580508.

31 - 1/6 EXPORIVAGARDA PRIX (TN)
Mostra-scambio di auto, moto, cicli, ricambi d'epoca, modellismo ed editoria nel quartiere fieristico di Riva del Garda. Tel. 0464 570133, info@exporivagrandprix.it

31 - 1/6 MOSTRA-SCAMBIO AUTO MOTO A JESI (AN)
Mostra-mercato di auto e moto d'epoca, con raduno e mercato del tuning, organizzata dal Motor Club Leone Rampante. Tel. 330 278032, www.leonerampante.it

Giugno

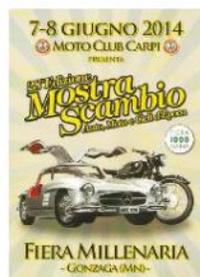
6 - 8 MOSTRA-SCAMBIO CITTÀ DI LASCARI (PA)
Mostra-scambio per auto, moto, cicli d'epoca e accessori, presso il campo sportivo Martino Ilardo. Tel. 338 8358396.

7 - 8 HISTORIC RACE (AG)
Mostra-scambio auto, moto e ricambi d'epoca presso l'Autodromo Valle dei Templi a Racalmuto. Tel. 339 1741185 - 340 5274420.

7 - 8 FUORISERIE - SALONE AUTO E MOTO D'EPOCA - ROMA
Alla Fiera di Roma un appuntamento per gli appassionati della capitale e del centro Italia. www.fierafuoriserie.it

7 - 8 MOSTRA-SCAMBIO VOGHERA (PV)
Auto, moto, cicli e ricambi d'epoca presso l'ex Caserma della Cavalleria. Tel. 349 3143592.

7 - 8 MOSTRA-SCAMBIO GONZAGA (MN)
Il Moto Club Carpi (MC) presenta la mostra-scambio di auto, moto, cicli e trattori d'epoca che quest'anno sarà ospitata dalla Fiera Millenaria di Gonzaga. www.fieramillenaria.it



8 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.

GARECLASSICHE

Maggio

2 - 4 COPPA NISSENA (CL)
Cronoscalata organizzata da Automobile Club Caltanissetta, www.caltanissetta.aci.it

3 - 4 SYDNEY - LONDON
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 GP HISTORIQUE DE MONACO (MC)
A Montecarlo il grand prix per eccellenza in versione monoposto d'epoca, più tutto quanto attorno. 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. Organizzazione: 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

30 - 1/6 RALLY DOLOMITI HISTORIC (BL)
Rally storico organizzato da Dolomiti Motor Sport Promotion. www.dolomitimotors.com

30 - 1/6 BOLOGNA-RATICOSA (BO)
Cronoscalata Csaì, valida per il campionato italiano, organizzata da Scuderia Bologna Squadra Corse. www.velocitaraticosa.it

Giugno

3 - 7 MODENA CENTO ORE CLASSIC
Rally storico organizzato dalla Scuderia Tricolore. Tel. 0522 441632. www.modenacentooresclassic.it

5 - 8 RALLY COSTA SMERALDA STORICO (OT)
Rally storico organizzato da Motorproject. www.rallycostasmeraldastorico.it

13 - 15 TROFEO LODOVICO SCARFIOTTI SARNANO-SASSOTETTO (MC)
Cronoscalata Csaì, valida per il campionato italiano, organizzata da Ac Macerata. www.macerata.aci.it

14 - 15 PERONI RACE WEEKEND 4 - ADRIA (RO)
Campionato italiano Csaì velocità in circuito. Organizzazione: www.gruppoperonirace.it

14 - 15 CHALLENGE FORMULE STORICHE 2014 - ADRIA (RO)
Campionato riservato alle vetture storiche con ruote scoperte, organizzato da GPS Classic. www.challengeformulestoriche.it

21 - 22 RALLY LANA STORICO (BI)
Rally storico valido per il campionato italiano Csaì. www.rallylanastorico.it

27 - 29 MONTE ERICE AUTOST. (TP)
Cronoscalata Csaì valida per il campionato italiano organizzata da Automobile Club Trapani - Scuderia Erice Historic Car. www.ericehistoricar.com

Luglio

5 - 6 HISTORIC SAN MARINO RALLY
Rally storico valido per il campionato europeo organizzato dalla Fams di San Marino. www.rallysanmarino.com

5 - 6 PERONI RACE WEEKEND 5 - MONZA
Campionato italiano Csaì velocità in circuito. Organizzazione: www.gruppoperonirace.it

5 - 6 ALFA REVIVAL CUP - MONZA
Campionato riservato alle vetture di Aresè organizzato da GPS Classic. www.alfarevivalcup.it

12 - 13 CIRCUITO DI CREMONA
Rally storico valido per il campionato italiano Csaì, organizzato da Ac Cremona. www.circuitodicremona.it

6 - 7 TRENTO-BONDONE (TN)
Cronoscalata Csaì, valida per il campionato europeo, organizzata da Scuderia Trentina - ACI Trento. www.scuderiatrentina.it

11 - 13 CESANA-SESTRIERE (TO)
Cronoscalata Csaì valida per i campionati europeo e italiano organizzata da Automobile Club Torino. www.acitorino.it

11 - 13 CRONOSCALATA GIARRE-MONTESALICE-MILO (CT)
Organizzata da Automobile Club Acireale - Prosperto Giarre. www.acireale.aci.it

19 - 20 PERONI RACE WEEKEND 6 - MISANO ADRIATICO (RN)
Campionato italiano Csaì velocità in circuito. Organizzazione: www.gruppoperonirace.it

19 - 20 MEMORIAL CONRERO (TO)
Rally storico organizzato da Auto Sport Promotion. www.memorialconrero.it

26 - 27 VALSUGANA HISTORIC RALLY (TN)
Rally storico organizzato da Autoconsult. www.autoconsult.it

Agosto

1 - 3 ALPE DEL NEVEGAL (BL)
Cronoscalata Csaì organizzata da Tre Cime Promotor. www.trecimepromotor.it

8 - 10 CRONOSCALATA SVOLTE DI POPOLI (PE)
Cronoscalata Csaì organizzata da ASD Svolte Di Popoli. www.svoltedipopoli.it

CALENDARI ASTE

Maggio

9 COYS - LEGENDE ET PASSION (MC)
Automobili a Montecarlo. coys.co.uk

10 RM AUCTION - MONACO (MC)
In occasione del G.P. di F1 di Montecarlo. www.rmuctions.com

17 BONHAMS - THE ASTON MARTIN WORKS SALE (GB)
Aston Martin, Lagonda e relativa automobilia a Newport Pagnell. www.bonhams.com/departments/CAT-MOT/

18 BONHAMS - THE SPA CLASSIC SALE (B)
Al Circuito di Spa-Francorchamps, nel Belgio, in concomitanza con Spa Classic. www.bonhams.com/departments/CAT-MOT/

Giugno

1 BONHAMS - GREENWICH CONCOURS D'ELEGANCE SALE (USA)
A nord di New York, nel Connecticut. www.bonhams.com/departments/MOT-CAR/

7 OLDTIMER GALERIE INTERNATIONAL - CLASSIC CAR AUCTION (CH)
Sulla pista di pattinaggio di Zurigo. www.oldtimergalerie.ch

7 BONHAMS - THE BANBURY RUN SALE (GB)
Nei pressi di Woodstock, nel Oxfordshire. www.bonhams.com/departments/MOT-CAR/

21 H&H CLASSIC - ROCKINGHAM CASTLE (GB)
Automobili a Rockingham, 150 km a nord di Londra. www.classic-auctions.com

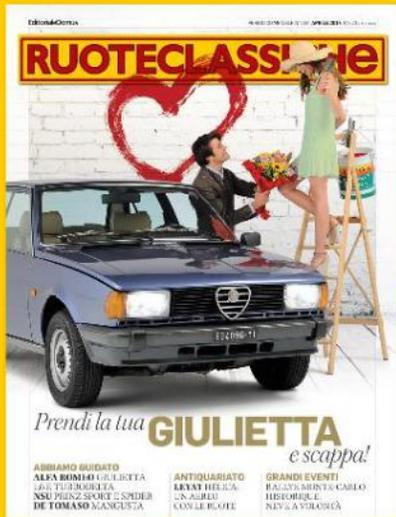
14 COYS - ATHENS AUCTION (GR)
Automobili all'Astair Palace Resort di Atene, in Grecia. www.coys.co.uk

27 BONHAMS - THE GOODWOOD FESTIVAL OF SPEED SALE (GB)
Automobili e automobilia a Chichester, in occasione del Goodwood Festival of Speed. www.bonhams.com/departments/MOT-CAR/

22 - 24 TROFEO LUIGI FAGIOLI GUBBIO-MADONNA DELLA CIMA (PG)
Cronoscalata Csaì organizzata da Comitato Eugubino Corse. www.trofeofagioli.it

28 - 31 RALLY ALPI ORIENTALI HISTORIC (UD)
Rally storico valido per il campionato italiano Csaì ed europeo Fia, organizzato da Scuderia Friuli Acu. www.scuderiafriuli.com

29 - 31 LIMABETONE STORICA (PT)
Cronoscalata Csaì valida per il campionato italiano organizzata da Abeti Racing. www.abetiracing.it



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

QUANDO ERANO *happy days*

Nessun'altra automobile esprime più compiutamente lo stile degli anni 50, periodo di massimo splendore per l'industria d'Oltreoceano. In aggiunta, ci sono un corredo tecnico di grande rilievo per l'epoca e un confort assoluto. Per rasentare l'eccellenza

di Maurizio Schifano, foto di Daniele Tenconi



“S

tandard of the world”. Questo lo slogan altisonante che iniziò ad accompagnare le Cadillac già nel 1908, sottolineandone la raffinatezza meccanica e la qualità costruttiva. La Casa di Detroit, fondata nel 1902, si pose quindi subito come punto di riferimento per l'industria automobilistica americana, divenendo sinonimo di eccellenza. Nel dopoguerra la Cadillac rinnovò con forza tale primato inaugurando un vero e proprio rinascimento tecnico ed estetico. Nel 1948 fu proprio la Cadillac a stupire il mondo introducendo le pinne posteriori, una rivoluzione stilistica che avrebbe fatto scuola, influenzando il design automobilistico sulle due sponde dell'Atlantico per alme-

no un decennio. Nel 1949 la Casa, che nel 1914 era stata la prima a proporre un motore V8 in serie, presentò un inedito e moderno propulsore, sempre V8, a corsa corta e distribuzione a valvole in testa, con cilindrata di 331 cid (5422 cm³) e potenza di 160 CV. La rivista "Time" scriveva il 25 ottobre del 1948 che il nuovo motore era in grado di spingere la pesante Cadillac da 0 a 80 miglia orarie (circa 129 km/h) in 30 secondi, pur mantenendosi parco nei consumi e silenzioso. Veniva anche riportato l'aneddoto secondo cui il general manager John Gordon durante i test su strada si sarebbe lamentato del "rumore" dell'orologio montato sulla plancia, eccessivo rispetto a quello appena ▶

Piano quinquennale

Nella foto. Un lavoro durato cinque anni ha riportato questo esemplare allo splendore originale. Si noti la perfetta ricromatura dei paraurti, della calandra e dei copriruota, in acciaio, e quella delle cornici dei fari, in zama. La "V" sul cofano è dorata.





La dotazione di serie era già ricca, ma spesso i clienti la completavano con una lunga lista di accessori esclusivi e costosi

Frontale severo

A sinistra. La calandra "a bocca" e i rostri a ogiva di proiettile rendevano il muso aggressivo.

Sotto. Il volante bicolore fu introdotto col model year '53. Si notino la radio con preselettore, optional (132 dollari), e l'orologio elettrico, di serie.





percepibile del V8. La Cadillac quindi entrava nei favolosi anni Cinquanta con una forte carica innovativa e rinvigorita da un largo consenso di pubblico. Il model year 1953, cui appartiene la nostra "Series 62 Coupé de Ville", risultò uno dei più convincenti. Dal punto di vista meccanico il motore, che l'anno precedente aveva adottato un carburatore quadricorpo e aveva raggiunto la potenza di 190 CV, fu presentato con un rapporto di compressione di 8,25:1 e una potenza di 210 CV. La trasmissione automatica "Hydra-Matic", standard sulla "Series 62", rimase invece quella nella validissima versione "Dual-Range", che aveva esordito col model year 1952. Per quanto riguarda i freni, furono adottati tamburi alettati da 12" sulle quattro ruote (l'anno precedente sulle posteriori erano da 11"). Rilevante fu l'adozione, finalmente, di un impianto elettrico a 12 V.

Sul piano estetico la carrozzeria tre volumi, che con il model year 1950 aveva sostituito quella fastback, assunse un aspetto più slanciato grazie ai cofani ribassati e allargati e soprattutto agli inediti paraurti, muniti di rostri a ogiva prominenti. Riviste anche le cornici dei proiettori, ora ▶

Fascio orientabile

Sopra. Diffusi sulle vetture americane dell'epoca i pratici faretti supplementari brandeggiabili.

La Cadillac li forniva con retrovisori montati sul retro, secondo un uso anteguerra.

Sopra a sinistra. Sulla porta lato guida, da sinistra, la maniglia apriporta, i tasti dell'alzacristalli elettroidraulico, di serie, la manovella del deflettore e la maniglia del faretto.



Bracciolo extralarge

Sopra. Sul model year '53 il bracciolo centrale estraibile del divano posteriore ha una larghezza di oltre 30 cm.

A sinistra. Il divano anteriore, quando si ribaltano gli schienali, ruota per favorire l'accesso posteriore. La regolazione longitudinale a comando elettroidraulico sulla "Coupé De Ville" era di serie.



Tetto ribassato

In alto. I cofani più bassi e i paraurti più sporgenti rispetto alle serie precedenti diedero al profilo un maggiore slancio. Le versioni "Coupé" si distinguevano per il padiglione più basso.

Sotto. Il lunotto in un pezzo unico fu introdotto sul model year '53: prima era diviso in tre pezzi.

conformate a palpebra pronunciata. L'impressione generale, per quanto riguarda l'aspetto, era quella di una maggiore pulizia del disegno e di una miglior coerenza stilistica tra i vari componenti, mentre la carrozzeria mostrava volumi mirabilmente equilibrati, esaltati da una gamma di ben 15 tinte, di cui 7 pastello, 6 metallizzate e 2 "Metalli-Chrome", in varie combinazioni bicolore.

Tra le versioni disponibili spiccava per eleganza proprio la "Series 62 Coupé De Ville". Praticamente identica all'esterno alla più economica "Coupé" (l'unica differenza evidente era la scritta dorata "Coupé De Ville" sui montanti posteriori), questa versione esibiva il "De Luxe finishing": all'esterno e all'interno profili e cornici inox più spessi, e, nell'abitacolo, particolari con verniciatura satinata ed esclusivi rivestimenti dei sedili,

dei pannelli porta e del cielo, disponibili in 8 combinazioni di tessuto di nylon, finta pelle e pelle. Di serie poi adottava il comando "Hydro-Lectric" (elettroidraulico) per l'apertura e la chiusura dei finestrini e per la regolazione del sedile anteriore. La "Coupé De Ville", che costava 3995 dollari, contro i 3571 della "Coupé", fu prodotta in 14.550 esemplari, contro i 14.353 della "Coupé".

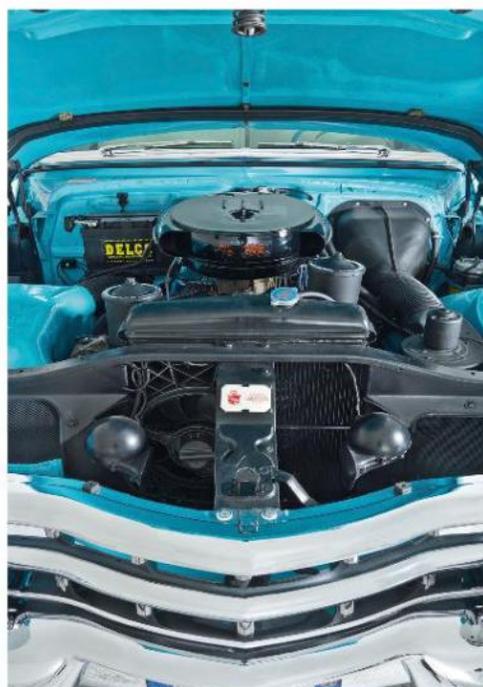
L'esemplare del servizio, in livrea Azure Blue con tetto Alpine White e interno coordinato Blue e White, fu acquistato nuovo a Detroit, corredato con i seguenti optional: "Power steering" (servosterzo), "Windshield washer" (lavavetri), "Cadillac wheel discs" (copricerchi cromati), "Bi-colour synthetic leather seat covers" (sedili in finta pelle), "Interior vanity mirrors" (specchi di cortesia), "Right-hand and Left-hand spotlights" (fa-

L'evoluzione stilistica della carrozzeria a tre volumi, introdotta a partire dal model year 1950, raggiunse un mirabile equilibrio formale



retti supplementari brandeggiabili con retrovisori incorporati), "High beam control" (lampeggio a pedale), "Automatic heating system" (impianto di riscaldamento automatico) e "Signal seeking pre-selector radio" (radio con preselettore canali). Rimasta nelle mani dello stesso proprietario fino alla sua morte, avvenuta nel 2004, questa "Coupé De Ville" nei primi anni 80 aveva beneficiato di un primo restauro conservativo, quindi negli anni 90 era stata messa a riposo nel fienile della casa di campagna.

Nel 2008 è stata messa in vendita dagli eredi e acquistata su eBay da un appassionato milanese. Nonostante le condizioni fossero discrete, la Cadillac è stata sottoposta a un secondo restauro, questa volta radicale; nel 2013 è stata finalmente immatricolata in Italia.



Nel segno della "V"

A sinistra. Ridotto l'ingombro longitudinale del motore, grazie all'architettura V8 che la Cadillac aveva adottato nel 1914, prima tra le Case americane, molte delle quali nei primi anni 50 montavano ancora motori a 8 cilindri in linea.



Accesso segreto

Sopra a destra. Il bocchettone per la benzina è celato sotto il fanale sinistro.

A destra. Immenso il vano bagagli, nonostante la presenza della ruota di scorta e del serbatoio, situato sotto il piano di carico. L'attuale proprietario ha conservato la targa dello Stato americano del Michigan per i veicoli d'epoca ("Historical Vehicle").



BELLA DA GUARDARE MA NON PER CORRERE

All'inizio le dimensioni intimoriscono. Tuttavia si guida con facilità sorprendente, grazie al servosterzo e all'ottima visibilità. La potenza non manca, il telaio però consiglia andature rilassate

di Maurizio Schifano, foto di Daniele Tenconi



Lunga più di cinque metri e mezzo, larga oltre due e pesante quasi due tonnellate, la nostra "Coupé De Ville", a vederla da vicino, incute un certo timore. Ma la voglia di mettersi alla guida di questa magnifica e gigantesca scultura anni Cinquanta, che esibisce un'insolita e vivace livrea bicolore, è irresistibile.

La straordinaria comodità del divano che ci accoglie e l'eccezionale visibilità data da superfici vetrate davvero ampie sono solo il normale preludio di un'esperienza che invece si rivelerà incredibile. Contatto, acceleratore a metà corsa e via, il motore, già caldo, si avvia istantaneamente. Lo lasciamo girare un po' al minimo: il

poderoso V8 quasi non si sente. Per partire basta spostare la leva del cambio in modo da portare la lancetta dell'indicatore nel cruscotto su DR. Il proprietario ci fa notare che in realtà la posizione DR non è unica, ma doppia: con la lancetta a sinistra, la trasmissione automatica utilizza tutti e quattro i rapporti, per una guida più rilassata; con la lancetta a destra, sfrutta invece solo i primi tre, una modalità di funzionamento più indicata in città, nei percorsi misti e in montagna. Questo upgrade della collaudata trasmissione "Hydra-Matic", denominato "Dual-Range", era stato introdotto sul model year '52, venendo accolto con grande favore. Dato il percorso tor-

CARATTERISTICHE

Motore	Ant. longitudinale, V8 di 90° Alesaggio 96,77 mm Corsa 92,20 mm Cilindrata 5422 cm ³ Rapporto di compressione 8,25:1 Potenza 210 CV a 4150 giri/min Valvole in testa, punterie idrauliche Albero a camme centrale Carburatore quadricorpo Carter " WCFB 2005S" o Rochester "4GC 7005100" Accensione a spinterogeno Lubrificazione forzata, 5,5 litri Raffreddamento ad acqua, 19 litri Impianto elettrico 12 V, batteria 70 Ah.
Trasmissione	Trazione posteriore Trasm. automatica "Hydra-Matic" a 4 rapporti Leva di comando al volante Rapporto al ponte 3,07:1 Pneumatici 8.00-15.
Corpo vettura	Coupé 2 porte, 5 posti Telaio a longheroni e crociera Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, trapezi, molle elicoidali, barra stabilizzatrice Sospensioni posteriori a ponte rigido, balestre semiellittiche longitudinali Ammortizzatori idraulici telescopici ant. e post. Freni idraulici a tamburo Sterzo a circolazione di sfere; optional con servocomando Serbatoio carburante 75,7 litri.
Dimensioni e peso	Passo 3200 mm Carreggiata ant./post. 1500/1600 mm Lunghezza 5609 mm - Larghezza 2035 mm Altezza 1550 mm - Peso a vuoto 1929 kg.
Prestazioni	Velocità massima 190 km/h Consumo medio 20 l/100 km.

tuoso che ci accingiamo a percorrere, scegliamo la modalità a tre rapporti. Una leggera pressione sull'acceleratore e il nostro incrociatore parte, senza il minimo sussulto; la spinta dolce ma decisa del motore è accompagnata dal rombo ovattato che si addice a un'automobile da signori. Il passaggio al rapporto superiore, quando acceleriamo un po', si sente appena. Prima curva, stretta; rallentiamo per prudenza, mentre lo sterzo, reso leggero da un servocomando davvero favoloso per essere quello di una macchina di sessant'anni fa, favorisce l'inserimento. All'uscita, acceleratore tutto giù, scalata automatica e una progressione entusiasmante ci spinge con deci-

sione mentre imbocchiamo un lungo rettilineo. Una serie di curve a zig zag permette di saggiare la tenuta di strada; il rollio è evidente, ma sono piuttosto i pneumatici a tele incrociate, comprensibile in un restauro rigoroso, a consigliarci cautela. L'idea di raggiungere i 190 all'ora dichiarati dalla Casa non ci entusiasma; meglio godersi l'americana ad andatura turistica, sognando i favolosi "Fifties".

Magari accompagnati dalla musica diffusa dalla bellissima ed efficiente radio originale, che appena accesa aziona automaticamente l'antenna elettroidraulica. Meraviglia della tecnologia americana!

Andatura prudente

Nella foto. Solo a velocità molto basse il rollio del corpo vettura è contenuto. La taratura morbida delle sospensioni e una geometria pensata per le ampie e dritte strade americane rendono questa Cadillac impacciata sui percorsi di casa nostra. Meglio quindi non sfruttare i 210 CV del suo generoso V8. Una "Coupé de Ville" del 1953 vale sui 30.000 dollari.

LOTTA ANCORA APERTA

Sono due delle spider più iconiche della storia automobilistica italiana. Le abbiamo messe una di fronte all'altra, di nuovo e nelle versioni di ingresso alla gamma, riaccendendo una sfida che si perpetra da quasi mezzo secolo. E che ha coinvolto i proprietari anche guardando al futuro

di Alessandro Barteletti, foto di Wolfango





S

iamo ormai a un soffio - al momento di andare in stampa - dal fatidico 6 maggio, giorno in cui verranno ufficialmente svelati i piani del gruppo FCA (Fiat-Chrysler). Rivelazioni che porranno fine alla ridda di notizie e voci, più o meno fondate, che da tempo agitano le notti degli appassionati riguardo le prossime "scoperte" con marchio italiano. A ripercorrere la movimentata vicenda si torna indietro di un paio d'anni, quando è stato comunicato che la futura spider, nella sua formula più classica - due posti secchi, trazione posteriore, linea "a barchetta" e capote in tela - è attesa per il 2015 e nascerà sulla più recente piattaforma della Mazda "MX-5". Il 16 gennaio del 2013 è stato firmato l'accordo con la Casa giapponese per la produzione di una spider Alfa Romeo. In occasione dell'ultimo Salone di Ginevra, invece, è emerso che il centro stile di Torino, nell'approntare l'abito che vestirà quella piattaforma, dovrà preferire più forme da Fiat che da Alfa, come previsto in un primo momento. Il motivo? "Un'Alfa

Romeo - sono parole dell'ad del gruppo, Sergio Marchionne - non verrà mai prodotta fuori dall'Italia". Questione d'immagine. L'orientamento dominante sembrerebbe dunque quello di svincolare dall'accordo stretto con la Mazda la futura spider Alfa Romeo, che pertanto verrebbe sviluppata (il condizionale è d'obbligo) su un'altra base meccanica. La voce trapelata dalle pagine dei giornali all'indomani di Ginevra indica per l'attesa spider Fiat il ritorno di un nome importante: quello della "124 Sport Spider". E questa volta non si tratterebbe solo di "citare" una vecchia gloria (come la storia recente ci ha abituati) ma di un vero e proprio studio stilistico. La reazione degli appassionati va dall'entusiasmo alla cautela, da qualche preoccupazione a sospiri di sollievo. Per loro non è solo questione di Alfa o Fiat, per loro è la speranza di tornare a sognare.

A noi, sentir parlare delle Fiat "124 Sport Spider" e Alfa Romeo "Spider" di un tempo, ha fatto venir voglia di rinfrescarci un po' la memoria. Ab-

Le preferite dagli americani
Nella foto. L'Alfa Romeo "Spider" e la Fiat "124 Sport Spider" hanno entrambe debuttato nel 1966. La prima è rimasta in produzione per 28 anni, fino al '94, con 124.000 esemplari; la seconda fino all'85 con circa 200.000 pezzi. In entrambi i casi più della metà delle vetture costruite furono vendute negli Usa.

Capote "con vista"

A destra. Caratteristica unica della "124" è la presenza di un finestrino laterale che scende a compasso seguendo il movimento della capote.



Un'antica tradizione

A sinistra. La capote in stoffa (detta tela Pininfarina), salvo alcune eccezioni dove si preferì il PVC, è una soluzione tipica delle spider dell'Alfa che la usò anche sui più recenti modelli del 1995 (su base "GTV") e del 2006 (su base "Brera").

biamo quindi aperto la rubrica, scelto i contatti giusti, preso il telefono e organizzato una giornata in cui ritrovarci con queste due vecchie glorie. Due eleganti "signorine" quasi cinquantenni (entrambe debuttarono in società nel 1966), vestite dallo stesso stilista (entrambe portano la firma di Pininfarina), ma ognuna con una connotazione ben precisa: sogno proibito nel loro presente per tanti, forse è proprio per quel carattere così distintivo che le loro linee ancora oggi sono in grado di sorprendere. Una conferma della loro eterna giovinezza? L'Alfa è stata prodotta per ventotto anni, la Fiat per diciannove.

L'Alfa Romeo "1300 Junior Spider" del 1969 e la Fiat "124 Sport Spider" del 1968 che vedete in queste pagine appartengono, rispettivamente, ad Antonio Montanarini, bancario in pensione, 70 anni, di Mila-

no, e a Gabriele Mezzadri, veterinario 56enne di Modena. Antonio è uno che alle Alfa Romeo si è avvicinato meno di dieci anni fa, ma che oggi si dice irrimediabilmente contagiato da quel "virus".

Della sua "Spider" va poi particolarmente orgoglioso per il raro abbinamento Blu Pininfarina con interno rosso e perché è uno degli ultimi esemplari prodotti della prima serie, quella con carrozzeria cosiddetta "Osso di seppia" o "Coda lunga". Non solo, la cilindrata "1300" la rende ancora più interessante perché, di questa serie, è la versione più rara con circa 2500 vetture costruite su poco meno di 14.000 "Osso di seppia" complessive. Differenze rispetto alle sorelle di maggiore cilindrata: i fari anteriori privi di calotte in plexiglas, i deflettori laterali fissi e il volante a due razze. ➤





Due facce della stessa medaglia

A sinistra. Antonio Montanarini, classe 1944, milanese, e Gabriele Mezzadri, 56 anni, di Modena, sono rispettivamente i proprietari delle splendide Alfa e Fiat spider del nostro servizio. La prima, restaurata, sfoggia un raro allestimento Blu Pininfarina con interno rosso; la seconda, Giallo Positano con interno nero, è conservata (solo la carrozzeria è stata riverniciata).

Gemelle diverse

Sotto. Entrambe le spider portano la firma di Pininfarina, ma i progetti furono affidati a due squadre distinte. Risultato: ognuna delle vetture ha uno stile molto personale. L'Alfa, in particolare, si rifà agli studi delle "Superflow" anni Cinquanta; la Fiat, invece, deriva da un'idea del designer americano Tom Tjaarda nata inizialmente per la "Corvette Rondine".





TUTTI LA CHIAMANO "DUETTO" MA QUEL NOME, SCELTO DAL PUBBLICO CON UN CONCORSO, NON APPARVE MAI SULL'AUTO

Soprannominata "Coda lunga"

Sotto. La particolarissima linea della coda valse alla prima serie della "Spider" il soprannome di "Osso di seppia" o "Coda lunga", soprattutto per distinguerla dalla successiva "Coda tronca" che debuttò al Salone di Torino a fine '69. Il nostro esemplare monta ruote da 14 pollici con borchie tipo "1750".

Sopra. Tra gli elementi distintivi della versione "1300 Junior", il fregio sulla coda e l'assenza di calotte in plexiglas sui fari anteriori.

Gabriele, che al nostro appuntamento si presenta in compagnia di Alberto Brancolini, presidente del Registro Nazionale Fiat 124 Sport Spider, la sua "124" l'ha invece acquistata tre anni fa. Si tratta di un esemplare del 1968, già restyling della prima serie (con mobiletto sul tunnel centrale, razze del volante nere e modanature cromate sottoporta) e rigorosamente "1400", unica cilindrata disponibile all'epoca. Dimenticata per anni in un garage, la vettura oggi è potuta tornare al suo massimo splendore riverniciando la carrozzeria nella sua livrea Giallo Positano; l'interno e la capote, invece, sono ancora in condizioni originali.

Per il nostro incontro abbiamo scelto le strade dei colli piacentini. Lì abbiamo avuto modo di carlarci negli abitacoli delle due "gemelle diverse" e ap-

prezzare la loro più volte decantata modernità. Anche nelle cilindrata della nostra prova, le più piccole della gamma (negli anni si sarebbero toccati i due litri per entrambi i modelli), le due spider sono brillanti, fruibili e soprattutto divertenti. Si può dire che l'Alfa si fa riconoscere per la sua grinta (sotto la carrozzeria spider, d'altronde, c'è una "Giulia") e che la Fiat sia la compagna perfetta per una scampagnata, ma ci sembra quasi fuori luogo fare questo tipo di considerazioni. Già, perché in entrambi i casi non stiamo parlando solo di due pezzi forti della nostra produzione automobilistica, ma di due icone simbolo di un'epoca e della nostra cultura.

Concluso il servizio fotografico, ci sediamo meritatamente davanti a un piatto di "pisarei e fasò", come chiamano da queste parti i tipici gnocchetti >





Il volante perde una razza

Sopra. Il volante a due razze era previsto solo per la versione "1300" mentre la strumentazione rimase invariata rispetto alle "1600" e "1750". Si noti la caratteristica inclinazione della leva del cambio tipo "Giulia".

A destra. Il rivestimento dell'abitacolo è in skai; molto raro il colore rosso sfoggiato dal nostro esemplare. L'omologazione è per due persone.



L'inconfondibile stile Alfa

Sotto. Al centro della plancia, tre strumenti offrono al guidatore indicazioni su livello benzina, pressione olio e temperatura acqua. Sotto a sinistra. Il cruscotto comprende il contagiri e, a destra, il tachimetro-contachilometri con fondo scala a 220 come le versioni di cilindrata maggiore.





IL DESIGNER TOM TJAARDA LA PROPOSE COME "CORVETTE": VENNE BOCCIATA, MA A TORINO PIACQUE E FU UN SUCCESSO



Restyling 1968

Sopra. La modanatura che corre sul fianco sotto la porta fu aggiunta con il restyling del '68.

Sotto. Tutti gli strumenti sono raggruppati davanti al guidatore.

Da sinistra: indicatore benzina, tachimetro, manometro olio, contagiri e termometro acqua. Il volante con razze nere è un'altra caratteristica di questa versione.

acqua e farina con sugo di fagioli. E la nostra tavola si trasforma in un goliardico campo di battaglia. I due "schieramenti" si stuzzicano a vicenda, si punzecchiano: quello Alfa fa leva sulla connotazione sportiva e sulle doti meccaniche della Casa milanese, quello Fiat insiste sulla varietà e sull'ampiezza della produzione torinese di quegli anni.

Ci ritroviamo, insomma, moderatori di una tavola rotonda dove il sacro fuoco della passione, reso forse ancora più ardente dalla bottiglia di Gutturmo sul nostro tavolo (seppur centellinata con modera-

zione, com'è giusto che sia quando si deve guidare), sembra mandare in fumo qualunque buon proposito di confronto: l'occasione, per noi, è troppo ghiotta per non gettare altra benzina sul fuoco. Versiamo allora a tutti ancora un sorso di rosso e azzardiamo: "Che cosa ne pensate della futura spider?".

La prima reazione è un sussulto, e qualche boccone rischia di andare di traverso. Poi, da entrambe le parti, i volti si fanno seri e arriva la risposta. Inaspettata: "Anche se la globalizzazione e le joint venture ci costringono a costruire fuori dall'Italia, ciò che conta è che l'idea, il concetto e la filosofia partano da qui. Non è più una questione di made in Italy fine a se stessa, qui bisogna riprendere a fare le cose 'all'italiana". Annuiscono l'uno alle affermazioni dell'altro, si completano le frasi a vicenda. Da non crederci: sul passato è guerra, ma sul presente e sul futuro vanno perfettamente d'accordo.

"Dobbiamo imparare a guardare avanti e apprezzare il passato per quello che è stato. Sarebbe bello se la '124' o la 'Spider' dell'Alfa potessero essere viste come una base da cui partire per ▶





Abitacolo conservato
 Sopra. L'interno, in skai nero, è ancora quello originale. Anche i tappeti in gomma sono degli aftermarket dell'epoca. A destra. Il mobiletto sul tunnel centrale è tipico del restyling della prima serie avvenuto nel 1968.



Spider per famiglia
 Sopra. Tutte le "124 Sport Spider" prodotte fino al 1974, sebbene l'abitabilità della panca posteriore sia a malapena sufficiente per un bambino, sono omologate 2+2. Gli esemplari successivi possono invece ospitare solo due persone.

CARATTERISTICHE

Alfa Romeo "1300 Junior Spider"

Motore	Ant. longitudinale - 4 cilindri in linea Alesaggio 74 mm - Corsa 75 mm Cilindrata 1290 cm ³ Potenza 88 CV IGM a 5500 giri/min Due carburatori doppio corpo Weber "40 DCOE 28".
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio a 5 marce Leva di comando centrale Frizione monodisco a secco Pneumatici 165 x 14.
Corpo vettura	Spider 2 porte, 2 posti Carrozzeria in acciaio a scocca autoportante Sospensioni ant. a ruote indipendenti, bracci trasversali e biella obliqua, molle elicoidali, barra stabilizzatrice Sospensioni post. a ponte rigido, bracci longitudinali, molle elicoidali, stabilizzatore a T, barra stabilizzatrice Ammortizzatori idraulici telescopici Freni a disco ant. e post., servofreno Serbatoio carburante 46 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2250 mm Carreggiate ant./post. 1324/1274 mm Lungh. 4250 mm - Largh. 1630 mm Altezza 1290 mm - Peso a vuoto 990 kg.
Prestazioni	Velocità massima 168 km/h.

Fiat "124 Sport Spider"

Motore	Ant. longitudinale - 4 cilindri in linea Alesaggio 80 mm - Corsa 71,5 mm Cilindrata 1438 cm ³ Potenza 90 CV DIN a 6500 giri/min Carburatore doppio corpo Weber "34 DFH 3".
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio a 5 marce Leva di comando centrale Frizione monodisco a secco Pneumatici 165 x 13
Corpo vettura	Spider 2 porte, 2+2 posti Carrozzeria in acciaio a scocca autoportante Sospensioni ant. a ruote indipendenti, bracci trasversali sovrapposti, molle elicoidali, barra stabilizzatrice Sospensioni post. a ponte rigido, molle elicoidali, due puntoni longitudinali e uno trasversale, barra stabilizzatrice Ammortizzatori idraulici telescopici Freni a disco ant. e post., servofreno Serbatoio carburante 45 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2280 mm Carreggiate ant./post. 1350/1320 mm Lungh. 3971 mm - Largh. 1613 mm Altezza 1250 mm - Peso a vuoto 945 kg.
Prestazioni	Velocità massima 170 km/h.

impostare una nuova vettura. Ma appunto come concetto, come idea, come filosofia. Non come un nome da prendere e 'appiccicare' su un prodotto nato con presupposti tutti diversi". Si fa anche l'esempio della "Barchetta" del 1994, una vettura che, sebbene nata già in epoca di soluzioni modulari a livello di pianali e motori all'interno del gruppo Fiat, ha saputo coniugare molto bene un'idea classica a un'identità nuova, nel nome e nelle linee. E oggi è apprezzatissima.

Seppur guardinghi e prudenti, insomma, i "nostri" guardano al domani e si dicono curiosi di scoprire quella che sarà la futura spider italiana su base Mazda. "Vista la qualità del passato non possiamo prendere tutto per buono. Ma bisogna osare sul nuovo. Serve coraggio. E un tempo ne avevamo da vendere...".



"ATTRICI" SUL GRANDE SCHERMO, DESIDERATE DALLA GENTE, ESIBITE DALLE STAR: QUESTE NON SONO AUTOMOBILI E BASTA, SONO IL SIMBOLO DI UN'EPOCA





Distribuzione a cinghia

Sotto. Il bialbero dell'ing. Lampredi sulla "124" è in versione di 1438 cm³ con un carburatore Weber doppio corpo. Il carter frontale protegge la cinghia di distribuzione in gomma. A sinistra. Il baule della "124" è adatto ai bagagli di due persone.



Una "Giulia" sotto il cofano

Sotto. Il bialbero Alfa di 1290 cm³ è alimentato da due carburatori doppio corpo. Si noti il servofreno in posizione trasversale.

A destra. Il rivestimento di gomma nasconde serbatoio e ruota di scorta; anche qui lo spazio basta per due.



Il valore della storia

Nella foto. Avere in garage una di queste vetture significa possedere un pezzo di storia dell'automobilismo: le quotazioni attuali sono di 14.000 euro per la "1300 Junior Spider" e di 12.000 euro per la "124 Sport Spider". Il valore di esemplari in perfetto ordine come quelli del nostro servizio può tuttavia avvicinarsi ai 20.000 euro.

IN LIVREA UFFICIALE

Nelle officine di corso Marche, un tempo regno di Carlo Abarth, vengono allestite mille vetture che segnano il ritorno alle corse della Casa torinese. La spider più in voga del momento, dal 1973 al 1975 sarà seconda tre volte di seguito nel Mondiale Rally

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

Una spider con grosse potenzialità a livello agonistico, soprattutto nei rally. La "124 Sport" in versione aperta è stata anche questo, ovvero il modello che ha segnato il ritorno alle gare della Fiat. Un ritorno in qualche modo indotto dalla passione e dal fiuto dei piloti privati che, per primi, intuirono in questa brillante due posti le intrinseche doti corsaiole.

Sono proprio gli ottimi risultati conseguiti nei rally italiani, europei e internazionali a spingere la Casa torinese al rientro graduale nel mondo delle competizioni. La Fiat fornisce inizialmente assistenza ai privati per poi, a dispetto di una serie di poco credibili smentite, istituire nel 1970 un proprio reparto corse dove preparare gli esemplari per i clienti. Ma la vera svolta avviene l'anno dopo, quando la Casa torinese assorbe l'Abarth facendola diventare il suo reparto corse ufficiale. Così, nella storica sede dello Scorpione di corso Marche a Torino, una nuova "creatura" inizia a prendere forma.

L'anteprima di Pininfarina

La prima apparizione in pubblico è al Salone di Ginevra del 1972, nello stand della Pininfarina. Il modello si chiama ancora "124 Sport Spider", ha una livrea molto appariscente ed è una sorta di prototipo ideato dal carrozziere di Grugliasco in chiave rallistica. Il marchio Abarth ancora non c'è, ma quel prototipo, di fatto, è l'anteprima della Fiat "124 Abarth Rally", la cui presentazione ufficiale avverrà nel novembre di quello stesso anno al Salone dell'Automobile di Torino.

Il successo è immediato: in poco tempo non solo si raggiungono i 500 esemplari necessari per l'omologazione nel Gruppo 4 (Gran Turismo Speciale), ma a fine produzione si supererà la soglia di 1000 vetture (alcune fonti parlano di 1013) che permette l'o- ➤

Costava cara

Sotto. La versione Abarth viene svelata al pubblico nella sua veste definitiva al Salone di Torino del 1972. Costa 3.396.000 lire, circa un milione più della "124 Sport Spider 1.8" da cui deriva. Il valore oggi si aggira sui 30.000 euro.





Carrozzeria alleggerita

Sopra. Per risparmiare peso le porte sono in alluminio e i cofani in vetroresina, ma la scocca resta in acciaio. La rigidità della vettura aumenta grazie all'hardtop fissato alla carrozzeria e non removibile.





Punta dallo Scorpione

Sopra. Questo modello è il primo con marchio Fiat a fregiarsi della firma dello Scorpione dopo l'acquisizione nel 1971 da parte della Casa torinese. Sopra a destra. Il pannello porta è semplificato rispetto alla spider.

Retroreno evoluto

Sotto. Le doti dinamiche dell'Abarth sono superiori rispetto a quelle delle "Sport Spider" grazie anche all'abbandono del classico ponte rigido in favore delle ruote posteriori indipendenti.

mologazione nel Gruppo 3 (Gran Turismo di Serie). Rispetto alla "124 Sport Spider", sull'"Abarth Rally" si lavora molto per ridurre il peso: le porte sono in alluminio, i cofani in vetroresina, così come l'hardtop, che è rivettato alla scocca. Sulla fiche di omologazione compare di conseguenza lo status di coupé. Il lunotto è in plexiglas, i cerchi (da 13 pollici) in lega leggera. Spariscono i paraurti, sostituiti da rostri in gomma, e le cromature. L'abitacolo, dotato di rollbar di serie, è spartano ed essenziale: non ci sono i braccioli, la console centrale e lo sportello del cassetto portaoggetti.

Non molte le modifiche al motore. Il bialbero a quattro cilindri in linea, noto anche come "Lampredi" dal nome del suo progettista, ha una cilindrata di 1756 cm³, i due alberi a camme in testa hanno una nuova fasatura e l'alimentazione viene affidata a due carburatori doppio corpo Weber da 44 mm. Nuovo e maggiorato anche il collettore di

scarico, con marmitta Abarth a doppio terminale. Risultato: nella versione stradale, come la rossa Fiat "124 Abarth Rally" che vedete in queste pagine, i cavalli sono 128 a 6200 giri/minuto e la velocità massima supera i 190 km/h; sulla versione da corsa, invece, i cavalli arrivano a ben 170.

Vengono poi maggiorate le carreggiate (l'anteriore da 1350 a 1413 mm, la posteriore da 1320 a 1400 mm) e il differenziale è provvisto di autobloccante. Ma la vera peculiarità della "Abarth Rally" sono le sospensioni indipendenti con l'abbandono del ponte rigido al retroreno in favore di uno schema che si ispira al McPherson.

Le impressioni di Quattroruote

Proprio le doti di tenuta in curva sono tra le caratteristiche che più convincono Quattroruote quando prova nel gennaio 1973 uno dei primissimi esemplari. Emerson Fittipaldi (Quattroruote ➤



**ABITACOLO SPARTANO, COFANI
IN VETRORESINA, PORTE IN ALLUMINIO:
COSÌ DIMAGRISCE DI UN CENTINAIO DI KG**



Occhio ai fuorigiri

A sinistra. Il cruscotto comprende indicatore livello carburante, tachimetro, manometro olio, contagiri, orologio, termometro acqua. Sulle auto preparate per le corse l'orologio lasciava spesso il posto al termometro dell'olio.

Sotto. Al centro della plancia il pomello per regolare la velocità dei tergi, la spia del freno a mano, quella di servizio (di solito usata per i fari di profondità) e il reostato per l'illuminazione degli strumenti.



Plancia professionale

Sopra. Il rivestimento in legno che rifinisce la plancia della "Sport Spider" è sostituito da sobrie mascherine in alluminio. Il vano portaoggetti è privo di sportellino. A sinistra. Ai lati del freno a mano ci sono i comandi della climatizzazione. L'interruttore aziona il ventilatore a tre velocità.

Sportivi a richiesta

Sopra. Di serie l'"Abarth Rally" monta i sedili della "Sport Spider", ma si potevano richiedere come optional i Recaro anatomici con poggiatesta regolabile in altezza: una scelta preferita dalla maggior parte dei clienti. Si noti il rollbar ad arco, che viene montato di serie.

CARATTERISTICHE

Motore Ant. longitudinale - 4 cilindri in linea
 Alesaggio 84 mm - Corsa 79,2 mm
 Cilindrata 1756 cm³
 Rapporto di compressione 9,8:1
 Potenza 128 CV DIN a 6200 giri/min
 Coppia 16,2 kgm DIN a 5200 giri/min
 Valvole in testa
 Due alberi a camme in testa
 Due carburatori doppio corpo
 Weber "44IDF20/21"
 Accensione a spinterogeno
 Lubrificazione forzata, capacità 3,7 litri
 Raffreddamento ad acqua, capacità 7,8 litri
 Impianto elettrico 12 V, batteria 45 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
 Cambio a 5 marce
 Leva di comando centrale
 Frizione monodisco a secco
 Rapporto al ponte 4,3:1
 Pneumatici 185/70 VR13
 Cerchi in lega leggera 5,5Jx13.

Corpo vettura Spider con hardtop fisso
 Carrozzeria portante in acciaio con cofani
 in vetroresina e porte in alluminio
 Sospensioni ant. a ruote indipendenti,
 bracci oscillanti, puntoni di reazione, molle
 elicoidali, barra stabilizzatrice
 Sospensioni post. a ruote indipendenti,
 bracci oscillanti, puntone di reazione,
 barra stabilizzatrice
 Ammortizzatori idraulici telescopici
 Freni a disco ant. e post. con servofreno
 Serbatoio carburante 45 litri.

Dimensioni e peso Passo 2280 mm
 Carreggiata ant./post. 1413/1400 mm
 Lungh. 3914 mm - Largh. 1630 mm
 Altezza 1240 mm - Peso a vuoto 945 kg.

Prestazioni Velocità 191 km/h
 Consumo medio 9,4 litri/100 km.



Dettagli che contano

Sopra. La vettura è protetta nei piccoli urti solo da sottili rostri in materiale plastico. Lo scarico, specifico Abarth, è a doppia uscita. Per esigenze di gara il bocchettone del rifornimento è collocato bene in vista dietro al lunotto.

te di novembre 1973, pag. 238) concorda. Nei test vengono esaltate l'ottima stabilità e la tenuta: la vettura sembra incollata alla strada

anche nella guida più sportiva. Molto apprezzata l'elasticità del motore: si sottolinea come in città si riesca a mantenere agevolmente la quarta marcia anche a 1500 giri/minuto. Unico difetto, un "buco" intorno ai 4000 giri.

Altra nota positiva la velocità massima. Lungo la Genova-La Spezia, il collaudatore di Quattroruote supera i 220 km/h di tachimetro in quinta. Nonostante la Fiat consigliasse di non spingere oltre i 6500 giri/min, il motore dimostra di poter girare anche a 7200/7500 giri e di raggiungere gli 8000 senza problemi. Più che positive le con-



Elaborato in casa

Sopra. Nella sua veste stradale, il bialbero "Lampredi" di 1756 cm³ preparato dall'Abarth raggiunge i 128 CV DIN. L'alimentazione è affidata a due carburatori doppio corpo Weber.

A destra. Il rosso era uno dei tre colori disponibili per questa versione; gli altri erano il bianco e l'azzurro, sempre con hardtop e cofani neri.



IN SEDE DI OMOLOGAZIONE DIVENTA UNA COUPÉ PERCHÉ L'HARDTOP È FISSO. SOLUZIONE INDISPENSABILE PER SOPPORTARE LE SOLLECITAZIONI IN GARA

clusioni, dove si esaltano lo sterzo diretto e gli ottimi freni, perfettamente modulabili nonostante la presenza del servofreno di serie.

Debutto al "Monte"

A livello agonistico la Fiat "124 Abarth Rally" debutta al "Montecarlo" del 1973. Dei quattro equipaggi al via, l'unico piazzamento lo ottengono Pinto-Bernacchini con un settimo posto. L'inizio è poco brillante, ma la Fiat chiuderà comunque la stagione come vice campione del mondo, risultato replicato anche nei due anni successivi.

Uno dei piloti che ha regalato all'"Abarth Rally" i risultati più importanti è Maurizio Verini che, in coppia con Gino Macaluso, vince il campionato italiano del 1974 e con Francesco Rossetti il campionato europeo del 1975. La "124 Abarth Rally"

vince anche l'europeo Rally nel 1972 con Lele Pinto e nel 1975 con Maurizio Verini.

Una curiosità: se nella versione di serie le livree disponibili erano tre (rosso vivo, bianco o azzurro chiaro, tutte con hardtop e cofani neri), altrettante sono state le colorazioni delle "124 Abarth Rally" ufficiali: nel 1973 rossa e nera con bande laterali bianche (da metà stagione bianco anche il tetto), nel 1974 rossa-arancio con rifiniture verde mela e nel 1976 blu e gialla secondo i colori Olio Fiat.

Proprio nel 1976, con il quarto posto dell'equipaggio Alen-Kivimaki al Rally di Montecarlo, dove questo modello aveva debuttato esattamente tre anni prima, si chiude la carriera ufficiale della "124 Abarth Rally". Passerà il testimone alla "131 Rally Abarth".



Sgancio rapido

Sopra. Il cofano motore in vetroresina è tenuto in posizione dai ganci in gomma che velocizzano le operazioni di apertura e chiusura. Caratteristiche di questa versione le griglie di uscita dell'aria.

In alto. Nel vano bagagli si nota il condotto che unisce il serbatoio del carburante al bocchettone esterno.



LA RISCOSSA *di Generentola*

A lungo snobbata, la entry level della gloriosa stirpe di berline del marchio inglese inizia a sedurre i collezionisti. Monta un 6 cilindri in linea di 2,8 litri affetto da autoaccensione, problema risolto nel 1970

di Gaetano Derosa, foto di Daniele Tenconi





Cofano personalizzato
Nella foto. La mascotte del giaguaro sul cofano anteriore è un accessorio aftermarket molto gettonato all'epoca. Questa "XJ6", immatricolata il 16 settembre 1973, è una delle ultime "2.8" prodotte dalla Casa di Coventry.

FURONO APPENA 6125 GLI ESEMPLARI DI "2.8" PRODOTTI CON GUIDA A SINISTRA; OGGI SONO PIUTTOSTO RARI

L

guardi e non ti puoi sbagliare: si tratta di una Jaguar. Merito soprattutto del frontale, che riprende gli stilemi della precedente "420 G" ma con una linea più filante e leggera, destinata a far diventare la "XJ6" il modello più importante, dal punto di vista commerciale, della storia della Casa di Coventry.

Al termine degli anni Sessanta la Jaguar aveva l'assoluta necessità di aggiornare la propria immagine per affrontare la sfida di una concorrenza, nel settore delle vetture di lusso, sempre più agguerrita. Occorreva un'auto totalmente nuova che svecchiasse la gamma delle berline, ormai costituita da modelli che si richiamavano l'un l'altro ("240", "340", "S Type", "420" e "420 G") e la cui sovrapposizione stava minacciando il prestigio che la Casa aveva conquistato negli anni grazie a una at-

tenta politica commerciale. Presentata a Parigi il 26 settembre 1968, giorno del Salone dell'automobile riservato alla stampa e agli addetti ai lavori, la "XJ6" (acronimo di "eXperimental Jaguar") fu l'ultima vettura progettata sotto la direzione di Sir William Lyons, rimasto in carica anche dopo l'acquisizione della Jaguar da parte della British Motor Corporation nel 1966.

Il carattere aristocratico della "XJ6" era sempre coerente con l'immagine tradizionalista della Casa, ma il suo profilo muscoloso esibiva un inedito gusto per le linee tese, che distinguevano anche la calandra. Il lungo cofano anteriore era mosso da nervature ben definite, ma discrete. Come da tradizione Jaguar, l'abitacolo appariva curato e ben rifinito, con una dotazione completa; a livello di strumentazione non mancava nulla. La nuova

Interruttori a volontà

Sotto. La strumentazione comprende, da sinistra, tachimetro, contagiri, voltmetro, manometro olio, orologio, termometro acqua e livello carburante, più una serie cospicua di interruttori, tra cui quelli per spostare l'alimentazione da un serbatoio all'altro. L'autoradio, a richiesta, poteva ricevere solo i canali AM (come in questo caso) oppure anche FM.



Profumo di pelle

A destra. Su questo esemplare la selleria è originale, mentre gli appoggiatesta sono stati aggiunti di recente. Il massiccio tunnel crea qualche problema alle gambe del passeggero centrale.

"XJ6" ottenne subito un enorme successo di critica e di pubblico, grazie anche a un prezzo concorrenziale. A dire il vero gli estimatori del marchio manifestarono qualche perplessità riguardo agli interni, sì moderni e razionali, ma giudicati privi della tradizionale opulenza dei precedenti modelli. Per la prima volta infatti la plancia, seppur di ottima fattura, era impiallacciata in legno verniciato e non più in noce massello; inoltre il rivestimento in pelle, di serie solo su alcune versioni, non includeva più i pannelli porta, che venivano ricoperti in più umile vinile.

Dal punto di vista meccanico la "XJ6" doveva molto all'ammiraglia "420 G", da cui derivava l'ottima sospensione posteriore a ruote indipendenti, solo modificata nella lunghezza dei semiassi per adattarla alla carreggiata più ampia della nuova ▶



Massello addio

A sinistra. L'abitacolo è molto raffinato, anche se sulla "XJ6" la plancia è impiallacciata in legno verniciato e non più in noce massello. Sul pomello del cambio c'è il pulsante che aziona l'overdrive sulla quarta marcia.

Sotto. Nonostante la presenza del doppio serbatoio, lo spazio a disposizione nel bagagliaio è notevole. La "2.8" è stata costruita dal settembre 1968 fino a maggio del 1973 in 6125 esemplari con guida a sinistra e in 13.301 con volante a destra.





Giaguaro in vista

A sinistra. La prima serie della "XJ6" si caratterizza frontalmente per il paraurti cromato con rostri collocato molto in basso e per le due piccole griglie laterali. Al centro della calandra campeggia un medaglione con il giaguaro color oro.



Passo felpato

Sopra. "It runs smoothly", ossia "Viaggia dolcemente". La stampa specializzata dell'epoca fu concorde nell'enfatizzare la totale assenza di vibrazioni della "XJ6" durante la marcia anche a velocità sostenute.

vettura. All'avantreno debuttava invece l'eccellente geometria anti-dive che, grazie a una diversa inclinazione dei bracci e alla posizione più esterna degli ammortizzatori coassiali, garantiva un assetto decisamente migliore. La "XJ6" era inoltre la prima berlina Jaguar a montare lo sterzo a cremagliera (con servosterzo di serie sulle versioni più accessoriate). Per soddisfare le nuove esigenze sul fronte della sicurezza la parte bassa della scocca, il tunnel

della trasmissione, il parafiamma anteriore e la paratia posta sotto il sedile posteriore formavano una cellula che proteggeva l'abitacolo, rinforzata da due robuste traverse posizionate sotto i sedili. Il piantone dello sterzo inoltre era collassabile per assorbire l'energia di un eventuale urto.

Al debutto furono proposti due motori, entrambi a 6 cilindri in linea con distribuzione bialbero. In vetta alla gamma si poneva il noto "XK" di 4235 cm³ capace di erogare 245 CV, mentre alla base c'era un nuovo "corsa corta" di 2791 cm³ e 142 CV. Mentre la "XJ6 4.2", che offriva di serie anche il servosterzo, poteva essere ordinata con cambio manuale a quattro marce più overdrive oppure automatico a tre rapporti, la "2.8" era disponibile soltanto col manuale e l'opzione dell'overdrive Laycock de Normanville. Tra l'altro dal giugno del 1970 (a partire dal motore 7G.8849) il "2800" venne modificato per ovviare alle numerose forature occorse al cielo dei pistoni, dovute a fenomeni di autoaccensione.

Il lancio della "XJ6" fu sostenuto da un'adeguata campagna pubblicitaria che in Gran Bretagna vide come testimone lo stesso fondatore della Casa inglese, Sir William Lyons, che definiva la XJ "la

NELLA MECCANICA DEVE MOLTO ALLA "420 G", INCLUSA LA SOSPENSIONE POSTERIORE, ADATTATA ALLA CARREGGIATA PIÙ LARGA



Messo in forma

A destra. Dal giugno 1970 la "XJ" montò un "2800" rivisto per ovviare ai frequenti problemi di foratura del cielo dei pistoni, dovuti all'autoaccensione dei depositi carboniosi. Con la seconda serie, presentata nel 1973, questo motore fu sostituito dal "3400".



più bella e raffinata berlina che la Jaguar avesse mai costruito". Tra i vari slogan spiccò il famoso "A un mondo fatto di compromessi, non contribuiamo", che era poi il manifesto programmatico del patron della Casa. Il gradimento nei confronti di questa berlina fu tale da indurre la Casa a proporre due serie successive (1973-1979 e 1979-1986), equipaggiate con motori di 3442 cm³ (che sostituì il "2800") e 4235 cm³, sempre a 6 cilindri in linea. A diciotto anni dalla presentazione la "XJ6" uscì di scena, ma le successive "XJ40", "X300" e "X308" ne mantennero pressoché invariato lo stile fino al 2003.

La protagonista di queste pagine, una delle ultime "2.8" costruite (maggio del 1973), appartiene da sempre alla famiglia Leggi di Cortemaggiore (Piacenza). Papà Luciano l'avrebbe voluta di colore diverso, ma si dovette accontentare dell'Ascot Fawn poiché questo esemplare risultò essere l'ultimo "2.8" disponibile nuovo in Italia: prendere o lasciare. Dal 13 settembre 1973, giorno del ritiro presso la concessionaria, questa "XJ6" ha percorso poco più di 50 mila km, con tagliandi ufficiali, senza aver subito restauri; oggi viene usata di tanto in tanto in occasione di raduni dal figlio Mauro. 

CARATTERISTICHE

Motore	Ant. longitudinale - 6 cilindri in linea Alesaggio 83 mm - Corsa 86 mm Cilindrata 2791 cm ³ Rapporto di compressione 8,5:1 Potenza 142 CV DIN a 5500 giri/min Coppia 201 Nm DIN a 4250 giri/min Valvole in testa Distribuzione a doppio albero a camme in testa (catena) Due carburatori orizzontali "SU HD8" Lubrificazione forzata Raffreddamento ad acqua Impianto elettrico 12 V, batteria 51 Ah.
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio a 4 marce (overdrive a richiesta) Leva di comando centrale Frizione monodisco a secco Rapporto al ponte 4,09:1 Pneumatici E70 VR15 Cerchi in lamiera.
Corpo vettura	Berlina 4 porte, 5 posti Scocca portante Carrozzeria in acciaio Sospensioni ant. a ruote indipendenti, trapezi, molle elicoidali, barra stabilizz., ammortizz. idraulici telescopici Sospensioni post. a ruote indipendenti, bracci triangolari inferiori, semiassi oscillanti a doppia articolazione, doppie molle elicoidali, doppi ammortizzatori idraulici telescopici Freni a disco ant. e post., servofreno Sterzo a cremagliera con servocomando Serbatoio carburante 105 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2760 mm Carreggiata ant./post. 1470/1490 mm Lungh. 4840 mm - Largh. 1770 mm Altezza 1370 mm - Peso a vuoto 1630 kg.
Prestazioni	Velocità 190 km/h Accelerazione 0-100 km/h in 11,3 secondi Consumo medio 15 l/100 km.

Nessun compromesso

Nella foto. "A un mondo fatto di compromessi, non contribuiamo": questo uno degli slogan pubblicitari dell'epoca, ideato dallo stesso fondatore della Casa, Sir William Lyons, che seguì anche il progetto della "XJ6", iniziato nel 1964.



SE NON SERVONO RITOCCHI LASCIATEVI TENTARE

La quotazione attuale è relativamente bassa e invoglia all'acquisto. Da concludere però solo se l'esemplare è in buone condizioni, perché il restauro può rivelarsi molto dispendioso

NE HANNO SCRITTO

- **Jaguar XJ6 restoration manual.**
Dave Pollard, Haynes Publishing, lingua inglese, formato 21x28 cm, pagine 216, 39 euro.
- **Quattroruote-Passione Auto: Jaguar.**
Autori vari, Editoriale Domus, formato 20x27 cm, pagine 224, 7,50 euro.
- **Berline Jaguar: storia, tecnica, modelli.**
Bernard Viart, Giorgio Nada Editore, formato 21x25 cm, pagine 478, 66,30 euro.

COMMUNITY

- **Jaguar Club Italia**
Piazzetta San Bartolomeo, 5 - 24121 Bergamo.
Tel. 035 235091 - www.jaguarclubitalia.it
- **Scuderia Jaguar Storiche**
via Tiburtina, 654 Roma. Tel. 393 6057423
www.scuderiajaguarstoriche.com
- **Jaguar XJ6 Club Italia**
xj6club.altervista.org/



LA PAGELLA

Fascino	*****	Vettura di classe che ancora oggi, dopo 46 anni dalla sua presentazione, mantiene intatto il proprio fascino.
Prezzo	*****	Può essere un buon investimento quando si tratta di esemplari in ottime condizioni, originali o restaurati di recente.
Costo di gestione	***	Serve lo specialista della marca per poter effettuare la manutenzione ordinaria e a maggior ragione quella straordinaria.
Uso quotidiano	***	Da guidare risulta molto gradevole, ma beve parecchio. Attenti anche al consumo dell'olio, che di norma è 1 kg ogni 1000 km.
Affidabilità	***	Se i carburatori SU sono a posto e l'impianto elettrico è stato revisionato a dovere, non ci sono problemi di sorta.
Reperibilità ricambi	*****	Gli inglesi da questo punto di vista sono imbattibili: on line sono disponibili numerosi cataloghi completi di ogni ricambio.
Attività dei club	*****	Grazie al dinamismo del Jaguar Club Italia, sempre a diretto contatto con la Casa madre, le possibilità di incontri sono numerose.

Metterci mano costa caro

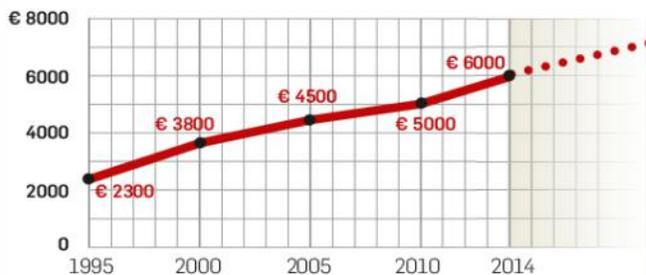
Nella foto. Ancora oggi è molto piacevole da ammirare e da guidare. Conviene trovare una "XJ6 2.8" già in buone condizioni, perché il costo del restauro è impegnativo e spesso supera di slancio il valore dell'attuale quotazione.

Hanno collaborato: Silvia Piano, stylist; Vintage Delirium di Franco Jacassi, abbigliamento; Samara Faust, modella.

VALORE NEL TEMPO

RIVALUTAZIONE IN CORSO

Versione economica della stirpe, la "XJ6 2.8" è stata per molti anni un modello trascurato dai collezionisti. Molti esemplari arrivati in Italia da nuovi sono passati di mano oltre confine. Da qualche anno però si registra un'inversione di tendenza, in considerazione del basso prezzo di acquisto e del valore storico che gli appassionati attribuiscono alla "XJ6" con motore di 2,8 litri (1968-1973).



IL RESTAURO

UNA SCOCCA COMPLESSA

La reperibilità dei ricambi non rappresenta un problema. Anzi, per la serie "XJ6" molti specialisti inglesi offrono on line un completo catalogo per meccanica, carrozzeria, interni e accessori vari, con dovizia di spiegazioni sulle variazioni introdotte dalla Casa e con un listino sempre aggiornato. Certo i prezzi non sono proprio popolari, ma questo va di pari passo con la classe della vettura. Per esempio, rifare il 6 cilindri "2800" da cima a fondo (testata, canne cilindri, pistoni, albero a gomiti e relativi cuscinetti) può richiedere una spesa di 8 mila euro. I costi lievitano ancor di più se si deve procedere al restauro della carrozzeria: non tanto per il prezzo dei singoli componenti, ma per la complessa realizzazione della scocca.

Esempio classico è la sostituzione del sottoporta, formato da una "pelle" esterna e da una lamiera interna che si raccorda con l'estremità dei pianali anteriore e posteriore, componenti che sono tutti soggetti a ruggine passante precoce. Le operazioni di stacco e riattacco dei vari elementi comportano diverse ore di lavoro. In più va previsto un accurato trattamento anticorrosione. Attenti quindi a fare bene i conti: come accade con quasi tutte le "storiche", il costo di un restauro radicale eseguito a regola d'arte sovente supera la quotazione della vettura.

RICAMBI

Guarnizione testa	€ 164
Serie pistoni	827
Pompa olio	120
Pompa acqua	298
Cofano anteriore	705
Portiera anteriore	166
Sottoporta completo	403
Parabrezza	705
Silenziatore scarico	230
Kit revisione carburatore SU	104



Miraf

SI VIAGGIAVA IN TRE VOLUMI

La "131", nella sua ultima serie prima della "Regata", aveva ancora diverse frecce al suo arco. Nuovi motori, allestimenti più curati e dotazione più ricca. Anche con il "1300" sotto il cofano sapeva dire la sua. Ne abbiamo trovata una a Torino. Praticamente perfetta

testo e foto di Alfredo Albertini



Venne fabbricata qui

Nella foto, Michele Tursi, torinese, 35 anni, ha acquistato questo esemplare nel dicembre del 2008. Il primo proprietario era un dirigente Fiat. Lo stemma rosso al centro dei cerchi è della precedente "Racing" perché la "Supermirafiori" l'aveva nero. La foto è stata scattata davanti al Mirafiori Motor Village di Torino, accanto all'omonimo stabilimento dove veniva prodotta la "131".



1300/TC

Supermirafiori

Cruscotto razionale

Sotto. Per circolare nel centro di Torino abbiamo richiesto un permesso speciale: la città è infatti off limits per le auto non catalizzate dal lunedì al venerdì.

In basso. La plancia, costruita in un solo pezzo, è rivestita di plastica morbida. La strumentazione è completa e si legge molto bene.



All'inizio degli anni Ottanta la "131" cominciava a segnare il passo, tanto che la Fiat stava già colaudando la più moderna "Regata", che sarebbe stata commercializzata nel 1983. Ma la gloriosa berlina torinese, nata nel 1974, aveva ancora delle frecce al suo arco per sopravvivere decorosamente fino al momento della pensione. E così, il 28 febbraio del 1981, venne introdotta la terza e ultima serie, rinnovata nei motori, negli allestimenti e nella dotazione di serie. Venne montata una nuova griglia radiatore con inserti cromati e stemma circolare Fiat al centro, furono aggiunte le fasce paracolpi laterali, modificate le maniglie e i gruppi ottici che incorporavano ora le luci di retromarcia con retronebbia. I paraurti divennero più avvolgenti e lo specchietto esterno più grande.

La "131 Supermirafiori" illustrata in queste pagine fa parte di questa ultima serie ed è di proprietà di Michele Tursi, 35 anni, funzionario del comune di Torino e appassionato di Fiat sin dalla tenera età. "Il 14 aprile del 1981 mio papà, dirigente di banca, ritirò dalla concessionaria Gotta di corso Valdocco a Torino una fiammante 'Super-

mirafiori 1600' argento metallizzato che tenne fino al 1983. Avevo solo pochi anni, ma la ricordo ancora perfettamente. Al punto che nel 2008 mi misi alla sua ricerca basandomi sulla targa, ma purtroppo la vettura risultò demolita nel 1997". Michele non si perse d'animo, lesse annunci sulle riviste e sul web e ne andò a vedere ben cinque esemplari, che però risultarono troppo cari o in pessime condizioni.

Poi, un giorno, in un forum di auto storiche entrò in contatto con il proprietario della vettura che poi avrebbe comperato. "Era il secondo intestatario e l'aveva rilevata dagli eredi di un ex dirigente Fiat", spiega Michele, "l'auto era ferma da dieci anni in un cascinale delle Langhe, con la carrozzeria graffiata e meno di 80.000 km. Quando presi l'appuntamento per visionarla scoprii che questo signore abitava a pochi metri da casa mia. La comprai per 1500 euro, più o meno quanto ricavai dalla vincita di un premio letterario indetto dall'Asi". Poiché l'auto non era perfetta, Michele l'affidò al suo carrozziere che la riverniciò nella tinta originale Blu Azzurrite per 1200 euro. Ci fu poi bisogno di una messa a punto della mec-





canica (sostituzione della cinghia di distribuzione, delle boccole dell'avantreno e dei liquidi) che gli costò altri 800 euro. Mancavano poi i quattro anelli cromati delle ruote, che furono trovati non senza difficoltà da un vecchio ricambista per 50 euro. "Il problema dei ricambi è molto sentito sulla '131'", continua Michele, "molti pezzi sembrano scomparsi dalla circolazione, come i lamierati, la fanaleria, l'arredamento interno e persino il parabrezza. Le auto di questo tipo sono state infatti quasi tutte demolite a fine anni Novanta per beneficiare degli incentivi e nessuno si è preoccupa-

to di conservarne i ricambi. Per fortuna a livello di meccanica si trova invece tutto". Tursi si è appassionato subito al suo nuovo acquisto al punto da aprire il forum fiat131.adoforum.net dove gli appassionati possono scambiarsi informazioni e consigli sul restauro.

Michele ha poi organizzato nel 2009 il primo raduno internazionale di "131" al quale hanno preso parte collezionisti di tutta Europa. Ma torniamo a questo esemplare, che oggi si presenta in perfette condizioni, sia all'esterno sia all'interno. I sedili, in velluto grigio, sono quelli originali e il ▶

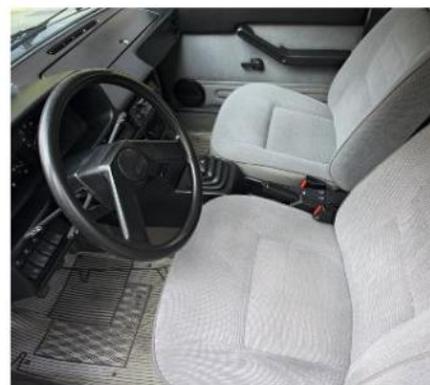
Grande stradista

Sopra. La versione "1300" da 70 CV è un po' sottomotorizzata. Le prestazioni, tuttavia, se si tirano le marce al limite, sono soddisfacenti. La velocità massima dichiarata era di 155 km/h, ragion per cui si possono mantenere i 130 km/h di crociera senza problemi, grazie anche alla quinta di riposo. La "Supermirafiori" vale sui 1000 euro.



Divano per due

A sinistra. L'abitabilità è buona, ma solo per quattro. Un quinto passeggero è infatti sacrificato. Non troppo agevole l'accesso ai posti posteriori, a causa del limitato angolo di apertura delle porte. **Sotto.** Il rivestimento in velluto è stato introdotto nel 1982, l'anno precedente era di tessuto spigato.



Autoradio supereconomica

A sinistra. La parte centrale del cruscotto è occupata dai comandi dell'impianto di climatizzazione (senza aria condizionata) e dal vano radio. In questo caso l'apparecchio è un Autovax dell'epoca con lettore audiocassette, acquistato a un'asta su eBay per una trentina di euro.

CARATTERISTICHE

Motore Ant. longitudinale - 4 cilindri in linea
 Alésaggio 78 mm - Corsa 84 mm
 Cilindrata 1367 cm³
 Rapporto di compressione 9:1
 Potenza 70 CV DIN 5500 giri/min
 Coppia 11 kgm DIN a 3800 giri/min
 Due alberi a camme in testa (cinghia)
 Un carburatore doppio corpo
 Weber "32ADF 51/250" o Solex "C32 TEIE/7"
 Accensione a spinterogeno
 Lubrificazione forzata, 3,5 litri
 Raffreddamento ad acqua
 Impianto elettrico 12 V, batteria 45 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
 Cambio a 5 marce
 Leva di comando centrale
 Frizione monodisco a secco
 Rapporto al ponte 10/41
 Pneumatici 165 SR 13.

Corpo vettura Berlina 4 porte, 5 posti
 Carrozzeria portante in acciaio
 Sospensioni ant. a ruote indipendenti, bracci trasversali, barra trasversale, molle elicoidali
 Sospensioni post. a ponte rigido, 4 puntoni longitudinali e 1 trasversale, molle elicoidali
 Ammortizzatori idraulici
 Freni ant. a disco con servofreno
 Sterzo a cremagliera
 Serbatoio carburante 53 litri.

Dimensioni e peso Passo 2490 mm
 Carreggiata ant./post. 1386/1327 mm
 Lungh. 4264 mm - Largh. 1644 mm
 Altezza 1411 mm - Peso a vuoto 1025 kg.

Prestazioni Velocità 155 km/h (in IV)
 Accelerazione 0-100 km/h in 16 secondi
 Consumo medio 8,9 l/100 km.



Come fosse ancora nuova

Sopra. Nel vano portaoggetti era conservata, oltre al libretto, anche tutta la documentazione consegnata nel 1982 con la vettura.

Sotto. Il vano bagagli è ampio e regolare. La capacità è di 400 dm³.



cruscotto è come nuovo. Michele ha solo aggiunto l'autoradio con mangianastri, un'Autovox anni Ottanta che ha pagato trenta euro. La vettura è stata quindi iscritta al Registro Fiat Italiano dove ha ottenuto un'ottima valutazione. "L'unica pecca è l'impianto a gas, montato dal primo acquirente e che non è mai stato usato. La mia intenzione è di farlo smontare al più presto per riportare anche il vano motore alle sue condizioni d'origine".

Facciamo ora un giro a bordo della "Supermirafiori" di Michele, uscendo da Torino dove, quasi fosse uno scherzo del destino, le auto più vecchie non possono circolare durante i giorni feriali di tutti i mesi dell'anno (per le foto abbiamo ottenuto un permesso speciale). Nonostante il motore di soli 1,3 litri (la terza serie della "131" monta

una nuova unità con testa ridisegnata, diverso basamento, nuove camere di combustione e corsa corta dei pistoni) le prestazioni sono abbastanza buone, anche se per sfruttare tutta la potenza occorre tirare tutte le marce.

Il pregio principale di questo modello sta però nel confort, assicurato da sedili ampi e ben imbottiti e dalla buona insonorizzazione, che permette di percorrere molti chilometri senza stancarsi. La tenuta di strada, verificata sulle colline sopra Torino, è sicura e per avvertire una scodata del retrotreno bisogna davvero esagerare col gas. Ma i 70 CV del bialbero Fiat non sono certo molti e limitano questo pericolo al minimo. Del resto, Michele tiene troppo alla sua "Supermirafiori" per metterla in situazioni rischiose... 



Attenti al gas

A destra. Il vano motore è "invaso" dai tubi dell'impianto a gas, che Michele intende eliminare per ripristinare l'originalità della vettura. Nell'altra pagina. Il colore di questa "131" è il Blu Azzurrite: nella gamma della terza serie c'erano quattro tinte pastello e due metallizzate.





MOTORE GENEROSO MA SERVONO I BICIPITI

Berlina da famiglia per eccellenza, anche con il "1300" da 70 CV non deludeva. Lo sterzo pesante e il retrotreno tra i suoi punti deboli

di Alfredo Albertini

Giunta al pieno della sua maturità, la "131" nella sua ultima evoluzione venne sottoposta nuovamente al responso degli strumenti di Quattroruote. La prova pubblicata sul numero di aprile del 1982 era in realtà una comparazione tra le quattro versioni "Super" della berlina, la "1300", la "1600", la "2000" a benzina e la "2500" a gasolio. Molte le valutazioni positive, comuni a tutti i modelli, tra cui l'estetica (ancora piacevole), l'abitabilità (soddisfacente per quattro), il posto guida (confortevole, con tutti i comandi ben disposti), la strumentazione (completa e ben visibile), la climatizzazione (efficiente grazie alle numerose bocchette), la visibilità (buona grazie alle ampie superfici vetrate) e gli accessori (dotazione completa con alcuni optional qualificanti come tetto apribile e aria condizionata).

Per quanto riguarda la meccanica e il comportamento su strada, la "1300" venne considerata un po' sottomotorizzata, soprattutto in considerazione del peso non indifferente (oltre una tonnellata a vuoto). L'accelerazione risultò tuttavia soddisfacente, con un tempo da 0 a 100 km/h di 12,5 secondi (la "2000" fermò invece il cronometro sotto i 10 secondi). Buona la velocità massima, che nella versione di cilindrata più bassa sfiorò i 160 km/h in quarta. In quinta, considerata marcia di riposo, la "1300" non superò invece i 150 km/h, ovviamente a un regime decisamente inferiore. Il voto peg-

giore (due stelle) venne attribuito allo sterzo, troppo pesante a causa della mancanza del "servo". Solo tre stelle infine alla tenuta di strada, caratterizzata da un sottosterzo iniziale e da un repentino sovrasterzo se si guidava al limite, causa di scodate non facilmente controllabili dal guidatore medio. 

Schema classico

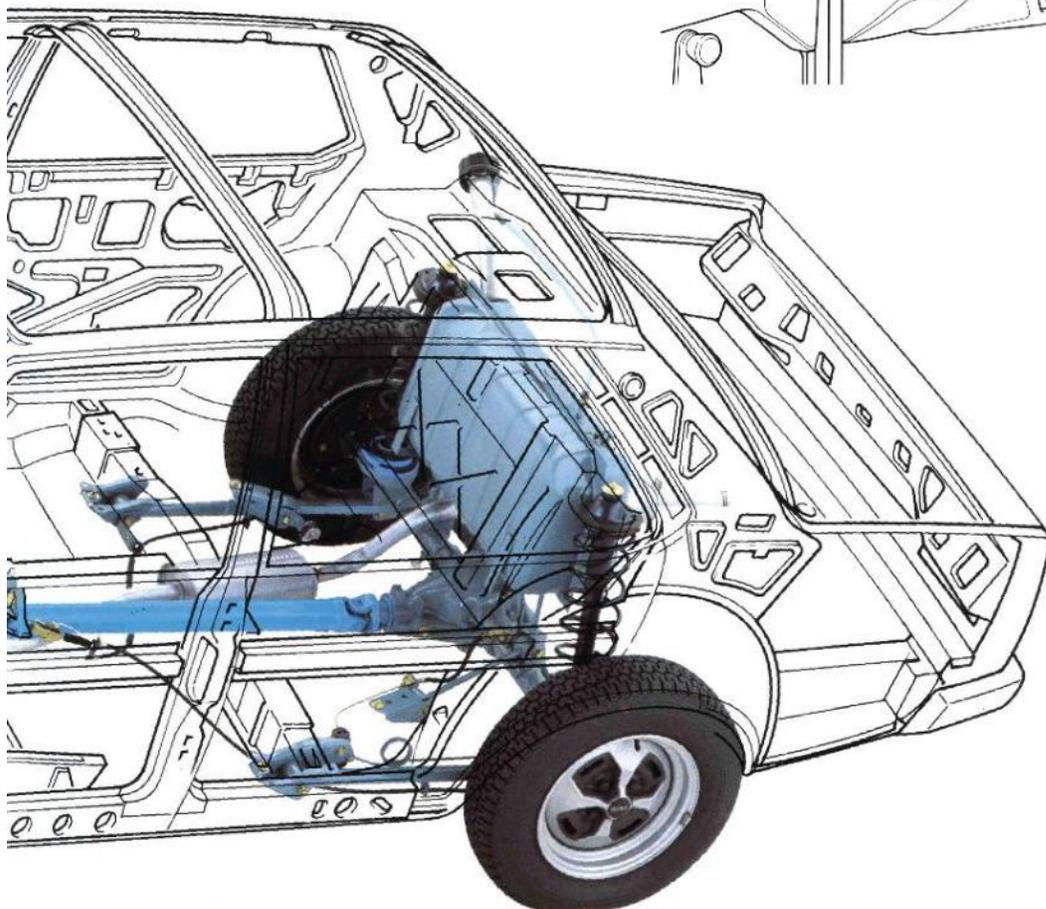
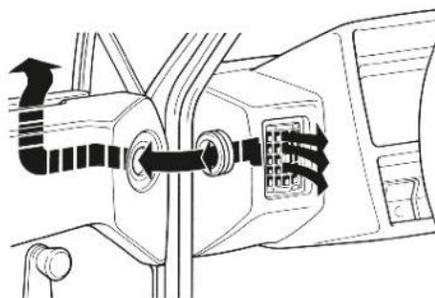
Sopra. L'impostazione meccanica era rimasta quella della prima serie del 1974: motore anteriore longitudinale, trazione posteriore, ponte rigido al retrotreno. I freni erano a disco solo sulle ruote anteriori. Il serbatoio era in posizione protetta alle spalle dello schienale.



LE CONCORRENTI NEL 1982

						
	Fiat 131 Supermirafiori	Alfa Romeo Giulietta 1.3	Audi 80 GL	Opel Ascona 1.3 S	Renault 18 GTL	Talbot Solara 1.3 LS
Cilindrata cm ³	1367	1357	1296	1297	1397	1294
Potenza CV DIN/giri	70/5800	95/6000	60/5600	75/5800	64/5500	68/5600
Velocità km/h	155	165	150	160	153	153
Prezzo all'epoca lire	10.791.000	11.446.000	9.375.000	8.566.000	8.782.000	7.910.000
Quotazione attuale euro	1000	2500	1000	1000	1000	1000

Visibilità perfetta
A destra. Il sistema che consentiva il disappannamento dei cristalli laterali, allora ancora poco diffuso sulle berline di classe media.



I DATI DI QUATTORRUOTE

aprile 1982

Velocità massima km/h

Dichiarata	155
Effettiva	159,392 (in IV)

Accelerazione da fermo

Velocità km/h	secondi
0-80	7,8
0-100	12,5
0-120	18,8

Consumi

Velocità km/h	litri/100 km
90	7,5
100	8,3
110	8,9
120	10,0
140	12,2

Frenata

Velocità km/h	metri
100	54,2
140	106,2

LA PAGELLA

Estetica ****
Linea classica e ancora piacevole. Un po' superata rispetto ad altre rivali.

Assetto di guida ****
Ben studiato con corretta disposizione dei comandi. Bene il volante regolabile.

Velocità ****
Abbastanza sostenuta, sia in rapporto alla cilindrata sia alla potenza limitata.

Accelerazione e ripresa ****
Nonostante il peso e il motore piccolo, i tempi sul km e sui 400 m sono buoni.

Efficienza **
Penalizzata dall'aerodinamica non eccezionale. Meglio quella del motore.

Consumo ***
Non è economica, specie in rapporto alla cilindrata; la media è 10 km/litro.

Tenuta di strada ***
Il sottosterzo iniziale si trasforma in sovrasterzo solo nelle condizioni limite.

Confort di marcia ****
Una delle qualità principali. I sedili e le sospensioni la rendono molto comoda.

Motore ****
Il bialbero Fiat è brillante e potente ma è penalizzato dal peso della vettura.

Cambio di velocità ****
Manovrabilità ottima anche se con innesti un po' duri. La quinta è di riposo.

Sterzo **
Manca il "servo" ed è troppo pesante in manovra e anche a bassa velocità.

Freni ***
Discretamente potenti e proporzionati alle prestazioni. Corsa del pedale lunga.

SEMBRA QUASI UNA FERRARI



406

È una delle più convincenti realizzazioni della Pininfarina di fine anni 90. La versione con il V6 di tre litri rappresenta la quadratura del cerchio: elegante, confortevole, rifinita con cura artigianale, stabile, sicura e veloce (supera i 235 km/h). Tanto da conquistare il pilota Giancarlo Fisichella

di Marco Di Pietro

Pro

Design Pininfarina
Attività di club
Prestazioni sportive ("3000")
Rivalutazione certa
Prezzo molto interessante

Contro

Modello non ancora storico
Paga bollo e assicurazione
Ricambi specifici costosi
La "3000" è rara in Italia
Molti esemplari "vissuti"

Due aggettivi descrivono compiutamente la Peugeot "406 Coupé": sobria ed elegante. Trattati del resto comuni a tutte le "fuoriserie" che Pininfarina ha derivato dalle berline della Casa del Leone. Una collaborazione iniziata nel lontano 1951 con il progetto per la "403"; Pininfarina è stato quindi "il" consulente stilistico per eccellenza della Casa francese. Tale fecondo rapporto non si è limitato all'ambito del design, ma è divenuto una vera e propria partnership produttiva e infatti sono state centinaia di migliaia le Peugeot che sono state assemblate negli stabilimenti Pininfarina, in particolare coupé e cabriolet.

La "406 Coupé" entra in produzione nel 1997 e prende idealmente il posto della "504 Coupé", uscita dai listini 14 anni prima. Si tratta di una 4 posti di segmento medio-alto, la cui linea è quanto di più puro e stilisticamente riuscito vi sia sul mercato all'epoca. Un sapiente mix di stili Peugeot, nel quale si riconoscono le influenze di alcune fra le più affascinanti coupé realizzate da Pininfarina negli anni 90. Sono in molti, per esempio, a riconoscere i tratti della Ferrari "456 GT", allora la 4 posti più prestigiosa di Maranello. Per gli appassionati la "406 Coupé" è una vera e propria "Ferrarina".

Con questi presupposti il successo commerciale non può ovviamente sorprendere: in nove an-

Si riconosce dai fendinebbia
Nella foto. La "406 Coupé" è stata prodotta in due serie: la "D8" (fino a febbraio 2003) è riconoscibile dai fari fendinebbia "rettangolari" e per la "bocca" anteriore stretta. La "D9", oltre alle differenze nel frontale con i fendinebbia lenticolari incassati (e la presa d'aria inferiore più grande e con listelli cromati), ha anche la console centrale rivestita in pelle.



Il colore della pelle

Sopra. Gli interni delle "406 Coupé Plus" sono di serie in cuoio: quattro le tinte disponibili: Alezan (color cuoio naturale, come nell'immagine), nero, rosso o bianco. Nella seconda serie "D9", il rosso è sostituito dal blu cobalto. Gli schienali separati delle poltrone posteriori possono essere ripiegati per aumentare la capacità di carico.

ni di produzione dagli stabilimenti di Grugliasco ne escono ben 107.631 esemplari, 5130 dei quali non lasciano il Belpaese, ma vengono acquistati da clienti italiani. Che ovviamente preferiscono puntare sulle versioni equipaggiate col quattro cilindri 2 litri a benzina da 132 CV della serie "XU" (sostituito nel 1999 dal nuovo "EW" da 136 CV, a sua volta affiancato da un 2,2 litri da 158 CV nel 2001) e, a partire dal 2001, con il diesel "2.2 HDI" da 136 cavalli.

Sono pochi gli appassionati italiani che scelgono il V6 3 litri 24V da 190 CV (che diventano 210 nel 2000), un equilibrato, rotondo e vigoroso sei cilindri che, in ottica collezionistica, è il motore preferibile per la "406 Coupé". Propulsore che all'estero ha riscosso invece un successo notevole: ben 32.074 uni-

tà costruite (pari al 29,8% dell'intera produzione). Una quota importante (il 46,8%, pari a circa 50.000 unità) delle "406 Coupé" prodotte viene venduta in Francia, che quindi rimane il mercato di riferimento per chi è a caccia di un esemplare e non si accontenta di ciò che offre l'usato in Italia. A seguire, la Germania (13.500 esemplari, cioè il 12,7%) e la Spagna (6578 unità, cioè il 6,2%). La "406 Coupé" si rivela un'autentica auto "globale", venendo commercializzata ufficialmente persino in Giappone (964 esemplari) e in Messico (609).

Nessun dubbio quindi sul suo avvenire da "storica". In Francia (e, parzialmente, in Germania) è già considerata tale (con prezzi lievitati a più del doppio rispetto all'Italia). Anzi, risulta essere una del-

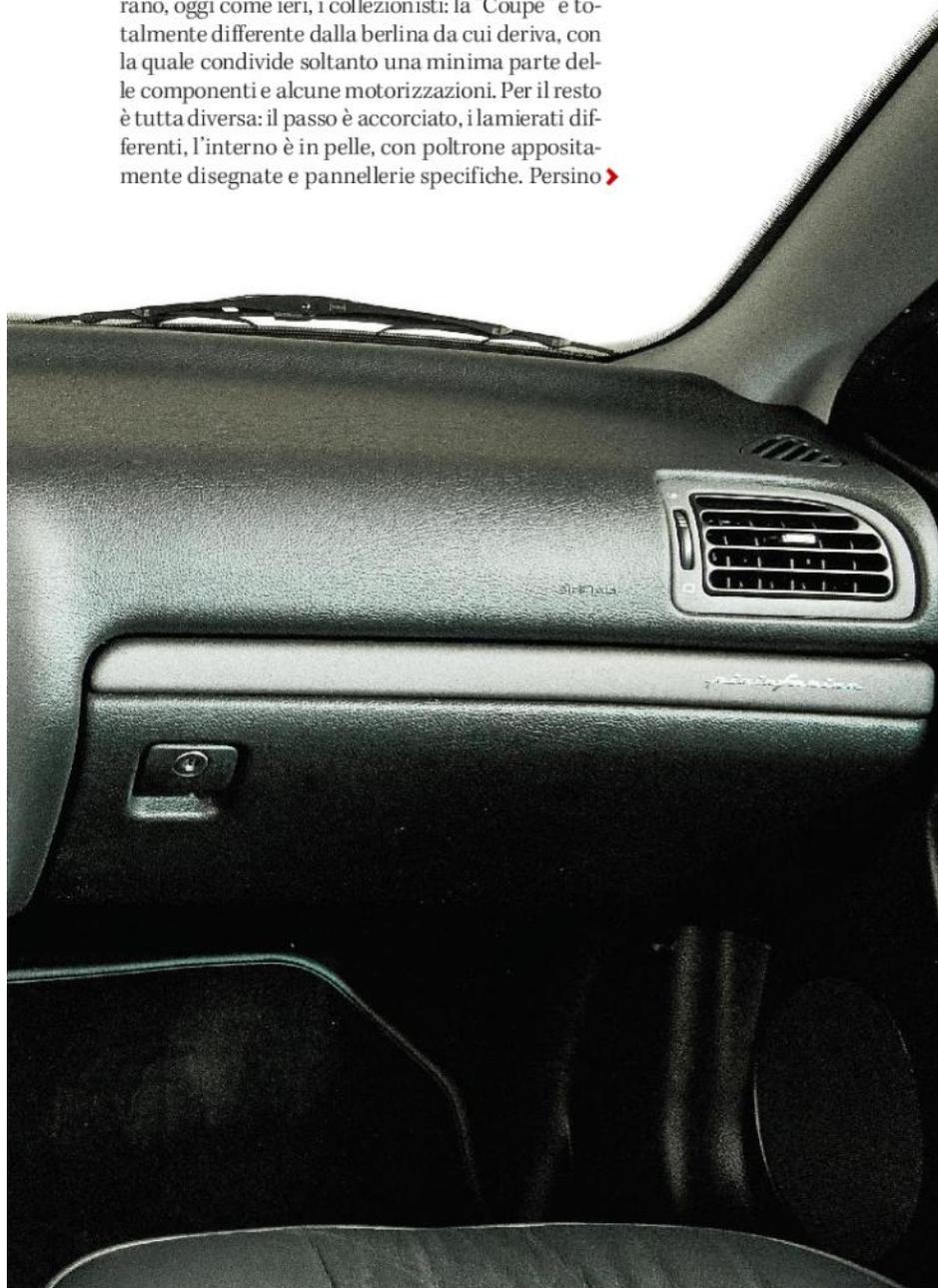
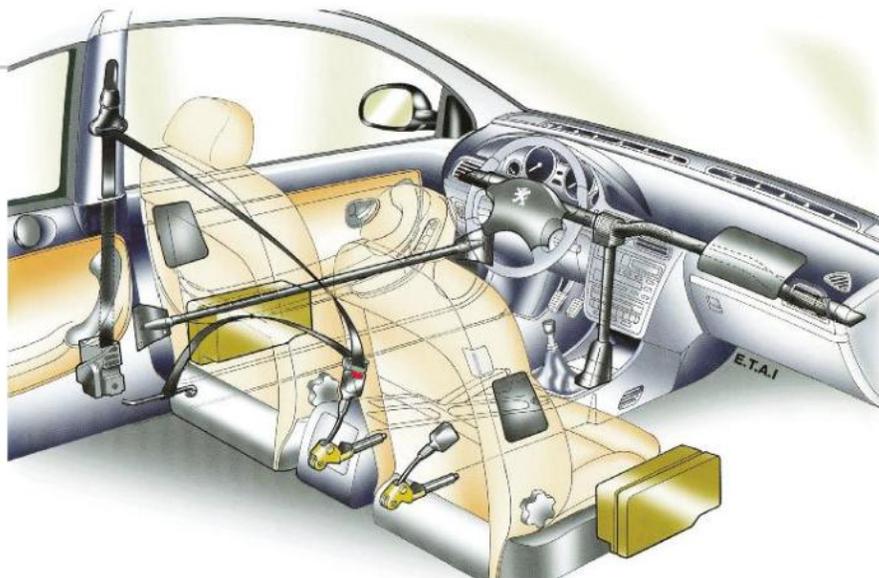


La sicurezza non si ferma

A destra. La dotazione viene costantemente integrata: nel 1999 gli airbag passano da due a quattro, dopo l'agosto del 2001 viene adottato il sensore per l'accensione automatica dei fari, gli airbag frontali diventano adattivi e l'ESP entra a far parte dell'equipaggiamento di serie.

le youngtimer più promettenti. Uno status conquistato innanzitutto grazie al fatto di essere stata prodotta nello stabilimento del più famoso carrozziere al mondo e alla purezza delle sue linee classiche, ma al tempo stesso moderne.

Senza dimenticare la qualità delle finiture, assolutamente artigianali e di ottimo livello. Proprio l'allestimento è una delle caratteristiche che attirano, oggi come ieri, i collezionisti: la "Coupé" è totalmente differente dalla berlina da cui deriva, con la quale condivide soltanto una minima parte delle componenti e alcune motorizzazioni. Per il resto è tutta diversa: il passo è accorciato, i lamierati differenti, l'interno è in pelle, con poltrone appositamente disegnate e pannellere specifiche. Persino ▶



Poltrone di 1ª classe

Sopra. L'interno della coupé francese è un trionfo di pelle di alta qualità (e di produzione italiana). Il confort distingue questa quattro posti da tutte le concorrenti, forse più sportive, ma non altrettanto comode. Il rivestimento in cuoio, dopo il mese di maggio del 2000, passa da traforato a plissettato. Nella stessa occasione il volante diventa bicolore: nero in abbinamento alla tinta dei sedili.

L'apparenza inganna

A sinistra. La forma del cruscotto è simile a quella della berlina e della station wagon, ma si distingue per molti particolari e per le dimensioni. La plancia raffigurata qui accanto è facilmente identificabile come quella di una prima serie ante 1999 perché il volante è privo dei comandi per la radio.

LA TECNICA

L'AUTOMATICO DENUNCIA L'ETÀ

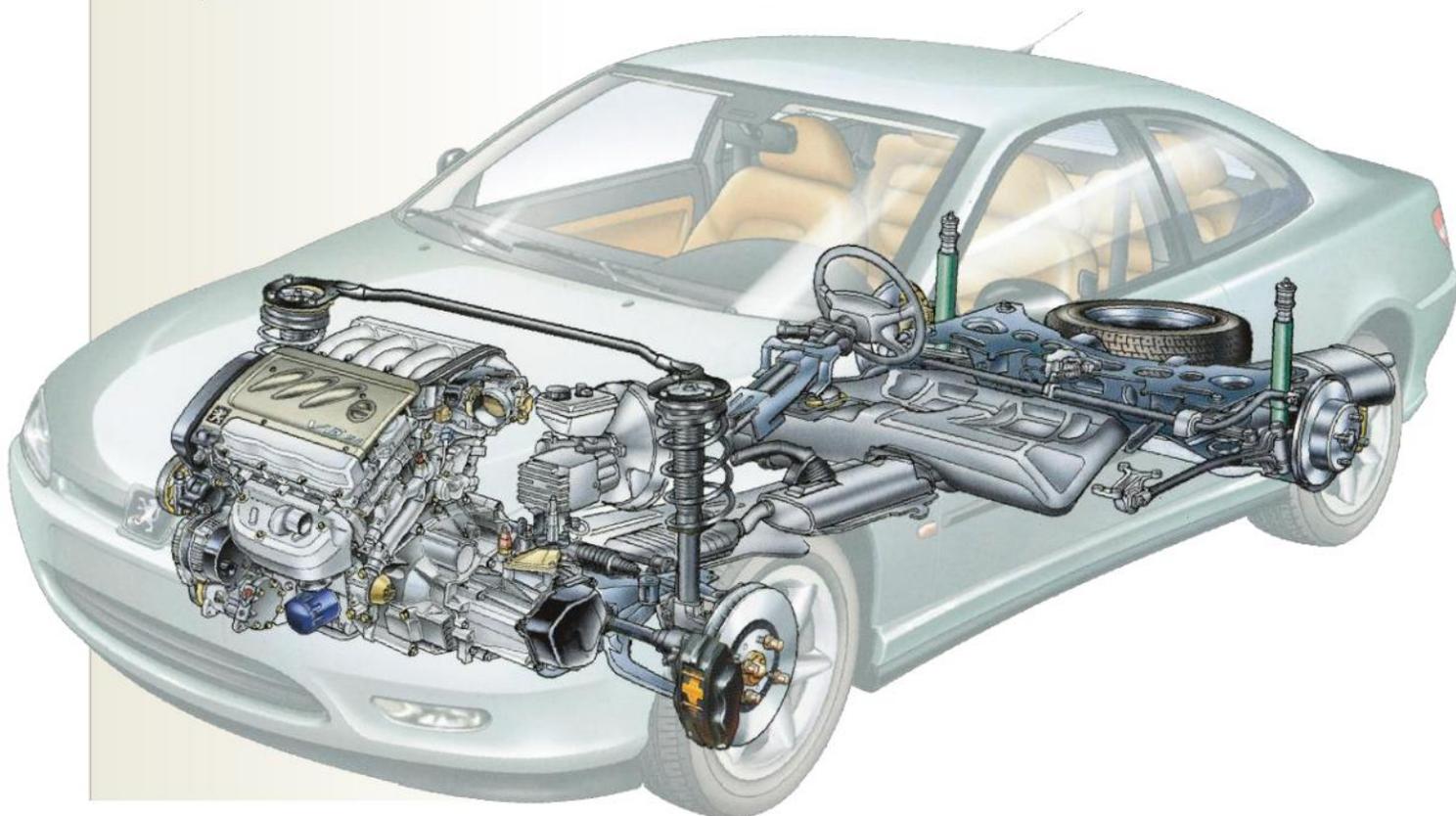
Il cuore della "406 Coupé 3.0" è il sei cilindri a V di 60 gradi con cilindrata appena al di sotto della soglia dei tre litri. Un motore che eroga 190 CV (194 secondo alcuni dati di omologazione), al regime di 5500-5750 giri. Può però raggiungere i 6600 giri prima che l'elettronica stacchi l'alimentazione per preservare il motore dal fuorigiri. Questo per quanto concerne la versione "ES9J4", prodotta fino al dicembre 1999; la serie aggiornata, chiamata "ES9J4S", raggiunge invece i 210 CV a 6000 giri. La coppia è di 267 Nm a 4000 giri (nella prima versione), poi cresce a 285 Nm a 3750 giri. Di serie la "3.0 24V" offre un cambio manuale a cinque marce, ma a richiesta dispone di un ottimo automatico a quattro rapporti. Rispetto agli automatici attuali, però, si sente la mancanza di un numero di rapporti maggiori e di una gestione elettronica più raffinata. Lo schema è convenzionale con motore e trazione anteriori; l'ASR di serie permette di evitare lo slittamento dell'avantreno in accelerazione. La trazione diventa ancora più sicura quando l'ESP entra a far parte della dotazione standard. Il pianale è praticamente identico a quello della contemporanea "media" di Citroën, la "Xantia" (tranne che per le sospensioni che sulla "406" non sono idropneumatiche); davanti c'è uno schema McPherson, dietro un raffinato multilink con effetto autosterzante, che dona alla vettura una maggiore agilità in curva. Da notare che la "406 Coupé" è più lunga di qualche centimetro rispetto alla versione berlina a 4 porte.

RICAMBI

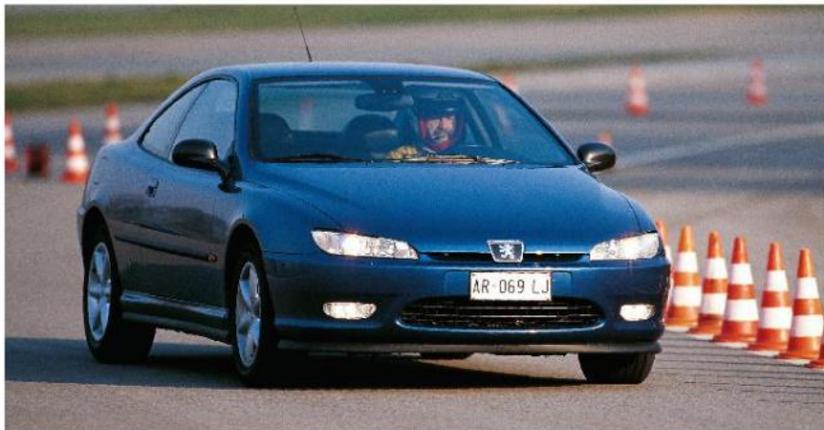
Proiettore anteriore	€ 400
Fanale posteriore	250
Pastiglie freni ant.	180
Dischi anteriori	200
Set 4 pneumatici	600
Cofano anteriore	500
Portiera	650
Set 4 cerchi da 16" (usati)	400
Motore revisionato completo	5000
Terminale di scarico	250

CARATTERISTICHE

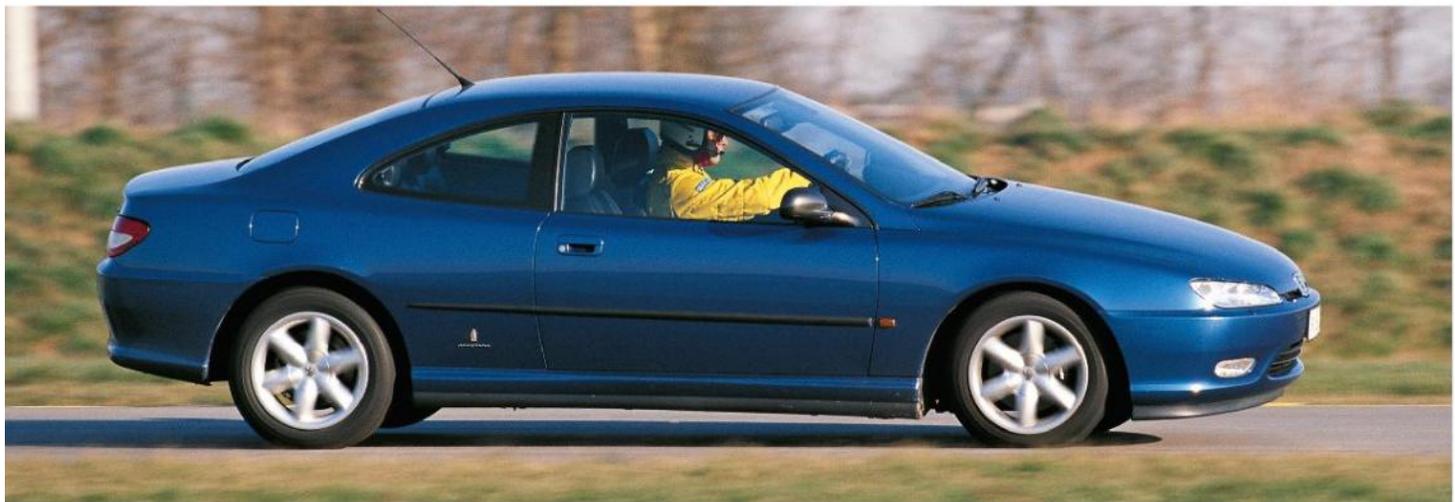
Motore	Anteriore, longitudinale - 6 cilindri a V (60°) Alesaggio 87 mm - Corsa 82,6 mm Cilindrata 2946 cm ³ Rapporto di compressione 10,5:1 Potenza 190 CV (140 kW) a 5500-5750 giri/min Coppia massima 267 Nm a 4000 giri/min Distribuzione a due alberi a camme in testa per bancata, 4 valvole per cilindro Iniezione elettronica multipoint Lubrificazione forzata a carter umido Raffreddamento ad acqua Impianto elettrico a 12 V, batteria 70 Ah.
Trasmissione	Trazione anteriore Cambio manuale a 5 marce (a richiesta automatico a 4 rapporti) Leva di comando centrale Frizione monodisco a secco Pneumatici 215/55 ZR 16 Cerchi in lega da 7,0x16J.
Corpo vettura	Coupé due porte, quattro posti Scocca portante in acciaio Sosp. ant. a ruote indipendenti, schema McPherson Sosp. post. a ruote indipendenti, multilink Barra stabilizzatrice anteriore e posteriore Ammortizzatori idraulici telescopici Freni a disco (ant. autoventilanti), ABS Scatola guida a cremagliera, servosterzo Serbatoio carburante 70 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2700 mm Carreggiata ant./post. 1510/1525 mm Lunghezza 4615 mm Larghezza 1780 mm - Altezza 1352 mm Peso in ordine di marcia 1458 kg.
Prestazioni	Velocità 235 km/h Consumo medio 11 litri/100 km Accelerazione 0-100 km/h 7 secondi.



GAMMA COLORI



Denominazione	Codice colore
Byzance (blu medio met.)	EGT
Récif (Blu Francia met.)	KMF
Riviéra (azzurro met.)	EGF
Hypérian (azzurro chiaro met.)	M4XC
Lugano (verde chiaro met.)	KQK
Cosmos (grigio scuro met.)	EYF
Granit (nero met.)	EXV
Gris Céndre (grigio chiaro met.)	ETS
Hadès (grigio medio met.)	EZD
Thallium (argento met.)	EVW
Solstice (beige met.)	KCS
Polo (verde met.)	KQF
Louxor (giallo pastello)	KBM
Lucifer (rosso met.)	EKQ
Ecarlate (rosso pastello)	EKG



la gamma colori e gli accostamenti interno-esterno differiscono da quelli delle berline "406" prodotte in Francia. L'interesse da parte dei collezionisti è giustificato anche dalla meccanica, che nel caso della "3.0 V6 24V" è piuttosto raffinata e in grado di garantire prestazioni di tutto rispetto. Non a caso Quattroruote, quando nel 1997 ne provò un esemplare, decise di affidarla alle esperte mani del pilota di Formula 1 Giancarlo Fisichella, che all'epoca correva con una monoposto Jordan motorizzata da Peugeot.

Per chi è a caccia di un affare, aggiungiamo anche che in Italia le "406 Coupé" hanno quotazioni che sfiorano il ridicolo: 3000 euro per le V6 immacolate, la metà per le "2000" e "2200". Qualche interes-

se, ma come semplici auto usate, riscuotono le "2.2 HDI" a gasolio, che però non saranno mai apprezzate come "storiche". Mettersi alla ricerca di una "406 Coupé" è facilissimo: basta spulciare gli annunci sui siti di e-commerce automobilistico (partendo, per esempio, da www.quattroruote.it) e ne spuntano fuori a bizzeffe (più rare ovviamente le "3.0").

La coupé del Leone, insomma, non è ancora entrata nel mirino del collezionismo di massa, nonostante l'attivissimo club dedicato a questo modello (i contatti web sono all'indirizzo www.406coupe.it) costituisca una miniera di informazioni e le sue attività associative invogliano i collezionisti neofiti a entrarne in possesso. Proprio la cultura storica e il grande interesse per i modelli del passato fan- ➤

Promossa a pieni voti

Sopra. Il comportamento in pista e su strada della "406 Coupé" meritò la lode durante le prove di Quattroruote: raggiunse le cinque stelle, ossia il massimo dei voti, per quanto riguardava motore, accelerazione, ripresa, cambio, sterzo, freni, tenuta di strada e stabilità. Un attimo "en plein".

LE CONCORRENTI

					
	Peugeot 406 Coupé 3.0 V6 24V	BMW 328 Ci	Lancia k Coupé 3.0 V6 24V	Mercedes CLK 320	Volvo C70 2.0i Turbo 20V T-5
Cilindrata cm ³	2946	2793	2959	3199	1984
Potenza CV/kW	190/140	193/142	204/150	224/165	226/166
Velocità km/h	235	242	220	240	245
Prezzo all'epoca lire	66.200.000	71.792.000	87.550.000	87.561.000	70.537.000
Quotazione attuale euro	3000	4500	2000	5000	2000

IL DOMATORE DI LEONI

A 24 anni, nella seconda metà degli anni Novanta, il pilota romano era già in Formula 1. Al volante della Jordan motorizzata Peugeot, un mostro da 750 CV, si permetteva il lusso (ogni tanto), di punzecchiare il campione Michael Schumacher. Nella vita di tutti i giorni si sedeva al volante di una Peugeot "406 Coupé 3.0 24V". Chi meglio di lui, quindi, poteva giudicarla per Quattroruote? "È un eccellente compromesso tra due realtà: su strada offre ampio confort, facilità e sicurezza di guida, silenzio meccanico anche alle alte velocità e un motore con risposte morbide anche sotto i 4000 giri. In pista si trasforma: tra i 4000 e i 6000 giri si sveglia, assume un tiro deciso e pieno, le sospensioni (elettroniche nella versione in prova) assumono un assetto più rigido, il rollio diminuisce

nelle curve e il beccheggio in frenata è quasi inesistente". Ottimi sono giudicati la frenata e lo sterzo, anche se l'ABS, su strada non perfettamente piana, fa saltellare la vettura con conseguenti allungamenti degli spazi d'arresto. Eccellente la stabilità (un giudizio confermato anche dai collaudatori di Quattroruote): il sottosterzo è poco accentuato per una trazione anteriore di grande potenza. Per affrontare velocemente le curve, basta inserire una marcia alta e accelerare con gradualità. "Per annullare del tutto il sottosterzo, basta un leggero colpo di freni prima dell'inserimento in curva: il posteriore tende a scomporsi leggermente in sovrasterzo e permette di uscire più veloci". Ma queste sono manovre da pilota...



Ci vuole un "Fisico" bestiale
Sopra. Per Giancarlo Fisichella l'impressione di guida della Peugeot "406 Coupé" (pubblicata da Quattroruote nel dicembre 1997) era supportata dall'esperienza di decine di migliaia di chilometri percorsi su un esemplare identico (la coupé franco-italiana era all'epoca la sua auto di servizio). Dunque la sua conoscenza andava ben al di là di un semplice "giretto" di assaggio.



RILEVAZIONI di Quattroruote (marzo 1998)

Velocità massima

Dichiarata	235 km/h
Effettiva	237,986 km/h in V marcia

Accelerazione

km/h	secondi
0-60	3,8
0-100	7,7
0-120	10,3
0-130	11,8

Ripresa in IV marcia

km/h	secondi
70-80	2,8
70-100	7,8
70-110	10,4
70-120	13,0
70-130	15,9

Frenata

km/h	metri
60	13,3
100	36,9
120	53,1

Consumi in V marcia

km/h	km/litro
60	18,1
90	14,2
100	13,2
120	11,3
130	10,6



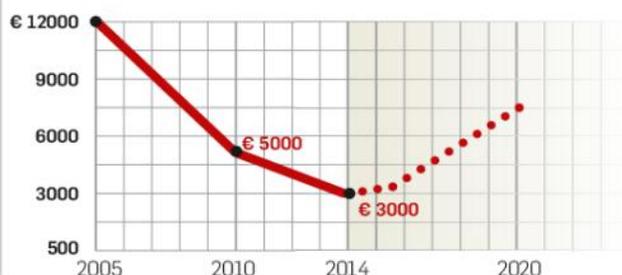
LA PAGELLA

Fascino	*****	Una granturismo comoda, spaziosa, ben rifinita e realizzata artigianalmente da una grande firma del made in Italy.
Prezzo	*****	Costa pochissimo (oggi), anche se una "3.0" in ordine non è facilissima da reperire. A cifre simili è impossibile trovare di meglio.
Costo di gestione	****	Per essere una "tremila" consuma poco; la manutenzione non richiede manodopera specializzata (e costosa).
Uso quotidiano	****	Moderna in tutto e per tutto, non si sottrae all'utilizzo di tutti i giorni, prova ne è il fatto che molti esemplari hanno percorrenze elevate.
Affidabilità	*****	Difficile che si guasti. La qualità costruttiva e le componenti utilizzate da Pininfarina sono di ottima qualità.
Reperibilità ricambi	*****	Prodotta in oltre 100.000 unità, è facile da reperire anche dai demolitori. La rete Peugeot è in grado di fornire qualsiasi ricambio.
Attività dei club	*****	In Italia è attivissimo il 406 Coupé Club, che ha contatti con i sodalizi sparsi in tutta Europa. Molti e ben organizzati i raduni.

VALORE NEL TEMPO

ADESSO O TE NE PENTIRAI

Con 3000 euro si entra in possesso di un'auto di grande classe. Giunta al vertice nella parabola discendente, la "406 Coupé 3.0" inizierà la risalita molto presto. Facile che per la fine di questo decennio raggiunga livelli di quotazione decisamente più importanti. E non crediamo che la sua corsa si possa fermare. Un'occasione da cogliere al volo, prima che sia troppo tardi.



no parte del DNA della marca francese (che vanta il primato della prima auto in circolazione in Italia), la quale attraverso il proprio sodalizio ufficiale, il Club Storico Peugeot, censisce tutti i modelli della Casa con più di 20 anni di vita, senza però trascurare le youngtimer più promettenti.

Detto che la versione da ricercare è quella equipaggiata col V6, quali sono i difetti ricorrenti della "406 Coupé"? Non ce ne sono di specifici, se non legati alla produzione effettuata attingendo a componentistica originale: chi trova quindi un esemplare bisognoso di parecchie riparazioni per tornare all'originario splendore, è meglio che rivolga altrove le proprie attenzioni. I ricambi si trovano tutti (la Casa è attenta a garantire la disponibilità per tutte le componenti, anche quelle specifiche di Pininfarina), ma i prezzi non sono proprio economici. L'ideale sarebbe acquistare una seconda unità da utilizzare come do-

natrice (ovviamente per chi ha lo spazio per il ricovero di entrambe). Il V6 è longevo: i 300.000 km senza interventi di rilievo sono un traguardo "normale", purché sia stato sottoposto alla manutenzione ordinaria; il cambio manuale non presenta noie, quello automatico (optional) necessita una revisione non prima dei 250.000 km (e il costo raramente supera i 2000 euro).

Tra l'altro, la meccanica è in comune con molte vetture del gruppo PSA, il che facilita la caccia al ricambio usato. Le sospensioni elettroniche (disponibili a richiesta sulle "3.0" con motore da 190 CV), possono dare qualche grattacapo, tant'è che furono eliminate nel 1999. I pellami dei rivestimenti interni sono di qualità elevata e necessitano soltanto di cure periodiche di "ammorbidimento", per evitare screpolature. La qualità delle vernici, ovviamente per gli esemplari che non hanno mai fatto visita ai carrozzieri, è di ottimo livello.

In pista non fa una piega

In alto. Una comoda coupé allestita con grande cura e attenzione, che in pista sa farsi valere, evidenziando assetto e prestazioni da sportiva. Erede di una lunga stirpe di coupé nate dal binomio Peugeot-Pininfarina, diventerà un classico da collezione.



L'OBLIO DOPO

La storia di quest'auto si consumò in appena sei giorni, dal 5 al 10 maggio del 1950, quando corse la prima edizione della Carrera Panamericana con Felice Bonetto. Giunse ottava. Poi scomparve dalle cronache. Fino a oggi

di Fabrizio Greggio, foto di Lightflow

“**V**i interessa un'Alfa Romeo '6C 2500 Sport Freccia d'Oro'?” Al telefono è Corrado Lopresto, noto collezionista di prototipi e di fuoriserie allestite in esemplare unico dalle grandi firme dello stile italiano. Pensiamo di aver capito male, ma subito a fugare ogni nostra perplessità aggiunge: “Non si tratta di una '6C' normale, bensì della 'Freccia d'Oro' guidata da Felice Bonetto alla Carrera Panamericana del 1950”. Ecco svelato l'arcano. Ancora una volta Lopresto ha arricchito la sua preziosa collezione con una vettura davvero unica, sia pure in configurazione assolutamente di serie, rispolverando un avvincente capitolo di storia sportiva ormai dimenticato persino da molti cultori della Casa milanese.

Difficile biasimare tale vuoto di memoria, tenuto conto che la protagonista di questo straordinario ritrovamento, telaio numero 916.600 e motore 927.037, scomparve dalle cronache ben 64 anni addietro, all'indomani della prima edizione della Carrera Panamericana, conclusasi il 10 maggio del 1950. Poi più nulla, fino a oggi. Ma facciamo un piccolo passo indietro. Dopo essere stata annunciata ufficialmente nel marzo del 1949, nel febbraio del 1950 venne approntata la prima bozza del regolamento della Carrera Panamericana, gara organizzata dall'Asociación Nacional Automovilística (Ana), che riservava la partecipazione alle vetture strettamente di serie con carrozzeria chiusa e con almeno cinque posti.

Senza dubbio era una sfida massacrante per uomini e macchine, che aveva come arena un percorso lungo ben 3436 km, da Ciudad Juárez, al confine con gli Stati Uniti, a El Ocotil, villaggio prossimo al confine col Guatemala, suddiviso in nove tappe. L'organizzazione invitò quasi tutte le asso- ➤



LA CORSA IN *Messico*



Tocco di eleganza

Nella foto. La vettura come appariva nel 2013, quando fu acquistata da Corrado Lopresto. I cerchi ruota in origine erano a disco con feritoie; negli anni successivi, forse per dare un tocco di eleganza, furono montati quelli a raggi. In alto a sinistra. La "6C" alla Carrera Panamericana del 1950 con l'equipaggio Bonetto-Bonini.

Finita la "Carrera", la "916.600" fu acquistata da un imprenditore di Città del Messico e là rimase fino al 2012

Un primato per l'epoca

Sotto. La cosiddetta "terza serie" (fine 1949) beneficiò di un lieve restyling: nel frontale spiccavano lo scudetto percorso da un elemento verticale e le griglie inferiori ben distinte. La produzione della "Freccia d'Oro" fu avviata nel settembre del 1947 e terminò nel 1950 dopo circa 700 unità costruite, un primato insuperato fino all'avvento della "1900".



ciazioni di piloti del Nord e Sud America, oltre a quelle dei piloti europei. Il montepremi era molto allettante, 34.681 dollari, di cui metà destinata al vincitore. Attilio Camisa, uno degli ideatori della Carrera Panamericana e per anni collaboratore di Giovanni Canestrini presso la "Gazzetta dello Sport" prima di trasferirsi in Messico nel 1947, comprese subito l'importanza della competizione quale vetrina promozionale per l'industria italiana sul mercato americano, dove le sportive europee erano particolarmente apprezzate e ambite.

Egli quindi cercò in ogni modo di stimolare l'attenzione delle Case del Belpaese verso tale opportunità. Nonostante fossero molte le incognite di una prova così impegnativa in una nazione che debuttava sulla scena dell'automobilismo sportivo internazionale, l'Alfa Romeo decise a una settimana dallo scadere dei termini, fissato al 25 aprile, di iscrivere alla gara due "6C 2500 Sport Freccia d'Oro" tramite l'Automobile Club d'Italia. Si trattava delle vetture telaio numero 916.600, ritratta in queste pagine, e numero 916.602, entrambe approntate nel medesimo giorno, il 1° aprile del 1950. La scelta di inviare in Messico la versione da 93 CV anziché la "Super Sport" da 105 CV era stata caldeggiata da Giovanni Canestrini, il quale si era raccomandato di attenersi scrupolosamente al re- ➤





Interno conservato

A sinistra. L'abitacolo, in origine elegante e raffinato, appare in stato miserevole. Per fortuna l'interno non è stato pasticciato con interventi maldestri. Il pannello della porta destra non è andato perduto: è stato semplicemente smontato, forse in vista di un restauro mai avviato. I fondi della scocca non recano segni di corrosione passante.

Presca calda e sigaretta...

Sopra. Gli strumenti sono stati smontati. Il volante aveva la corona ricoperta da una "corda" per offrire una presa più sicura. Il rivestimento originale dei sedili appare del tutto irrecuperabile. Sul posto guida si riconoscono alcune bruciature di sigaretta, forse causate dallo stesso Bonetto, che anche in gara fumava senza sosta.



Sebbene trascurata, la vettura è giunta fino a noi senza aver subito restauri maldestri

Sopra. Sul parabrezza sono in bella mostra i bolli che testimoniano l'utilizzo regolare della vettura fino a metà anni Sessanta. Sotto. La pagina della stampa locale dedicata alla 7ª tappa della Carrera Panamericana (Puebla-Oaxaca), vinta da Bonetto, il quale percorse la tratta di 412 km in 3.45'26".

MAYO 8
7a. Etapa. 412 Kms. Puebla-Oaxaca
Tiempo: 6 h. 55 m.

En un solo día se recorren de nuevo los caminos que en el mes de mayo de 1952 se recorrieron en la primera etapa de la Carrera Panamericana. El piloto italiano Felice Bonetto, con el piloto mexicano Isidoro Ceroli, en un Alfa Romeo 6C 2500 Sport Freccia d'Oro, ganó la etapa con un tiempo de 6 h. 55 m. y 26 s. El Alfa Romeo 6C 2500 Sport Freccia d'Oro, que ganó la etapa, fue conducido por el piloto italiano Felice Bonetto y el piloto mexicano Isidoro Ceroli. El Alfa Romeo 6C 2500 Sport Freccia d'Oro, que ganó la etapa, fue conducido por el piloto italiano Felice Bonetto y el piloto mexicano Isidoro Ceroli.

CLASIFICACION

Pos.	Nombre	Equipo	Marca	Modelo	Motor	Velocidad
1	Felice Bonetto	Alfa Romeo	Ita.	6C	2500	150
2	Isidoro Ceroli	Alfa Romeo	Mex.	6C	2500	145
3	Antonio Pardo	Alfa Romeo	Ita.	6C	2500	140
4	Antonio Pardo	Alfa Romeo	Mex.	6C	2500	135
5	Antonio Pardo	Alfa Romeo	Ita.	6C	2500	130
6	Antonio Pardo	Alfa Romeo	Mex.	6C	2500	125
7	Antonio Pardo	Alfa Romeo	Ita.	6C	2500	120
8	Antonio Pardo	Alfa Romeo	Mex.	6C	2500	115
9	Antonio Pardo	Alfa Romeo	Ita.	6C	2500	110
10	Antonio Pardo	Alfa Romeo	Mex.	6C	2500	105
11	Antonio Pardo	Alfa Romeo	Ita.	6C	2500	100
12	Antonio Pardo	Alfa Romeo	Mex.	6C	2500	95
13	Antonio Pardo	Alfa Romeo	Ita.	6C	2500	90
14	Antonio Pardo	Alfa Romeo	Mex.	6C	2500	85
15	Antonio Pardo	Alfa Romeo	Ita.	6C	2500	80
16	Antonio Pardo	Alfa Romeo	Mex.	6C	2500	75
17	Antonio Pardo	Alfa Romeo	Ita.	6C	2500	70
18	Antonio Pardo	Alfa Romeo	Mex.	6C	2500	65
19	Antonio Pardo	Alfa Romeo	Ita.	6C	2500	60
20	Antonio Pardo	Alfa Romeo	Mex.	6C	2500	55

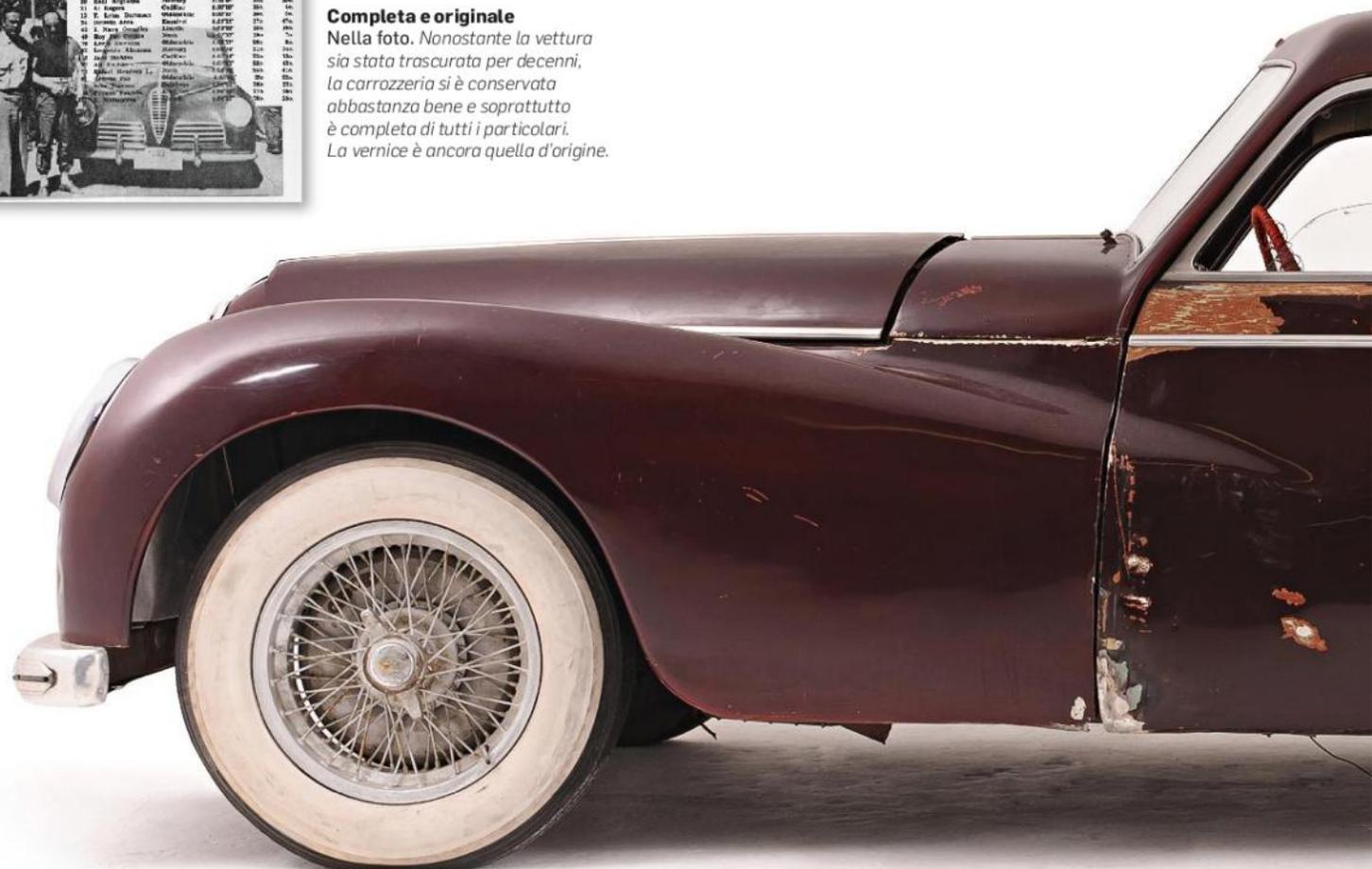
golamento che limitava l'iscrizione ad auto di serie, prodotte in almeno 50 esemplari e con ordinazioni di almeno altri 500. Nel dubbio la Casa milanese aveva optato quindi per il modello meno potente e più diffuso. Tale scelta si sarebbe poi rivelata ingenua o quantomeno troppo prudente, poiché i controlli della commissione si dimostrarono piuttosto approssimativi, un lasciapassare per molti piloti americani che si presentarono alla via con vetture elaborate.

La spedizione, resa possibile grazie al finanziamento di Bruno Pagliai, facoltoso uomo d'affari di Città del Messico di origine parmense, comprendeva solo quattro uomini: i piloti Felice Bonetto e Piero Taruffi, con i rispettivi meccanici Bruno Bonini e Isidoro Ceroli. Le macchine, seguite da Bonini e Ceroli, furono subito imbarcate nel porto di Le Havre con destinazione New York; da lì in treno alla volta di El Paso, in Texas, vicino a Ciudad Juárez, da dove il 5 maggio sarebbe partita la Carrera Panamericana. Ricorda Bonini: "Arrivammo il 1° maggio. Dovevamo ancora equipaggiare le nostre vetture con un serbatoio supplementare che ci procuram-

mo presso un'officina Ford e che poi montammo al posto del sedile posteriore". Alla partenza della "Carrera" si schierarono ben 126 vetture (di cui solo sei di produzione europea); tra queste la "916.600" affidata a Bonetto-Bonini, che corresse col numero di gara 103, e la "916.602" dell'equipaggio Taruffi-Ceroli, identificata dal numero 90.

Non fu un inizio incoraggiante per le italiane, subito in difficoltà a tenere il passo delle mastodontiche berline di Detroit, mosse da poderosi V8 di cilindrata doppia e per di più preparati, in barba al regolamento. Già nel corso della prima tappa divenne infatti manifesto il comportamento disinvolto delle Case americane: il tratto Ciudad Juárez-Chihuahua (375 km) fu vinto dalla Cadillac di Sterling alla media di 161,6 km. Una prova davvero straordinaria per una vettura la cui velocità massima dichiarata dalla Casa era di 155 km/h. Quel primo giorno di gara Taruffi dovette accontentarsi del 36° posto e Bonetto del 39°; subito però le Alfa iniziarono a risalire la classifica, sia pure lentamente. Dopo Città del Messico (6ª tappa) i lunghi rettilinei delle prime tappe lasciarono il posto a un tracciato più ▶

Completa e originale
Nella foto. Nonostante la vettura sia stata trascurata per decenni, la carrozzeria si è conservata abbastanza bene e soprattutto è completa di tutti i particolari. La vernice è ancora quella d'origine.





Alta e squadrata

A sinistra. Pur massiccia, la coda non manca di una certa eleganza. Sotto a destra. Il pannello porta è privo delle maniglie, smontate di recente, come si evince dai segni lasciati sul rivestimento dalle caratteristiche placche a goccia.



Visibilità migliorata

Nella foto. Con il restyling introdotto alla fine del 1949 furono allungati i finestrini posteriori e il lunotto venne ampliato. Tra le novità figurava anche l'impianto di riscaldamento con sbrinatori.

CARATTERISTICHE

Motore Ant. longitudinale - 6 cilindri in linea
 Alesaggio 72 mm - Corsa 100 mm
 Cilindrata 2443 cm³
 Rapporto di compressione 7,3:1
 Potenza 93 CV a 4600 giri/min
 Valvole a V in testa
 Distribuzione a due alberi a camme in testa
 Carburatore doppio corpo
 Lubrificazione forzata, 8 litri
 Raffreddamento ad acqua
 Impianto elettrico 12 V, batteria 64 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
 Cambio a 4 marce sincronizzate
 Leva di comando al volante
 Frizione monodisco a secco
 Rapporto al ponte 11/48
 Pneumatici 6,50 x 17
 Cerchi in lamiera.

Corpo vettura Berlina 2 porte, 5-6 posti
 Telaio a longheroni e traverse in acciaio
 Carrozzeria in acciaio
 Sospensioni ant. a ruote indipendenti, bracci trasversali, molle elicoidali racchiuse in cilindri, ammortizzatori idraulici
 Sospensioni post. a ruote indipendenti, barre di torsione longitudinali, ammortizz. idraulici telescopici
 Freni a tamburo
 Serbatoio carburante 80 litri.

Dimensioni e peso Passo 3000 mm
 Carreggiata ant./post. 1450/1470 mm
 Lungh. 4880 mm - Largh. 1820 mm
 Altezza 1530 mm - Peso a vuoto 1550 kg.

Prestazioni Velocità 155 km/h
 Consumo medio 13 l/100 km.



Ha i numeri giusti

Sopra. La placca della Dirección de Registro Federal de Automóviles posta sulla battuta della porta.

In alto. La targhetta identificativa e il numero di serie del motore visibili sul lato aspirazione.

tortuoso, con innumerevoli curve e saliscendi, e le "6C" poterono finalmente far valere le loro doti di agilità e tenuta di strada. Presto però l'asfalto ru-goso mise in crisi le gomme Pirelli che si usarono a un ritmo vertiginoso. Quando la scorta si esaurì, si dovette continuare con pneumatici della Goodrich prodotti in Messico, con scolpitura e mescola meno raffinate rispetto ai Pirelli, ma più resistenti.

Le Alfa Romeo continuarono a rimontare e finalmente Bonetto si aggiudicò la 7ª tappa (Puebla-Oaxaca, 412 km), mentre Taruffi conquistò il 4º posto, attardato dallo scoppio di uno pneumatico a 100 km dall'arrivo e dalla mancanza di car-



Corrado Lopresto l'ha riportata in Italia nel 2013 e ne ha subito avviato un puntuale restauro conservativo, terminato proprio in questi giorni

Carrozzeria sponsorizzata
In alto a destra. Nel restauro curato da Lopresto sono state ripristinate le scritte che "adornavano" la vettura durante la Carrera Panamericana.

burante (fortunatamente recuperato dalla vettura di uno spettatore). Epica fu la penultima tappa (Oaxaca-Tuxtla Gutiérrez), quando Bonetto percorse gli ultimi dieci chilometri sui cerchi, giungendo in 26ª posizione. L'ultimo giorno di gara (Tuxtla Gutiérrez-El Ocotal, 275 km, di cui 172 non asfaltati) vide trionfare Taruffi e Bonetto, giunti rispettivamente al 1° e 2° posto (in realtà il più veloce fu Roy Connor su Nash, ma venne squalificato); in classifica generale Piero Taruffi conquistò il 4° posto, Bonetto l'8°.

Terminata la gara, Bonini e Ceroli riportarono le "6C" a Città del Messico, ma durante il trasferimento il cambio della "916.600" cedette e Bonini dovette smontarlo sul ciglio della strada e farsi accompagnare fino a un'officina distante una cinquantina di chilometri per provvedere alla riparazione. Il sipario calò sulla prima Carrera Panamericana e delle due Alfa Romeo si persero le tracce. Secondo quanto riportato da Tito Anselmi nel volume "Alfa Romeo 6C 2500" (1993) entrambe le auto furono vendute dopo un anno, precisamente il 30/5/1951, a Bruno Pagliai, principale finanziatore della sfida alla "Carrera". Cosa ac-

cadde in quel lasso di tempo? Con ogni probabilità le due vetture non lasciarono mai il Messico e furono cedute subito dopo la gara a Bruno Pagliai, forse come ringraziamento per il suo supporto economico e logistico. Dopo alcuni mesi, siamo sempre nel campo delle supposizioni, si impose la necessità di "regolarizzare" la proprietà delle "6C" e di conseguenza si dovette procedere alla sopracitata vendita ufficiale delle vetture a suo nome.

Dalle ricerche effettuate da Corrado Lopresto è possibile ricostruire la storia della "916.600", almeno a grandi linee. Presso il Pubblico Registro Automobilistico, la "916.600" risulta radiata per "esportazione nel Messico" il 22 giugno del 1951. Poco dopo venne acquistata da un certo Arturo Quintana, residente a Città del Messico, che la conservò fino al 2012, quando la cedette a un appassionato inglese; fu quest'ultimo a riportare la "6C" nel Vecchio Continente, dopo ben 63 anni. Dal bollo sul parabrezza relativo all'anno 1964-1965 possiamo dedurre che la "6C" rimase in uso regolare fino a metà anni Sessanta; poi un lungo rimessaggio, l'oblio e l'inarrestabile degrado.

Nel 2013 la "916.600" è passata nelle mani di Lopresto, il quale ne ha avviato un minuzioso restauro conservativo, che è stato appena ultimato. Ma questa è un'altra storia. **R**

Potenza ridotta

Sopra a destra. Il 6 cilindri in linea tipo "Sport" prevedeva un carburatore ed erogava 93 CV. Era disponibile anche in versione "Super Sport", alimentato da tre carburatori: la potenza saliva a 105 CV.

A destra. Il bagagliaio con il pozzetto destinato alla batteria.



PAOLO MAGGI



IL MEGLIO DEL FENOMENO

Morris "Mini Minor"



Morris "Mini Moke"



L'utilitaria ideata da Alec Issigonis 55 anni fa è un'autentica trasformista che, in versione base, lusso, station wagon o cabriolet, sa accendere l'entusiasmo dei suoi innumerevoli fan. Ecco otto modelli molto diversi tra loro su cui puntare per il futuro

di Maurizio Schifano

MORRIS "MINI MINOR" - 1959

LA BELLEZZA DEI NUMERI PRIMI

Non bella, rifinita in modo tutt'altro che impeccabile e con prestazioni limitate, la Morris "Mini Minor", assieme alla gemella Austin "Seven", all'inizio fu ritenuta un fenomeno solo per la sua eccezionale abitabilità, merito delle ruote ai quattro angoli della carrozzeria e dell'impostazione "tutto avanti" che avrebbe fatto scuola negli anni a venire. Di gran moda nella Swinging London di quel periodo, la "Mini", considerata subito un simpatico oggetto di culto, si diffuse in tutta Europa, ma non solo. La prima serie fu prodotta fino al 1967, ma gli esemplari più interessanti dal punto di vista collezionistico sono quelli del primo lotto, costruiti tra la primavera del 1959 e l'autunno del 1960, caratterizzati da alcune e ben definite peculiarità estetiche. Oggi, dei circa 20.000 esemplari assemblati tra i marchi Morris a Cowley e Austin a Longbridge, ne rimangono solo 132 e difficilmente se ne trovano in vendita. La ricerca si può perciò estendere anche alle "Mini" prodotte dall'autunno del 1960 all'autunno del 1964, perfezionate in diversi particolari rispetto a quelle del primo lotto, esteticamente molto simili e ancora dotate delle classiche sospensioni a coni di gomma e non delle successive e sofisticate "Hydrolastic", difficili da mantenere in efficienza, introdotte nel settembre 1964. La scelta è più vasta e gli esemplari più robusti, più affidabili e meglio rifiniti. In Italia, dove la "Mini" si diffuse in quantitativi rilevanti dopo il 1965, quando cioè cominciò a essere prodotta su licenza dalla Innocenti di Lambrate, la prima serie è un'autentica rarità ed è indispensabile perciò rivolgersi al mercato estero, con ovvia preferenza per la Gran Bretagna. Gli esemplari sopravvissuti dell'avanguardia della produzione sono censiti sul sito www.1959miniregister.com



Anni di produzione	1959-64
Quotazione €	6500
Il nostro giudizio	*****

Tecnica

Potenza CV	34
Cilindrata cm ³	848
Velocità km/h	115
0-100 km/h s	28

Come riconoscerla

Pagina a destra. Tipici del primo lotto di produzione Morris la mascherina e i cerchi avorio. Sotto. Il quadro strumenti è chiaro e i paraurti appena più avvolgenti.



Morris "Mini Traveller"



Morris "Mini Cooper S Mk2"



Mini "Clubman Estate Ten"



Innocenti "Mini Cooper 1300"



Rover "Mini British Open C."



Rover "Mini Cabriolet"





MORRIS "MINI MOKE" - 1968

DIVERTIMENTO ASSICURATO

Prevista nel progetto originario della "Mini", la "Moke", in inglese "asinello", fu lanciata nel 1964 come versione civile, dopo che un paio di prototipi presentati all'esercito erano stati bocciati. Troppo bassa e poco potente come fuoristrada militare, questa vetturella dalla scocca ridotta all'osso, con meccanica identica a quella della "Mini Minor" (e quindi con la sola trazione anteriore), fu accolta freddamente anche dai "farmers" britannici. In patria seppe conquistare un pubblico snob, grazie anche alle sue apparizioni nei telefilm delle serie "Prisoner" e "The Avengers", mentre nella vecchia Europa, scossa dalle prime contestazioni, piacque alla gioventù più anticonformista. Il grosso della produzione comunque fu destinato al Commonwealth, dove la "Moke" trovò il suo impiego più naturale. La sua costruzione, con diversi allestimenti e in varie allocazioni produttive, avvenne in Inghilterra, Australia, Portogallo, Italia e proseguì fino al 1993. Quelle di maggiore interesse per i collezionisti sono secondo noi le inglesi marcate Austin e le australiane marcate Morris: le prime (1964-68), distinguibili per i cerchi ruota di colore Old English White, le seconde (1966-69) con i cerchi Neutral Steel (grigio metallizzato). Gli esemplari prodotti in Gran Bretagna furono circa 15.000, dei quali ben 13.000 esportati; oggi, in condizioni originali e marcianti, non ce ne sono certo molti. Se da restaurare, i costi sono impegnativi.

Anni di produzione **1966-69**Quotazione € **7000**Il nostro giudizio *******

Tecnica

Potenza CV **34**Cilindrata cm³ **848**Velocità km/h **112**Pendenza superabile **35%**

C'è giusto l'essenziale

In alto. Il colore verde, l'unico disponibile per la prima serie, fu poi affiancato dal bianco. A sinistra. L'allestimento è davvero minimalista, con lo strumento al centro della plancia, esattamente come sulla "Mini" normale. Le finiture sono a dir poco spartane.

MORRIS "MINI TRAVELLER" - 1965

CLASSE DA VENDERE

Come l'antenata Morris "Minor", anche la "Mini Minor" ebbe una versione "Traveller", cioè giardinetta, rifinita con listelli in legno. La presentazione risale al settembre del 1960 quando fu introdotta anche la versione gemella Austin "Seven Countryman". Più lunga di 25 cm rispetto alla berlina e con il passo maggiorato di 11, la "Traveller" aveva un vano di carico sufficientemente ampio, espandibile ribaltando il divanetto posteriore. Caratteristici i due battenti ad armadio del portellone. La serie più appetibile per i collezionisti è, anche in questo caso, la prima, prodotta fino al settembre 1967. In Italia è più diffusa l'Innocenti "Mini T" (1966-68), che ha una quotazione analoga.

Anni di produzione **1961-67**Quotazione € **5500**Il nostro giudizio ********

Tecnica

Potenza CV **34**Cilindrata cm³ **848**Velocità km/h **116**0-100 km/h s **29**

MORRIS "MINI COOPER S MK2" - 1968

SENTIRSI AL "MONTECARLO"

La versione più sportiva della "Mini Cooper", pensata come base per essere preparata per le competizioni, principalmente i rally, debuttò nel marzo del 1963. Già nella prima versione il motore di 1071 cm³ da 70 CV conferiva alla "S" prestazioni ben superiori rispetto a quelle di una normale "Mini Minor", ma anche a quelle, già notevoli, della "Mini Cooper" con motore di 997 cm³ da 54 CV, lanciata nell'ottobre 1961. Tra i componenti esclusivi della "Cooper S" c'era il secondo serbatoio della benzina optional, con capacità identica a quello di serie (25 litri), da alloggiare a destra nel bagagliaio, in posizione simmetrica. Gli esemplari che ne erano dotati si riconoscevano per il secondo tappo su quel lato della coda. Per razionalizzare l'impiego agonistico, nel marzo 1964 la prima versione fu affiancata da altre due, che presto la sostituirono. La prima per la classe sotto i 1000 cm³ e dotata di un motore di 970 cm³ da 65 CV (fu prodotta fino al 1965 in soli 963 esemplari); la seconda, per la classe superiore, con motore di 1275 cm³ da 75 CV (venne prodotta fino al 1967). Queste tre versioni della "Cooper S", quotate tra i

14.000 e i 17.000 euro, sono affascinanti per l'estetica e le peculiarità meccaniche; peccato che oggi siano davvero difficili da trovare in condizioni originali, poiché, nel pieno della carriera agonistica della "Mini", furono quasi tutte allestite per le corse. La versione illustrata in queste foto è la "Cooper S" con motore di 1275 cm³ da 75 CV, che fu presentata nel 1967 e uscì di scena nel 1969. Si distingue per le specifiche della serie "Mk2" (calandra trapezoidale, fanali posteriori squadrati e lunotto ampliato) e i rivestimenti interni neri in tinta unita e non più bicolore. Questa "Cooper S", che ha un valore analogo a quello delle prime serie, è un po' più facile da trovare e costituisce una valida alternativa collezionistica. Attenzione però alle repliche, a volte non dichiarate tali e non sempre facili da distinguere per un occhio poco esperto.



Anni di produzione	1968-69
Quotazione €	15.000
Il nostro giudizio	****

Tecnica

Potenza CV	75
Cilindrata cm ³	1275
Velocità km/h	165
0-100 km/h s	12,5



Dominio del nero

Sopra. Sulla "Cooper S Mk2" (e anche sulla "Cooper") i rivestimenti bicolore lasciano il posto al nero. Sopra a sinistra. I cerchi non sono più bianchi ma grigio metallizzato. In alto. La calandra trapezoidale verrà poi adottata dalle serie successive della "Mini" normale.

MINI "CLUBMAN ESTATE TEN" - 1981

UNA ROLLS IN MINIATURA

Nel decimo anniversario di nascita della Mini "Clubman" berlina, l'importatore italiano Bepi Koelliker lanciò una serie speciale della giardinetta "Clubman Estate", la "Ten", allora di gran moda soprattutto tra le signore bene delle grandi città. Tre i livelli di allestimento: "Base", "Special" e "Golden Special"; quest'ultimo (nelle foto) prevedeva tra l'altro la carrozzeria di colore oro metallizzato con pannelli adesivi finto legno, tetto in vinile, tettuccio apribile in tela Sabelt Britax, cerchi allargati in lega Stilauto e interni con elementi in radica (cruscotto e parte superiore delle porte). Un po' vistosa, questa versione è tra le poche "speciali" che si potevano ordinare direttamente dal concessionario e ben rappresenta il gusto britannico in campo automobilistico. La quotazione della tabella si riferisce alla serie "Ten".



Anni di produzione	1981-82
Quotazione €	6000
Il nostro giudizio	***

Tecnica

Potenza CV	40
Cilindrata cm ³	998
Velocità km/h	132
0-100 km/h s	29

INNOCENTI "MINI COOPER 1300" - '72

IL MEGLIO DALL'ITALIA

La fine della produzione, nel 1971, della "Cooper S Mk3" segnò l'uscita di scena delle "Mini" sportive inglesi. Nel febbraio del 1972, con molta felicità, l'Innocenti lanciò la "Mini Cooper 1300", l'unica versione rimasta a perpetuare la stirpe delle grintose cugine britanniche nonché la prima prodotta in Italia a montare il motore di 1275 cm³. Le precedenti Innocenti "Mini Cooper", dalla prima serie del 1966 alla "Mk3" del 1970, adottavano infatti quello di 998 cm³. Le modifiche apportate dai tecnici di Lambrate (radiatore dell'acqua maggiorato, applicazione di un radiatore dell'olio e adozione di un asse a camme più spinto) avevano reso il leggendario "1275" più corposo ai bassi regimi e più affidabile. Il rombo cupo che accompagnava ogni sgasata, anche con lo scarico di serie, sarebbe rimasto impresso nella memoria degli appassionati. Per quanto riguarda la meccanica, vennero eliminate le sospensioni "Hydrolastic" in favore di quelle a tamponi in gomma delle "Mini" ante 1964, opportunamente aggiornate. All'esterno la "Cooper 1300" si distingueva per la griglia in plastica nera con baffo e nome del modello cromati, già vista sulla "Mk2" introdotta nel 1968, e per i cerchi sportivi argento con inserti nero opaco (al posto di quelli in tinta unita grigio metallizzato). All'interno spiccava un cruscotto a sei strumenti, uno in più del modello precedente. Tra le "Mini" più apprezzate anche all'estero, la "Cooper 1300" è sicuramente tra le più affidabili e piacevoli da guidare.



Anni di produzione	1972-73
Quotazione €	7500
Il nostro giudizio	****

Tecnica

Potenza CV	71
Cilindrata cm ³	1275
Velocità km/h	160
0-100 km/h s	11,3

Particolari Innocenti

A sinistra. Le nostre "Mini" hanno l'alloggiamento targa specifico. Sopra a sinistra. L'interno sportivo con il cruscotto a sei strumenti.

ROVER "MINI BRITISH OPEN CLASSIC" - 1994

UNA FINESTRA SUL CIELO

Una tappa fondamentale nell'evoluzione della "Mini" fu, nel giugno 1984, l'adozione dei cerchi da 12" anziché da 10" e dei freni a disco anteriori di serie su tutta la gamma. Una tappa che segnò l'esordio dell'ultima generazione, lanciata nel 1989 col passaggio al marchio Rover. Molte le versioni speciali che videro la luce nell'ultimo decennio di vita della "Mini", tra le quali spiccava la "British Open Classic" del 1992, caratterizzata dal tettuccio in tela apribile a comando elettrico. Offerta nell'unica tinta metallizzata British Racing Green, essa vantava cerchi in lega tipo "Minilite", vetri atermici e terminale di scarico cromato. All'interno i rivestimenti erano in pelle e velluto "Countryman" beige con cadenini neri, la corona del volante in pelle beige e la moquette nera. La meccanica era analoga a quella della contemporanea "Cooper" di 1275 cm³, ma con qualche CV in meno. La "British Open Classic" ebbe successo, tanto che, nata come serie limitata, fu prodotta per quattro anni. Oggi non è raro vederla ancora circolare, spesso tenuta con la massima cura da chi l'aveva acquistata nuova all'epoca.



Anni di produzione	1992-96
Quotazione €	4000
Il nostro giudizio	***

Tecnica

Potenza CV	50
Cilindrata cm ³	1275
Velocità km/h	142
0-100 km/h s	13,8

Ti riconosco dall'adesivo

A sinistra. Le "Mini" anni Novanta avevano sui parafranghi posteriori un adesivo che identificava la versione. In alto. Il volante Moto-Lita è un aftermarket diffuso anche oggi e preferito rispetto a quello di serie, con corona in pelle beige.

RARITÀ PER POCHI ESTIMATORI

Sempre uguale a sé stessa, la "Mini", nei suoi quarantun anni di produzione, è stata prodotta in una miriade di versioni e di elaborazioni. Nell'ambito del progetto RSP (Rover Special Products), rientrò anche la realizzazione di una versione scoperta ufficiale, dopo le varie fuoriserie più o meno riuscite che l'avevano preceduta, costruite da carrozzieri esterni. Per ottenere il miglior risultato e offrire un modello valido ed esclusivo, la Casa britannica si avvalse della collaborazione progettuale di due aziende da tempo leader nel settore delle cabrio, l'inglese Tickford e la tedesca Karmann. Il processo produttivo avveniva tuttavia alla Rover. Le vetture, prelevate dalla catena di montaggio di Longbridge (Inghilterra), venivano private del tetto e dei montanti posteriori, quindi trasferite al reparto RSP, dove la scocca veniva opportunamente rinforzata. Tornate sulla linea di montaggio, venivano verniciate e allestite di interni, capote e meccanica. La "Cabriolet" sfoggiava un allestimento esterno fin troppo vistoso, per via soprattutto dei pneumatici 165/60 R12 e dei larghi codolini, ricordati a scudi paracolpi e minigonne mai visti prima su una "Mini" di serie. Inedita anche la foggia dei cerchi in lega. L'abitacolo non era da meno, con un elegante cruscotto in radica e sedili sportivi Recaro con poggiatesta rivestiti in tessuto grigio. Semplice e affidabile il cinematismo della capote, a riprova della fama di Karmann e di Tickford; di qualità il materiale del telo, in tinta con la carrozzeria. Il peso, levitato a 745 kg (55 più della berlina) aveva convinto i progettisti ad adottare il motore a iniezione della "Cooper" per ottenere prestazioni adeguate a una vettura che comunque doveva avere una connotazione sportiva. Poco convincente sul piano estetico e con un prezzo da fuoriserie (in Italia nel 1996 costava 26.015.000 lire, quasi dieci milioni in più della "Cooper"), la "Cabriolet" fu solo un capriccio per pochi appassionati, come lo è ancora oggi. Nel garage di un vero collezionista di "Mini" tuttavia una cabrio non dovrebbe comunque mancare. Il problema semmai sarà quello di trovarne una in vendita.



Anni di produzione	1991-96
Quotazione €	6000
Il nostro giudizio	***

Tecnica

Potenza CV	63
Cilindrata cm ³	1275
Velocità km/h	148
0-100 km/h s	13

Retromarcia al buio

Sotto. Notevole l'ingombro della capote quando è aperta, perché non può essere alloggiata nella scocca. Sotto a sinistra. Aftermarket il bel volante Moto-Lita a tre razze.

Me la dia RISTRETTA

Nella Germania ancora in ginocchio dopo la guerra, si fece largo una vetturetta con motore a due tempi, 4 posti (in 2,90 m) e un nome carico di simpatia. La "Goggomobil", costruita per 14 anni, era "la" microcar per motorizzare il Paese. Unico successo della Casa prima del passaggio a BMW

di Massimo Condolo



Parla in milanese

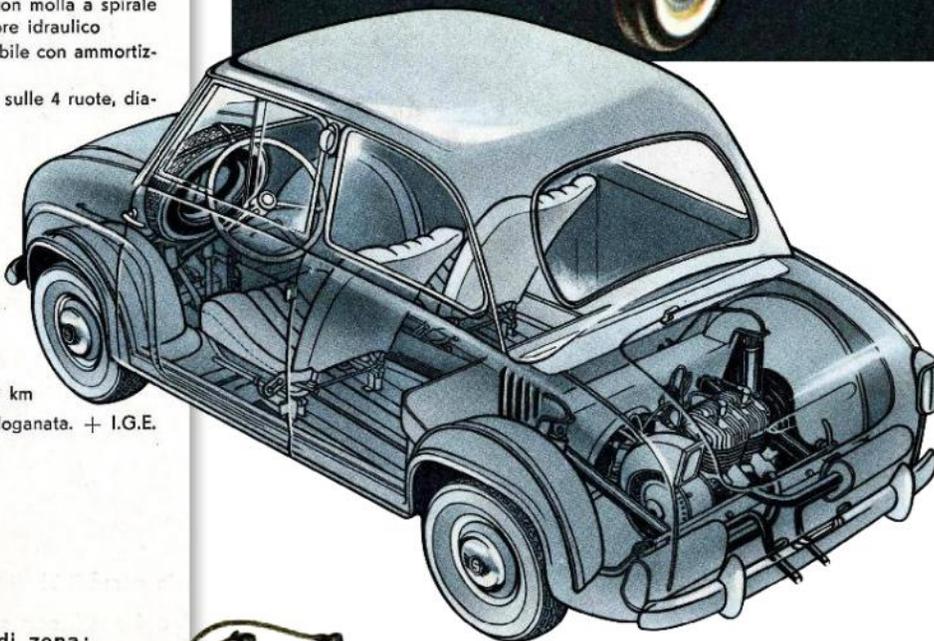
Qui sopra. L'edizione italiana del catalogo era tradotta dall'importatore Estercom di Milano. È illustrata la "T 300" (berlina, 300 cm³) con tetto apribile optional, successiva al 1957 ma precedente al 1964: i finestrini sono già discendenti, mentre le porte sono ancora incernierate posteriormente.



DATI TECNICI

Motore: A 2 tempi cilindri paralleli con raffreddamento ad aria
Corsa: 56 mm - Diametro: 58 mm
Cilindrata: 300 cmc
Potenza: 17,5 HP a 5000 g/m
 Frizione a doppio disco in bagno d'olio - 4 marce ed una retromarcia, meccanismo motore e differenziale in un'unica scatola. Avviamento elettrico.

Telaio: Carrozzeria autoportante-metallica
Asse anteriore: Asse flessibile con molla a spirale ed ammortizzatore idraulico
Asse posteriore: a pendolo flessibile con ammortizzatore idraulico
Freni: idraulici ad olio sulle 4 ruote, diametro 180 mm
Gomme: sez. 4.50-10
Passo: mm 1800
Carreggiata: mm 1090
Lunghezza totale: mm 2900
Larghezza totale: mm 1280
Altezza: mm 1310
Altezza minima da terra: mm 260
Peso: Kg. 386
Velocità massima: oltre 95 km/o.
Pendenza superabile: 34 %
Consumo normale: litri 4,6 per 100 km
PREZZO: L. 550.000,— franco Milano - sdoganata. + I.G.E.
PAGAMENTO: da convenire.



Concessionario di zona:

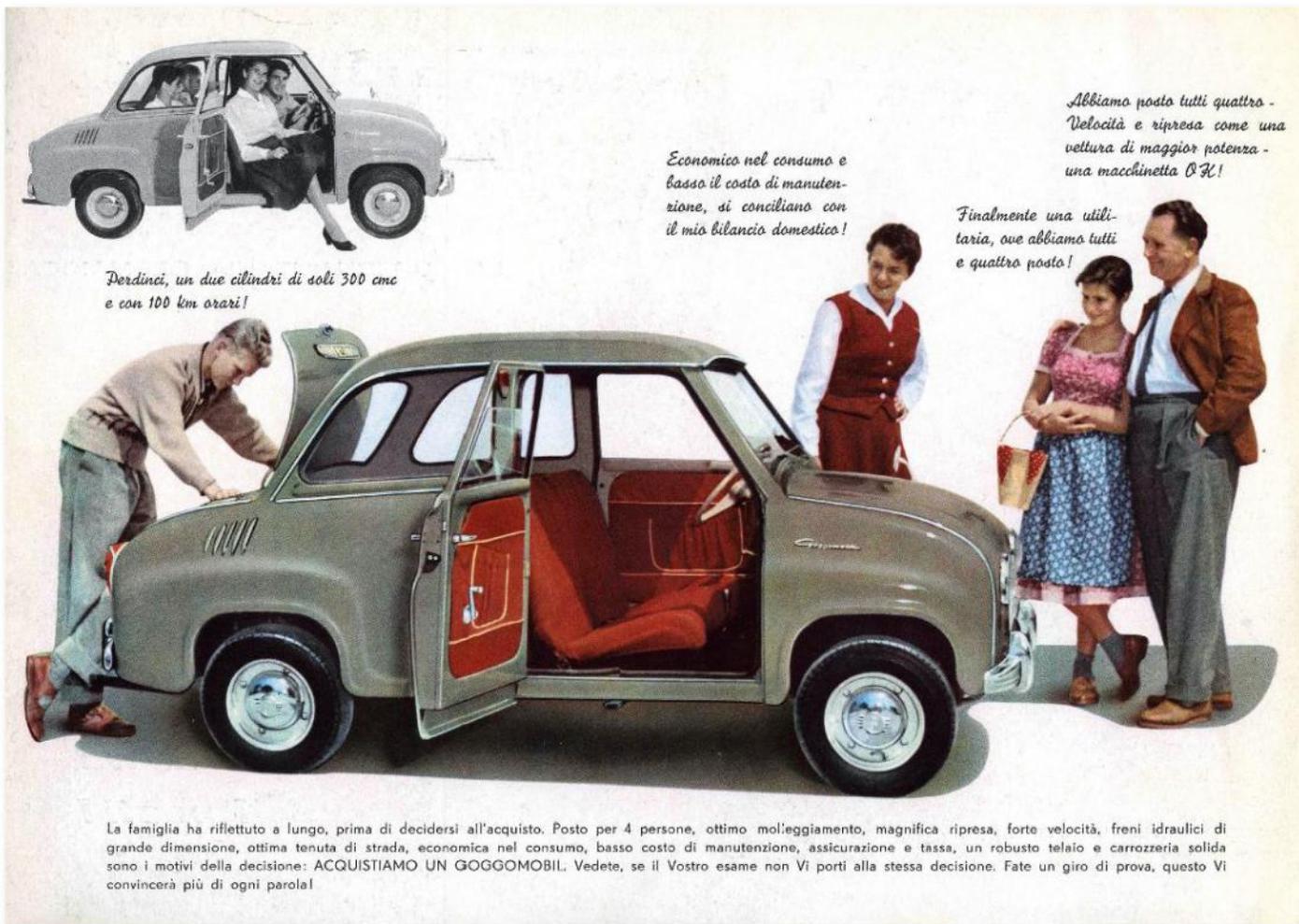


Ruote indipendenti

Sopra. Raffinati il retrotreno a ruote indipendenti e il cambio a preselezione Getrag. Il motore bicilindrico a due tempi raffreddato ad aria era un 250 cm³ da 13,5 CV ("T 250"); divennero poi disponibili il 293 cm³ da 14,8 CV ("T 300") e il 395 cm³ da 20 CV ("T 400").

Meccanica condivisa

In alto. Il furgoncino "TL" introdotto nel 1956 e la coupé "TS" dell'anno successivo. Meccanica e pianale erano identici per tutte e tre le versioni, che adottarono gli stessi incrementi di cilindrata. A centro pagina, la trasparenza della berlina 1^a serie, riconoscibile per i vetri scorrevoli.



Perdinci, un due cilindri di soli 300 cmc e con 100 km orari!

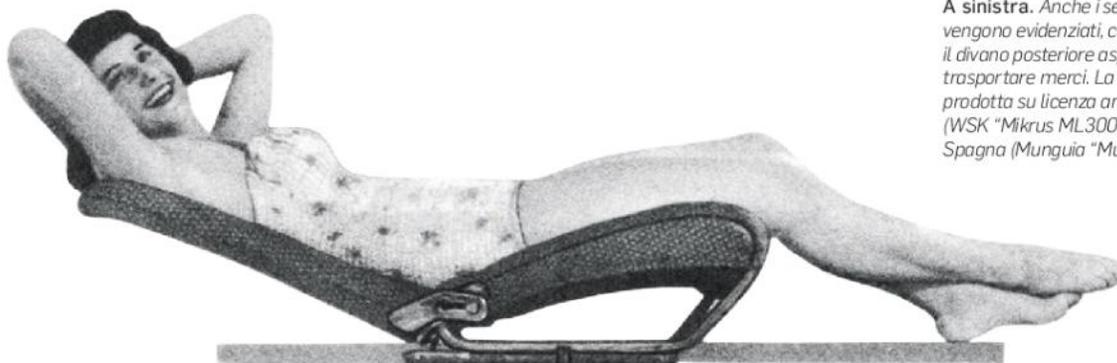
Economico nel consumo e basso il costo di manutenzione, si conciliano con il mio bilancio domestico!

Abbiamo posto tutti quattro - Velocità e ripresa come una vettura di maggior potenza - una macchinetta O.K.!

Finalmente una utilitaria, ove abbiamo tutti e quattro posto!

La famiglia ha riflettuto a lungo, prima di decidersi all'acquisto. Posto per 4 persone, ottimo molleggiamento, magnifica ripresa, forte velocità, freni idraulici di grande dimensione, ottima tenuta di strada, economica nel consumo, basso costo di manutenzione, assicurazione e tassa, un robusto telaio e carrozzeria solida sono i motivi della decisione: ACQUISTIAMO UN GOGGOMOBIL. Vedete, se il Vostro esame non Vi porti alla stessa decisione. Fate un giro di prova, questo Vi convincerà più di ogni parola!

Goggomobil

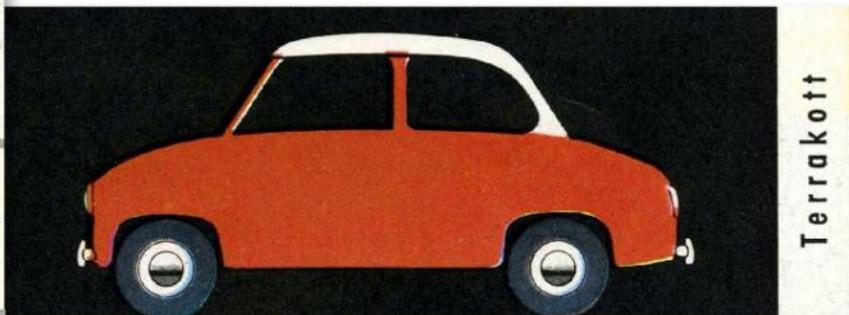


Auto da famiglia

Sopra. Il depliant esalta le caratteristiche più sentite da ciascun componente della famiglia; i 100 km/h erano però un traguardo ottimistico.

A sinistra. Anche i sedili ribaltabili vengono evidenziati, così come il divano posteriore asportabile per trasportare merci. La "Goggo" sarà prodotta su licenza anche in Polonia (WSK "Mikrus ML300", 1957-60) e Spagna (Munguia "Munisa", 1962-67).

CAMBIO E SOSPENSIONI ERANO RAFFINATI. L'ECONOMICO MOTORE A DUE TEMPI RISPONDEVA ALL'AUSTERITÀ DEL DOPOGUERRA



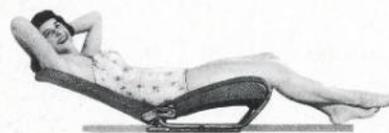
Il vezzo del bicolore

A sinistra. La gamma colori prevedeva Grigio Primavera, Rosso Ciliegia, Verde Canna, Terracotta, Blu Orizzonte e Giallo Napoli; il tetto bianco era optional.

Fini nel listino BMW

In basso. Due "T 250" pre 1958 al campeggio e al distributore. In tutto saranno prodotte 214.313 "Goggo" berlina e 66.511 coupé; 1728 saranno quelle polacche, oltre 8000 le spagnole. La produzione terminerà nel 1969, due anni e mezzo dopo il passaggio alla BMW.

Creare una utilitaria economica e solida, era lo scopo principale degli ideatori del GOGGOMOBIL. Centinaia di migliaia di persone hanno seguita la prima GOGGOMOBIL uscita nella primavera del 1955, mettendo moltissimi nella felice situazione di procurarsi un mezzo di spostamento, che li protegga dalle intemperie, veloce e di bassissimo costo.



Creata la solidità, s'imponeva la comodità!

EccoVi ora la GOGGOMOBIL a 4 posti, con sedili comodi e soffici, spostabili durante il viaggio, non solo: abbassando lo schienale dei sedili anteriori, avrete un letto. Comodità, che molte vetture non hanno. Se invece Vi abbisogna lo spazio per trasportare merce od altro, potrete togliere il sedile posteriore con la massima facilità. Un ben funzionante riscaldamento Vi proteggerà durante la stagione invernale e le finestre abbassabili, permettono di regolare l'aerazione a piacere.

A destra i colori, nei quali forniamo la GOGGOMOBIL.

PICCOLA PESTE IN CORSA

Ben 75 prove a cronometro e due di velocità media in meno di tre giorni. Un nuovo percorso panoramico di 600 km tra pianura, montagna e mare. Questi i numeri di una delle più importanti gare di regolarità italiane, che vi raccontiamo come debuttanti dall'abitacolo di una vivace Fiat "850 Spider"

di Maurizio Schifano, foto di Maurizio Schifano e René Photo Agency



Tutti i panorami d'Italia
A destra. La copertina del roadbook
e l'itinerario della gara, che ha visto
la scalata di passi appenninici
e passaggi nei centri storici di Lucca
e di Pisa e sui lungomare della
Versilia e del Golfo di La Spezia.
Nella foto, La nostra vettura
affronta le prime salite
appenniniche.



Sono state le due prove di "media", studiate anche come allenamento per la Mille Miglia e aggiunte insieme a cinque prove cronometrate in più rispetto allo scorso anno, a rendere la quarta edizione dell'evento della Scuderia Tricolore di Reggio Emilia più impegnativa. Il percorso, poi, oltre a una ricca selezione di panorami italiani, ha offerto tratti "tecnici" per far emergere le doti di piloti e navigatori. Un esordio niente male per uno che, come chi scrive, si è trovato a cogliere la sfida con la modestia e l'apprensione del neofita che non aveva mai affrontato da protagonista una gara di regolarità. Detto fatto, ci troviamo reclutati per un sedile da navigatore su una Fiat "850 Spider" del 1967, in coppia con un pilota veterano del Terre di Canossa (vedi box a pag. 106), che conosciamo alle verifiche il giovedì. L'approccio, cordiale ma deciso, chiarisce subito le velleità di classifica, inducendoci al massimo impegno. È lui stesso a erudirci sui compiti e a istruirci sull'uso del cronometro, proponendoci persino una scelta tra due tipi con un diverso funzionamento.

L'organizzazione ha fortunatamente previsto, la sera stessa, un breve corso di regolarità per principianti, al quale non manchiamo. Venerdì 25 aprile per noi la gara comincia alle 9.54, come da Ordine di Partenza, esposto alle 8.00, e quasi subito ha inizio la prima delle 75 prove a cro-



Fervono i preparativi

Sopra. Bagagli tutti fuori per la Porsche "356 1600 SC" di Zucchini-Lazzari, Bologna Autostoriche, perché va sostituita la batteria scarica. Si piazzerà al 26° posto.

Sopra a destra. L'Alfa Romeo "1900 CSS" Zagato dell'equipaggio tedesco Bauer-Schauer alle verifiche. Sarà 55°.

nometro. Lasciata la pianura emiliana, la nostra piccola Fiat "850 Spider" si arrampica con grinta insospettabile sul misto collinare. Seguono i più impegnativi tornanti dell'alta Valle del Secchia, ma il motore gira rotondo, apparentemente senza fatica, anche quando, per superare pendenze davvero notevoli, lo si tira al massimo. Con la testa bassa sul roadbook e un occhio vigile al cronometro, impartiamo le istruzioni sul percorso e, durante le prove, scandiamo, quasi gridando, i secondi che scorrono inesorabili. Perciò non sempre ci accorgiamo degli splendidi panorami che attraversiamo, restando incollati al sedile per lunghe ore. Riusciamo comunque ad apprezza-

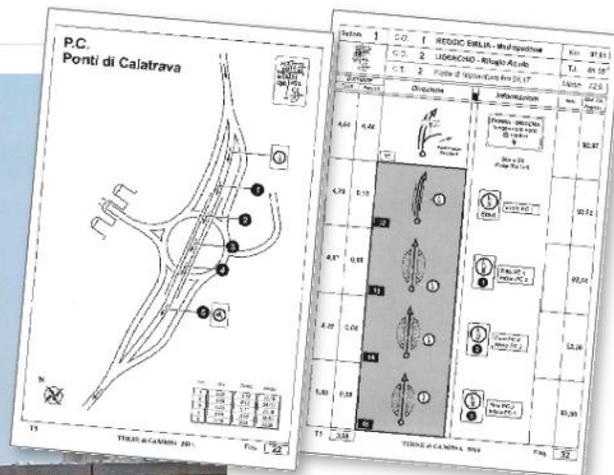
re il tempo splendido che, nonostante le pessime previsioni, ci accompagna per i primi due giorni. Il terzo e ultimo giorno piovierà forte, ma alla fine si sopporta tutto; anche qualche infiltrazione, inevitabile su una spider d'epoca. Unico vero problema, le strade malconce di un'Italia che avrebbe bisogno delle stesse cure premurose di cui le "storiche" iscritte alla gara sicuramente beneficiano. Il primo giorno siamo quarantacinquesimi; il secondo, qualche malinteso col cronometro ci fa retrocedere di due posizioni. La classifica finale ci vede di nuovo quarantacinquesimi, su 83 equipaggi iscritti. Poteva andare meglio, ma a neofiti come noi pare un ottimo risultato. **R**

LA "850 SPIDER" DEL 1967

50 CV CHE SANNO FARSI VALERE

La vettura sulla quale abbiamo partecipato alla gara è una Fiat "850 Spider" costruita nel 1967 e immatricolata nel 1968; tra le iscritte, era quella con la cilindrata minore. Uscita di fabbrica di colore verde, è stata restaurata intorno al 2003 e riverniciata nella tinta Giallo Cromo, in origine prevista per il mercato statunitense. Dal 2004 appartiene a Marco Chiari, 46 anni, di Parma, addetto stampa del Club Fiat 850 Spider Bertone. Monta cerchi d'epoca Cromodora in magnesio, allora riservati alle versioni Abarth, e una capote replicata in vinile, più impermeabile dell'originale in tela. Tra gli ultimi interventi effettuati, la revisione della testata, la rigenerazione del radiatore e la sostituzione delle guarnizioni dei cofani e della capote. Tra i problemi irrisolti, una copiosa infiltrazione d'acqua alla base del parabrezza. Ottimo il comportamento in gara del generoso quattro cilindri, che con una potenza di 49 CV DIN negli anni 60 era da considerarsi sportivo. Messo alla frusta nelle salite più ripide, non ha comunque dato segni di surriscaldamento né di un significativo consumo d'olio.





L'attraversamento dei ponti
 Sopra. Le pagine del roadbook con le mappe e le tabelle relative alla prima sessione di prove.
 A sinistra. La nostra vettura in piena azione, durante il passaggio cronometrato sul ponte di Calatrava a Reggio Emilia.



Equipaggi da tutto il mondo
 Sopra, da sinistra. Fiat "1100/103 D", Classic Team, di Fanti-Cadoppi, ritiratasi sabato per la rottura di un giunto dell'albero di trasmissione; Alfa Romeo "Giulia Spider" dei russi Freyndorf-Belik, giunta 60ª; Alvis "TD 21 DHC", Octane DE, dei tedeschi Dörrich-Ulrick, squalificata.

Squadra ufficiale Alfa Romeo
 A sinistra. La "6C 1750 Gran Sport" 1930 di Gamberini-Fabbri e la "1500 Super Sport" 1928 di Salvinelli-De Marco, portate in gara da Automobilismo Storico Alfa Romeo. Nella classifica finale si sono piazzate rispettivamente al settimo e al sesto posto assoluto.

Podio anteguerra

A fianco. La vincitrice Fiat-Siata "514 MM" dell'equipaggio Vesco-Guerini, del Registro Fiat Italiano. Più a destra. Terza classificata la Bugatti "T 40" di Salviato-Moglia, portata in gara dalla Squadra Corse del Cmae di Milano.



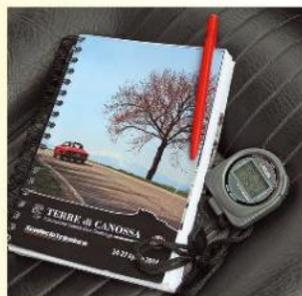
Il celeste porta fortuna

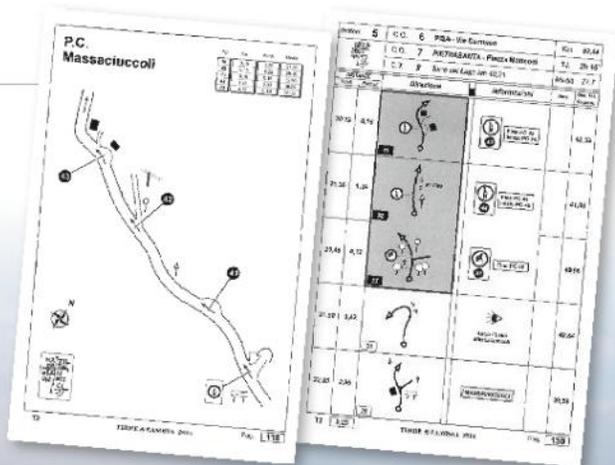
A destra. La "Giulietta Spider Veloce" di Margiotta-Perno del Club Orobico era l'unica tra le Alfa Romeo iscritte a sfoggiare la tinta celeste Acqua di Fonte. Si è classificata seconda. Sotto. Sosta in piazza del Duomo a Reggio Emilia, a conclusione della gara. In primo piano la Maserati "Indy 4700", Maserati Club, degli svizzeri Schaerer-Streib, giunta 59ª.



LA DOTAZIONE

Per lo svolgimento di una gara di regolarità, oltre al roadbook, è indispensabile avere un primo cronometro, da sincronizzare con l'ora ufficiale della corsa e da utilizzare per i passaggi e i controlli orari. Nelle prove cronometrate si dovrà poi adoperare un secondo cronometro, meglio se dotato della funzione LAP, che permette il conteggio dei tempi parziali ed è utilissima nelle prove concatenate, ovvero quelle che si svolgono in serie senza soluzione di continuità.





Sul lago caro a Puccini

A sinistra. Le pagine del roadbook con le prove concatenate svoltesi sabato pomeriggio a Massaciuccoli (LU). Sulla riva del lago omonimo, a Torre del Lago, sorge la villa che fu del compositore Giacomo Puccini. Sotto. Controllo timbro all'arrivo.



Velocità, rally ed eleganza
Sopra, da sinistra. Jaguar "D Type", Fondazione Targa Florio, di Formilan-Boscardin, 38^a; Ford "Cortina GT" guidata da Laura Ciarallo, giornalista del "TG5" in coppia con Bezzecchi, 48^a; Alfa Romeo "6C 2500 S" Stabilimenti Farina, dell'equipaggio Lo Presto-Maggiore.

Alla base navale
A destra. Domenica mattina, tra un'acquazzone e l'altro, breve sosta all'Arsenale della Marina Militare di La Spezia per la Porsche "914" dell'equipaggio Marcheselli-Marcheselli (padre e figlio), piazzatasi al 49° posto.





NON SOLO GERMANIA



Padiglioni faraonici dei marchi di casa, oltre 2500 auto in vendita e club fantasiosi. Techno Classica a Essen ha stupito ancora. Ma Alfa Romeo, Maserati e Zagato hanno fatto parlare italiano

testo e foto di Massimo Delbò



Una parata di Stelle
Una vista dell'area Mercedes-Benz, con in primo piano le vetture dei campionati DTM e Fia GT. Sullo sfondo le youngtimer, esposte dai club o messe in vendita direttamente dalla Casa con un programma dedicato.

IN CIFRE

Visitatori	190.000
Superficie m ²	120.000
Veicoli in vendita	2500
Club e associazioni	220
Prezzo biglietto	20/45 euro

Se l'auto moderna, soprattutto negli ultimi tempi, è più che mai alla ricerca di una identità perduta, il settore delle "storiche" è in pieno fermento, vivacissimo, anzi tira come un treno. Un'ennesima testimonianza è stata l'edizione n. 26 di Techno Classica a Essen, uno degli appuntamenti internazionali imperdibili per gli appassionati e i collezionisti di tutto il mondo, a caccia del pezzo giusto da ammirare e comprare. Dal 26 al 30 marzo, la "messe" tedesca ha accolto 190 mila persone, accorse per esaminare le 2500 auto in

vendita (i prezzi sono cresciuti dell'8% rispetto al 2012, secondo l'Oldtimer Index tedesco) e visitare gli spazi dei 1250 espositori di 130 Paesi.

Un'occasione che le aziende automobilistiche non si sono fatte sfuggire, a partire dai padroni di casa. Impressionante lo spazio Mercedes che celebrava 120 anni di corse. La coreografia dello stand richiamava il museo di Stoccarda, con una "strada" a segnare l'evoluzione delle vetture da competizione. Eppure Michael Bock, direttore di Mercedes-Benz Classic, ha garantito che ogni modello nel museo fosse ancora al suo posto... ➤





I 100 ANNI DI MASERATI, I 95 ANNI DI ZAGATO E I 60 ANNI DELLA "GIULIETTA" HANNO PORTATO ALTO IL TRICOLORE

La parte del Leone

A sinistra. Significativa anche la rappresentanza dei marchi francesi. Allo stand Peugeot si fa ammirare una "504 Coupé".

Ieri e oggi

A sinistra. La Volkswagen ha presentato alcuni modelli storici, affiancati dalla loro naturale evoluzione. Ecco, in giallo, una rara "Passat Variant" prima serie del 1974, con motore anteriore raffreddato a liquido; dietro, una "1500 Variant" del 1973, con motore posteriore raffreddato ad aria.



Il gruppo Volkswagen ha stipato il padiglione 7 con tutti i marchi controllati. Oltre al "corner" celebrativo per i 40 anni della "Golf" c'erano l'esposizione Wild Boys dei "Maggiolino" più significativi della storia e diversi "Bulli" nelle livree più disparate. La Skoda ha celebrato i 119 anni del suo sito produttivo principale e i 50 anni della "1000 B". La Seat ha ricordato che sono passati già tre decenni dal lancio della "Ibiza" by Giugiaro. Dal canto suo, Audi ha enfatizzato la sua importante storia sportiva rispolverando tutti i brand anteguerra. Sotto i riflettori Porsche faceva bella mostra di sé l'incantevole quarantenne "911 Turbo" ("930"), mentre Lamborghini esponeva una "Jalpa" e una "350 GT". Anche BMW e Mini hanno puntato sui rispettivi passati agonistici, la prima con la replica della "328 Mille Miglia Berlinetta" Touring (perché non l'originale?), la seconda con la "Cooper S" che ha vinto il "Montecarlo" nel 1964. Opel ha celebrato i 50 anni delle "KAD" ("Kapitän", "Admiral" e "Diplomat") e Ford i 50 an- ➤



Gioielli col Tridente

Nella foto. Lo stand della Maserati con una bella rassegna di auto nate nel periodo di Orsi e della Citroën. In primo piano, una "Ghibli" (1969); sullo sfondo, una barchetta "Tipo 61 Birdcage" (1961) e una "Khamsin" del 1973.

Orgoglio Alfa Romeo

Qui a fianco. Il bozzetto originale di quella che sarebbe diventata una delle pubblicità Alfa Romeo più famose degli anni 20; vi si raffigura una "RL". Era disponibile presso un rivenditore (italiano) di automobili. Sotto. La "8C 2300 Monza" del 1931 del museo Alfa Romeo. Sullo sfondo, allo stand Alfa Romeo, la "Giulietta Turbodelta" del 1983 che un collezionista tedesco ha portato a Essen su strada.



Ma che colore è?

Sopra. Una splendida "Giulietta" berlina del 1955 nel suo originale Rosso Corallo. Stefano Agazzi, direttore di Automobilismo Storico Alfa Romeo, ha dichiarato: "In così tanti mi hanno chiesto il nome di questo colore che la prossima volta lo faccio scrivere sulla scheda di presentazione...".

Sotto: La Citroën "Mehari" ha fatto da traino alla nuova crossover "C4 Cactus".

Livree da pista

A destra. Nello stand BMW erano esposte parecchie vetture del campionato Turismo degli anni 70 e 80, nelle loro splendide e spesso insolite livree. Nella foto, una "M 635 CSI".





Cinquant'anni di grandi berline
Lo stand Opel ha celebrato i cinquant'anni delle sue ammiraglie, identificate dall'acronimo dei loro nomi, "KAD" ("Kapitän", "Admiral", "Diplomat").



Pezzi da novanta
Sopra. Allo stand Audi c'era la replica, costruita su un telaio originale (unica parte rimasta delle tre vetture prodotte), della Wanderer "Stromlinie Spezial" del 1938, con motore di 2,2 litri a 6 cilindri progettato da Porsche. Sopra, a destra. Allo stand Mini è stata ammiratissima la "Cooper S" vincitrice del Rally di Montecarlo del 1964.



ni della "Mustang". Di rilievo la presenza italiana. Maserati ha festeggiato i cento anni partecipando per la prima volta a Essen: la "Tipo 61 Birdcage", la "Khamsin" e la "Ghibli" della collezione Panini testimoniavano il secolo di storia. La Zagato ha esposto alcuni dei suoi capolavori nello spazio dell'organizzazione (vedi riquadro), mentre i 60 anni della "Giulietta" sono stati il tema dello spazio Alfa Romeo. Allo stand la berlina prima serie del 1955, la "Spider America" prototipo del 1955 e la "Turbodelta" degli anni 80.

Sempre interessante lo spazio per i club, con vetture importanti - come il prototipo della Citroën "CX" (esposto nel club Citroën tedesco) - e realizzazioni scenografiche all'insegna del divertimento e della fantasia. **R**

L'ESPOSIZIONE TEMATICA SIHA

I 95 ANNI DI ZAGATO

Gli organizzatori di Techno Classica, la società Siha, hanno invitato la carrozzeria milanese Zagato a esporre una selezione dei suoi modelli più rappresentativi in occasione dei 95 anni di attività (il marchio è nato a Milano, nel 1919). Il risultato è stato una rassegna che ha catalizzato l'attenzione di tutti: l'Alfa Romeo con la "6C 1750" (1929), la "8C 2300" passo corto (1931), la "1900 SSZ" (1955), la "TZ" e la "TZ2" (1962) è stata la Casa più rappresentata. Per Aston Martin c'era una "DB4 GT" del 1960, mentre per Fiat era presente una "8V" del 1955. Completavano l'esposizione una Lancia "Flaminia Sport" del 1959 e una Maserati "A6 G54". "Tutto questo - ha rivelato con orgoglio Paolo Di Taranto, responsabile marketing di Zagato - è stato possibile chiedendo in prestito le auto di collezionisti, clienti e amici".



LE ESPOSIZIONI DEI CLUB DI MODELLO: FANTASIA, COLORE E PROVOCAZIONE SEMPRE PIÙ LA VERA ANIMA DI ESSEN



Esposte come opere d'arte
Sopra. In vendita, presso un commerciante, una Ferrari "250 GT Tour de France". La sua storia (anche sportiva) è tutta in un pannello lasciato bene in vista accanto alla vettura.

Automobilista, non amour
A destra. Uno dei numerosi stand di automobilista. La documentazione tecnica è sempre molto ricercata; spesso, però, il collezionista va alla ricerca di oggetti per abbellire il garage o di documenti di una certa rilevanza storica.



Sorpresa sotto il fieno
Sopra. Sempre allegri e curiosi gli stand dei club di modello. Liberi dai vincoli degli spazi istituzionali, al loro interno regnava la fantasia. Poco importa se dal fienile del contadino esce una Volkswagen "Passant Variant" e non una preziosa Bugatti "Type 35".



"D" come libertà
Sopra. Quando nel 1989 è caduto il muro di Berlino, le Trabant sono diventate emblema di libertà per moltissimi tedeschi. Da "DDR" a "D" con due croci verdi: un modo simpatico ed estremamente efficace di ricordare - celebrandolo - l'ingresso nella libera Germania.

Il mercato all'aperto
A sinistra. Se nei padiglioni trovano spazio le vetture più costose, appena fuori c'è un'ampia esposizione di vetture dei privati. L'offerta è fra le più ampie, soprattutto per i marchi tedeschi, con auto in ogni stato e per tutte le tasche.

LA REGINA E IL SUO RE



700 metri di curve

Nella foto. Una "Delta" in allestimento Gruppo A, con livrea Martini rossa "Sanremo 1989", affronta un tornante dello Zadra Ring, tracciato di Valdobbiadene, Treviso. Al volante c'è Andrea Aghini, oggi 50 anni, l'ultimo pilota a vincere con la "Delta" una gara valida per il Mondiale.

Nella pagina accanto, in alto. Miki Biasion, campione del mondo rally nel 1988 e 1989, durante uno dei suoi giri dimostrativi che vedete anche nel nostro filmato.

“Lei” è la dominatrice dei rally e la Lancia moderna più desiderata di sempre. “Lui” è il grande pilota Miki Biasion, che l’ha portata al Mondiale. Li abbiamo incontrati in pista, a Treviso, con gli altri uomini che hanno costruito il mito

testo e foto di Alessandro Barteletti



Un motore che urla quasi fuori giri, l’inconfondibile fischio della turbina in rilascio, gomme che stridono. Centinaia di sguardi si agitano a caccia di uno spiraglio tra le reti di protezione, per riuscire a scorgere un pezzo di pista e di quello spettacolo fatto di sbandate perfettamente controllate. Poi il classico testacoda finale, il “tre-e-sessanta”, come una trottole, che per “lei” e per “lui” ha il valore di un saluto. Come da tradizione. Lei, forme spigolose, aspetto appariscente nella sua veste di Gruppo A, sei campionati del mondo rally Costruttori consecutivi, è la Lancia “Delta Integrale”; lui, pilota di rally italiano tra i più amati, è Miki Biasion. Che con la “Delta” ha vinto due Mondiali, nel 1988 e nel 1989.

Siamo partiti dalla fine della giornata per raccontarvi Lancia Delta Regina per Sempre, il raduno internazionale organizzato lo scorso 6 aprile dal Delta Club Italia. Lei, lui e gli equipaggi di centoventi “Integrale” - dalle stradali alle Gruppo A, dalle repliche alle serie limitate - si sono ritrovati per girare insieme sui 700 metri di curve dello Zadra Ring, a Valdobbiadene, Treviso. Gli equipaggi sono arrivati da tutta Italia e da mezza Europa (ci sono vetture svizzere, tedesche, francesi e spagnole). Michele Chinellato, presidente del sodalizio, ci racconta che questo evento è stato pensato oltre un anno fa: “È la festa della ‘Delta’ e del nostro club che compie dieci anni. E la ‘Delta’, che anche nelle versioni stradali emana la forza di un’auto da corsa, non potevamo che festeggiarla in pista”.

Nel paddock i proprietari hanno potuto avvicinare personaggi del calibro di Andrea Aghini, l’ultimo pilota a vincere una gara mondiale con la “Delta”, Harri Toivonen, fratello del compianto Henri, l’ex direttore sportivo Cesare Fiorio e suo figlio Alex, che con la “Delta” ha ottenuto nove podi nel Mondiale. E poi, naturalmente, Miki Biasion che con noi, divertito, ha ricordato la sua prima volta al volante della “Delta” Gruppo A: “Eravamo all’Elba per i test. Venivamo dalle Gruppo B, vere bombe da 900 chili e 600 cavalli. Qui invece i chili erano 1400 e i cavalli neanche 300. Pensai subito: ‘Si va così piano che sarà >

CESARE FIORIO "PRONTI IN SEI MESI"

Lo abbiamo avvicinato al termine del suo giro di pista, che ha fatto in compagnia del figlio Alex (foto sotto), per chiedergli che cosa ha rappresentato per lui la "Delta". "Una sfida tecnologica non indifferente", ci ha risposto Cesare Fiorio, oggi 75 anni, geniale direttore sportivo che contribuì in maniera decisiva a creare il mito Lancia nei rally. "Che le Gruppo B sarebbero uscite di scena e le Gruppo A, di cui il regolamento non era ancora chiarissimo, avrebbero esordito lo abbiamo saputo a giugno (1986, ndr) e la prima gara sarebbe stata il Rally di Montecarlo, subito a gennaio. In sei mesi dovevamo trasformare la 'Delta' - che non era stata né concepita né studiata per correre - in una macchina da corsa". Un problema comune per la stragrande maggioranza dei costruttori. "Tutti pensavano che ripartendo da zero si sarebbero liberati di noi, della Lancia, che aveva dominato la scena delle Gruppo B. Invece no. Noi avevamo una cultura tecnica e una capacità di reazione superiore. Infatti al 'Montecarlo' si presentarono sette costruttori con macchine ufficiali, ma alla fine abbiamo vinto noi". Una sconfitta, per gli altri, difficile da digerire. Tanto che al termine di quel "Monte" il ds della Mazda fece un reclamo tecnico articolato in ben sette punti. "Ha chiesto alla federazione di smontarci la macchina in mille pezzi: hanno controllato tutto, senza trovare nulla di irregolare. Allora ho detto: 'Bene, adesso noi la rimontiamo e vi mandiamo il conto'. Credevano che scherzassi, ma lo prevedeva il regolamento. Infatti lo spedii alla Mazda: un conto salatissimo, e loro l'hanno dovuto pure pagare...".



"Più forte, papà!"

Un orgoglioso Miki Biasion sta per scendere in pista con sua figlia Bettina, 14 anni. Il filmato del loro giro è disponibile anche sul nostro sito: ruoteclassiche.quattroruote.it

Una "Evo" a km zero

A sinistra. La "Evo 2" della Collezione Storica Lancia, uno degli ultimi telai realizzati nel 1994; l'esemplare, mai immatricolato, ha all'attivo circa 200 km. Sullo sfondo le altre "Delta" della collezione: la "S4" stradale e la Gruppo A del 1988 di Biasion-Siviero.

Più in basso. Il passaggio di una "Delta S4" in allestimento Gruppo B suscita grande emozione e curiosità.

impossibile uscire di strada, anzi ora ci sarà pure il tempo di scambiare due chiacchiere col navigatore. Non feci in tempo a finire quel pensiero che mi ritrovai ruote all'aria...". Grande interesse hanno suscitato i tre esemplari della Collezione Storica Lancia accompagnati da Raffaele Terlizzi, responsabile della collezione stessa: una "S4" stradale, la stessa apparsa sulle pagine di Ruoteclassiche lo scorso febbraio, una Gruppo A, protagonista del Mondiale '88 con l'equipaggio Biasion-Siviero, e una "HF Integrale Evo 2" del 1994, una delle ultimissime prodotte, mai immatricolata e con appena 200 km all'attivo.

A proposito di Gruppo A, i possessori di un esemplare autentico, il cui valore può arrivare a 400.000 euro, sono solo pochi privilegiati. Sono invece molti i piloti appassionati che si cimentano nelle repliche. Partendo da una qualunque "4WD" o "Integrale" in versione stradale, con circa 100.000 euro si può ottenere una replica perfetta, nel rispetto della fiche di omologazione dell'epoca e con pezzi Abarth originali, che ancora oggi si possono trovare; altrimenti ci sono aziende specializzate che li riproducono. Ulteriore prova che la "Delta" è un fenomeno in pieno fermento, vivo, giovane, un'icona - la giornata allo Zadra Ring l'ha dimostrato - che alimenta ancora una passione contagiosa. **R**





In pista con i grandi

A sinistra, Harri Toivonen, fratello minore di Henri, accompagnato da un giovanissimo "navigatore". Più a sinistra. Molti equipaggi accorsi all'evento sono scesi in pista alternandosi con i grandi campioni.



"Integrale" per centoventi

Spettacolare infilata di "Delta"; sono solo alcune delle 120 "Integrale" accorse da tutta Italia e da parte dell'Europa (Svizzera, Francia, Germania e Spagna). C'erano versioni stradali, serie limitate, Gruppo A originali e repliche, oltre ad alcune "S4" e "037 Rally".

EVENTI 4L Trophy - Ready 4 Africa



MARATONA CUORE E SUDORE

Nella 17ª edizione del raid 1350 equipaggi provenienti da tutta Europa hanno percorso su robuste "R 4" ben 7615 km per consegnare ai bambini del Sud del Marocco 60 tonnellate di materiale umanitario. Tre i team italiani: ne abbiamo seguito uno

di Dario Tonani



O

biettivo, vivere un'avventura di oltre 7600 chilometri, dal Nord della Spagna al Sud del Marocco, a bordo di una Renault "4" stipata di materiale paramedico, scolastico e sportivo da consegnare a un'associazione umanitaria francese che si occupa di bambini in condizioni disagiate (la Onlus transalpina Enfants du Desert, progetto Ready 4 Africa).

Pur affrontando qualche tappa a cronometro, con le vetture finalmente alleggerite del loro carico, è il cuore a fare da volano all'iniziativa: non si tratta infatti di una gara, ma di un raid umanitario che ogni anno riunisce quasi 3000 studenti, dai 18 ai 28 anni, provenienti da tutta Europa. All'edizione numero 17, partita il 13 febbraio da Saint-Jean de Luz, paesino francese sull'Atlantico a due passi dal confine con la Spagna, hanno partecipato ben 1350 equipaggi, in rappresentanza di otto Paesi: Francia, Belgio, Spagna, Portogallo, Svizzera, Germania, Romania. E, appunto, Italia, con tre team: uno partito da Messina, uno da Bolzano e il terzo da Novara. A comporre quest'ultimo sono Andrea Galliani, 24 anni, e Thomas Galli, 23, che così ci spiega la lunga marcia di avvicinamento alla parten-

za: "La preparazione è stata molto lunga, quasi un anno per cercare sponsor, raccogliere il materiale da portare, farci conoscere e allestire la macchina sulla base dei pochissimi requisiti richiesti dall'organizzazione". Già, il deserto non è propriamente un'ambiente facile per la loro "R 4", un'ultima serie del 1990 che Andrea ha ereditato dal nonno Giancarlo e che è poi è passata allo zio, grande appassionato di "storiche". La domanda a questo punto sorge spontanea: nessuna difficoltà a ottenere in prestito la vettura conoscendo le condizioni in cui si sarebbe ritrovata? "Qualche resistenza, lo ammetto, all'inizio c'è stata, ma poi più che le mie rassicurazioni su come mi sarei preso cura della macchina hanno prevalso gli intenti dell'avventura, la solidarietà verso chi ha bisogno".

Per essere ammessi al via serve solo che il telaio sia in ottimo stato e che si approntino due ganci per il traino, un paracoppa e un para-serbatoio. Così, il 10 febbraio, la coppia lascia Novara per l'appuntamento del 12 a Saint-Jean de Luz, dove confluiscono tutti gli equipaggi per partire alla volta delle prime due tappe spagnole - Salamanca e Siviglia - e raggiunge-

Moschettieri di casa nostra

Nella pagina a fianco. La "R 4" del 1990 dei novaresi Galliani-Galli durante uno spettacolare passaggio sulle dune; in alto nella foto, il percorso del raid.

Sopra. Gli altri due equipaggi italiani provenivano da Bolzano e Messina. In alto. Andrea Galliani (presidente di Ready 4 Africa) e Thomas Galli, di 24 e 23 anni, con la loro vettura stipata di materiale.

IL SESTO GIORNO, ALLE PORTE DEL DESERTO, L'UNICO NEO DI TUTTO IL RAID: UN GUASTO AL REGOLATORE DI TENSIONE



MISSIONE COMPIUTA

Particolarmente emozionante, il 17 febbraio, l'arrivo a Merzouga, nel Sud del Paese, dov'era in programma la cerimonia di consegna del materiale umanitario portato dalla carovana dei 1350 equipaggi. In tutto sono stati affidati agli uomini dell'associazione francese Enfants du Desert 60 tonnellate di materiale paramedico, scolastico e sportivo; 50 carrozzine per disabili; 38 paia di stampelle e circa 24.800 euro destinati a finanziare la costruzione di alcune scuole nel villaggio di Rissani, alle porte del deserto marocchino.



Neve sull'Atlante

Il valico della catena dell'Atlante, il giorno dopo lo sbarco a Tangeri, prevedeva la salita fino a 1965 metri di altitudine. Sopra il deserto la carovana incontra la neve.



L'ultima serie venuta dall'Est
 Nella foto. La "R 4" dell'equipaggio novarese è un'ultima serie del 1990, costruita nella ex Jugoslavia; ha il motore di 956 cm³ da 33 CV della Renault "5". Velocità massima 115 km/h.



re, il 15 febbraio, Algerias, punto d'imbarco per Tangeri. Da qui la carovana raggiunge la capitale Rabat e il giorno seguente, dopo 12 ore di viaggio e l'attraversamento della catena montuosa dell'Atlante (con il valico di un passo innevato a 1965 metri di altitudine), arriva al villaggio di Boulajoul, dove i due ragazzi novaresi affrontano il primo bivacco organizzato e una notte in tenda, alle porte del deserto marocchino. Sveglia presto, e poi di nuovo in macchina per giungere a Merzouga nel primo pomeriggio, dove è prevista la consegna del carico umanitario agli uomini dell'Onlus Enfants du Desert.

Con la macchina scarica, il 18 febbraio si accende l'unico momento sportivo del 4L Trophy, tre tappe di regolarità tra le dune. Nelle prime due Andrea e Thomas se la cavano bene, tanto da guadagnarsi il 21° posto in classifica; ma prima della partenza per la terza, un problema al regolatore di tensione li costringe a cercare in fretta e furia un meccanico e a rinunciare alla prova. Il 20 febbraio, nel tardo pomeriggio, la loro "R 4" è di nuovo in grado di proseguire, riattraversa l'Atlante e giunge a Marrakech verso le 21, dove gli equipaggi trovano ad attenderli un albergo, l'acqua corrente di una doccia e, il giorno dopo, 24 ore di relax assoluto. Il 23 febbraio la carovana s'im-

barca di nuovo sul traghetto a Tangeri, destinazione Spagna. Andrea e Thomas sulla loro "R 4" hanno consegnato personalmente 200 paia di occhiali da vista per bambini, una carrozzina per disabili, un paio di stampelle, uno scatolone con 15 kg di materiale scolastico e 10 palloni da calcio. Una goccia nel mare, rispetto alle oltre 60 tonnellate di "speranza" consegnate dai 1350 equipaggi, ma una goccia che è anche sudore e soprattutto cuore. **R**

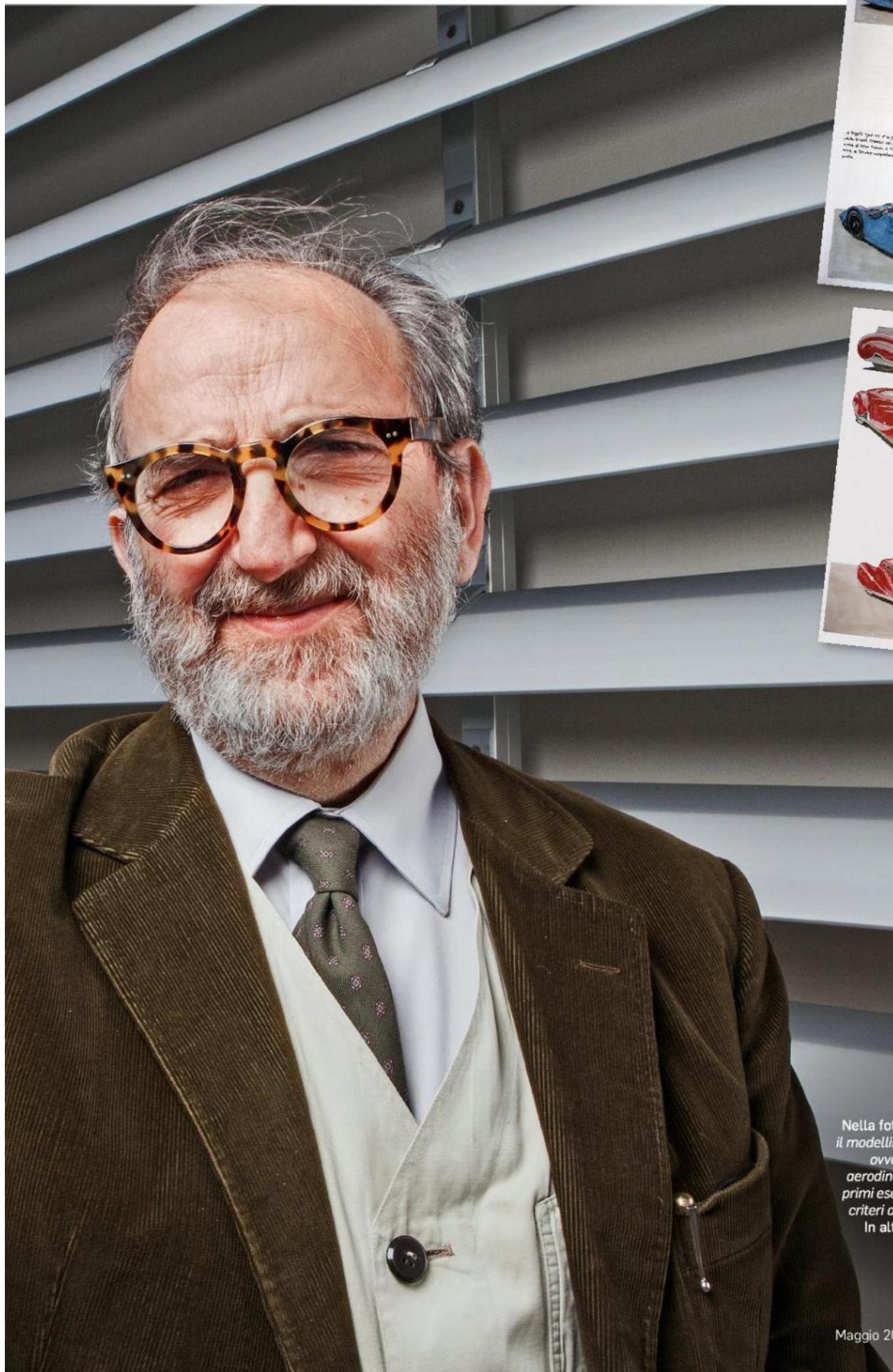
La sabbia, il pericolo maggiore
 Sopra. Due ruote di scorta, due ganci di traino, paracoppa e para-serbatoio: questi gli unici requisiti chiesti dagli organizzatori per accogliere le iscrizioni. Inoltre i telai dovevano essere in perfette condizioni per essere in grado di cimentarsi con le piste del deserto.

CON LA TESTA PER ARIA

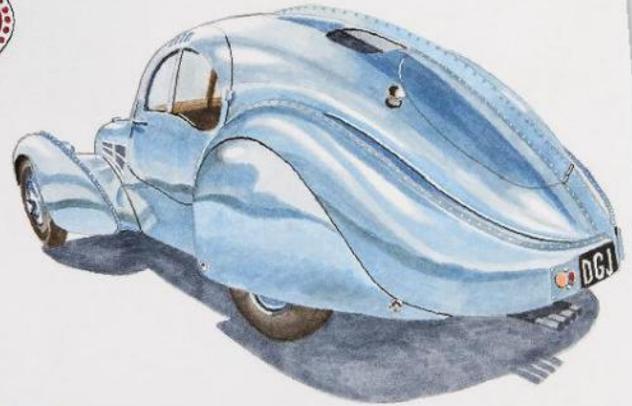
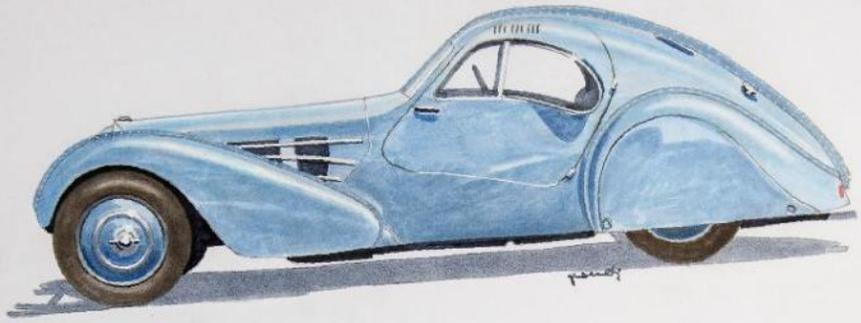
A close-up photograph of a hand holding a highly aerodynamic, silver-colored car model. The model features a long, pointed nose, multiple circular portholes along its side, and distinctive red-spoked wheels. The hand is positioned in the foreground, with the fingers gripping the car. The background shows a modern building with a facade of horizontal metallic slats, suggesting an industrial or architectural setting. The lighting is bright, highlighting the metallic texture of the car and the skin of the hand.

Professore di car design, autore di libri e fine illustratore, è uno dei pochi storici italiani di aerodinamica dell'auto. Nel suo studio-laboratorio abbiamo ripercorso con lui i passaggi cardine dell'evoluzione dello stile

di Gilberto Milano, foto di Alessandro Bianchi



Primi passi nel vento
Nella foto, Massimo Grandi con il modellino della "Siluro Ricotti", ovvero dell'Alfa "40/60 HP" aerodinamica del 1914, uno dei primi esempi di applicazione dei criteri aerodinamici su un'auto. In alto, La Bugatti "Type 32" (nota come "Tank") e la Delahoye "165 M" Figoni et Falaschi nei disegni di Grandi.



Il tocco dell'artista
Sopra. Alcuni esempi del talento di Massimo Grandi, che alla competenza di storico del design abbina una fine abilità di illustratore. Dall'alto, la "Siluro Ricotti" del 1914 e la "Phantom Corsair" del 1938. A destra. La tavola dedicata alla Bugatti "Atlantic" del 1936.

Architetto e modellista

A sinistra. I modellini di auto sono un'altra passione dell'architetto Grandi. La foto lo ritrae impegnato nella costruzione della Porsche nota come "356/2 Gmünd" del 1948, un modellino non in produzione da aggiungere al museo allestito nel dipartimento di car design dell'Università di Architettura a Colenzano (Firenze).





Barba incolta, occhiali da professore, abito in velluto con panciotto a contrasto, sguardo scrutatore: non c'è dubbio, il nostro interlocutore è un architetto. Un architetto speciale però: Massimo Grandi è uno dei rari professori di car design italiani, materia che insegna dal 2004 nella facoltà di design dell'Università di Firenze. Il suo corso di laurea magistrale in Transportation Design è uno dei due che si tengono in Italia su questo argomento, l'altro è a Milano. Per accedere a quello di Massimo Grandi è necessario, però, aver conseguito la laurea triennale in Design, che si tiene anch'essa nel modernissimo polo attivo dal 2004 a Calenzano, appena fuori Firenze.

Fin qui tutto abbastanza normale. Se non fosse per una peculiarità che fa di lui uno studioso unico nel suo genere: la mano artistica del pittore. Massimo Grandi possiede infatti l'abilità, rara anche tra i car designer, di trasferire su carta con un tocco personalissimo i disegni delle vetture di cui parla. Per farlo usa matita e pennarello con grande maestria. L'esempio più riuscito si ritrova nel suo libro "Quando le disegnava il vento" (vedi box a pagina 128), dal quale sono state riprese le tavole raffigurate in queste pagine. Un libro sulla storia dei pionieri dell'aerodinamica applicata all'auto, argomento che lo appassiona molto e che fa di lui uno dei massimi studiosi in questo campo. "Si tratta di passaggi fondamentali per lo stile dell'auto" sostiene Grandi, "grazie a loro si passa dalla carrozza alla torpedò; poi, da quando i parafranghi iniziano a essere integrati, nel primo dopoguerra, si arriva alle forme aerodinamiche di tipo scientifico, frutto delle conoscenze derivate dagli studi sulla meccanica dei fluidi e

dalle prime sperimentazioni nelle gallerie del vento".

Non tutti sanno forse che "il primo brevetto in cui vengono applicati in modo scientifico criteri di aerodinamica su un'auto è del 1921, quando un ingegnere aeronautico austriaco che si chiamava Paul Jaray, lo stesso che aveva progettato il dirigibile 'Zeppelin', iniziò a dare all'auto una forma moderna. Jaray brevettò infatti la prima auto composta da due volumi: una base con profilo alare sulla quale poggiava una calotta con parabrezza, che altro non era che la gondola del dirigibile 'Zeppelin' rovesciata" racconta Grandi. "Nel mondo delle auto sportive la svolta nel design arriva invece tra gli anni 30 e 40 con quella che venne definita 'ala spessa', frutto degli sviluppi della sperimentazione aerodinamica introdotta nel 1923 da Ettore Bugatti con la sua 'Type 32' (la 'Tank'), che nella linea si rifaceva appunto alla sezione dell'ala di un aeroplano. L'ala spessa' continuò a condizionare il design automobilistico fino agli anni 50, per poi essere abbandonata dopo che il perfezionamento delle gallerie del vento impose nuovi criteri di applicazione dell'aerodinamica".

Fino ad allora però fu tutto un susseguirsi di fallimenti tra chi cercava nuove strade stilistiche. Grandi nel suo libro ne illustra molti casi, spesso rimasti solo su carta. "Con la trasformazione della carrozze- ➤



La storia a disegni

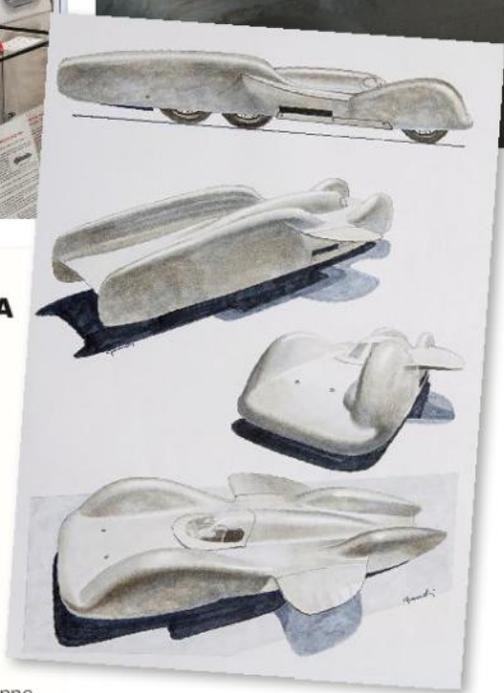
In alto, Massimo Grandi al tavolo da disegno nello studio di Calenzano, dove realizza le tavole che servono a illustrare i suoi libri e le dispense per il suo corso di car design.

Qui sopra, La Miller "Golden Submarine" del 1917 e la Jankovits-Alfa Romeo "6C 2300 Aerospider" (1934-37), due esempi di innovazione stilistica.

FURONO LE GALLERIE DEL VENTO A IMPORRE NUOVI CRITERI DI APPLICAZIONE DELL'AERODINAMICA



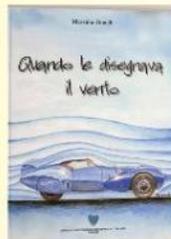
Tributo a Scaglione
Qui sopra. Modello realizzato in scala 1:5 da Grandi applicando sull'Alfa Romeo "8C" del 2007 i criteri aerodinamici di Franco Scaglione. Sopra a destra. Tre progetti di Giotto Bizzarrini. A destra. La Ferrari "212 Uovo" del 1951. Nella tavola più a destra, il progetto per la Mercedes "T80" del 1939, di Ferdinand Porsche.



MINI CAR DESIGN MUSEUM LO STILE IN 300 MODELLI

All'interno del dipartimento di car design che dirige, Massimo Grandi ha allestito anche il Mini Car Design Museum, una collezione di circa 300 modellini che ripercorre, in scala ridotta, le varie fasi dell'evoluzione stilistica dell'auto. Un percorso a tema che consente, a chiunque sia interessato all'argomento, di "toccare" con mano come il design abbia sostanzialmente modificato la forma dell'auto nel corso del tempo. Se si ha fortuna, potrà capitare che sia lo stesso professor Grandi a illustrare le varie fasi di questa evoluzione. Il museo è aperto al pubblico ma solo previo appuntamento telefonico. Per informazioni: Mini Car Design Museum, via Sandro Pertini 93 - Calenzano - Firenze, tel. 055.2757062.

IL LIBRO I PIONIERI DELL'AERODINAMICA



Autore: Massimo Grandi
Editore: Libreria Asi
Pagine: 120
Prezzo: 35 euro
Illustrazioni: 335
Formato: 29,5x40 cm

Il volume di Massimo Grandi illustra, nel vero senso della parola (i bellissimi disegni sono infatti realizzati dallo stesso autore e sono quasi tutti a colori) la storia dello sviluppo dell'aerodinamica e del pionierismo del car design nel mondo dell'auto, dal 1902 al 1939.



ria che inizia a inglobare tutto, con la scocca che diventa un pezzo unico, le auto assumono forme indigeribili per gli automobilisti del dopoguerra. E si trascurano le idee innovative. L'unica auto che quando è uscita ha rivoluzionato il mondo ed è piaciuta stilisticamente a tutti è stata la Citroën 'DS' sostiene Grandi. "Anche il passaggio dalla 'Traction Avant' alla 'DS' è stato tuttavia graduale e per un anno circa quest'ultima è stata commercializzata insieme alla sua progenitrice. In questo caso fu un successo clamoroso forse perché i tempi erano maturi per il cambiamento. Siamo a cavallo fra il 1955 e il 1957. Prima, invece, è una storia di grandi delusioni".

Il contrario di oggi, verrebbe da pensare, dove invece si assiste a una forma di appiattimento del design automobilistico. Si può individuare un periodo in cui finisce l'era della creatività e inizia quella dell'omologazione? "Quando l'auto diventa un prodotto industriale" afferma Massimo Grandi. "All'inizio le auto venivano acquistate nude e i carrozzieri le vestivano sulle necessità del cliente. Non c'era il car design, ma artigiani che creavano opere d'arte.

Il car design nasce e diventa una necessità quando il progetto dell'auto deve essere pronto prima che parta la produzione. Quando tutto deve essere pensato e progettato prima. E questo avviene con l'industrializzazione dell'auto".

È a causa di ciò allora se un grande stilista come Chris Bangle definisce "manierismo" il lavoro dei designer moderni? Davvero la creatività degli stilisti di oggi è solo nel ripetere stilemi già codificati? "Non è colpa del design se questo accade" sottolinea Grandi, "ma del mercato, delle regole imposte dal marketing e, nel complesso, della paura delle Case di rischiare. Si va sul sicuro e così lo stile si appiattisce. Si seguono le mode: piacciono le forme tonde? Allora tutti a proporre linee tonde. Da molti anni non c'è più stata una rivoluzione delle forme come quella segnata, per esempio, dalla 'Giulietta Sprint', considerata una delle pietre miliari del design italiano. Per capire quanto ha inciso il design sulle auto di oggi bisognerà vedere tra 50 anni quali saranno le auto ricercate dai collezionisti. Difficile dirlo adesso".

Profilo alare

Sopra. Una reinterpretazione su base Ferrari "550 Maranello" del 1996. Per questo modello, battezzato "Alaspessa", Grandi si è rifatto agli stilemi delle Ferrari della fase pionieristica, dal 1947 al 1950. Un tentativo di recupero che rispecchia lo schema aerodinamico dell'epoca, definito appunto ad "ala spessa", come la sezione di un'ala d'aereo.

IL LETARGO È FINITO

Se avete usato la vostra spider storica quest'inverno o avete approfittato della stagione fredda per effettuare alcune riparazioni, sicuramente, con l'arrivo della bella stagione, le tracce di smog, fango o della permanenza in officina hanno lasciato segni poco gradevoli. Ecco come eliminarli con i trucchi dei professionisti. Spendendo poco

testo e foto di **Maurizio Schifano**



Si parte dai cerchi
Per le ruote a raggi utilizzate gli spray in commercio. Ci sono anche prodotti professionali più aggressivi, ma consigliati solo agli esperti.



Spazzolino specifico
Le parti più inaccessibili dei raggi si puliscono con uno spazzolino che va passato con molta cura. Dopo si deve risciacquare abbondantemente.



Lavaggio sì, ma all'ombra
La carrozzeria va lavata, non pulita. Perciò non si devono utilizzare detergenti comuni ma solo shampoo specifici. Mai esporre l'auto al sole.



Asciuga e lucida
Le classiche e pregiate pelli di daino sono spesso superate. Gli attuali panni in microfibra assorbono il triplo e lasciano la superficie a specchio.

NON SOLO SPRAY

La continua ricerca nei settori della chimica ha portato negli ultimi anni a notevoli progressi nel campo della cura estetica dell'automobile. Oggi si può contare su prodotti specifici che garantiscono risultati ottimi, in poco tempo, senza fatica e anche salvaguardando l'ambiente, come gli shampoo a PH neutro biodegradabili. Le cere altamente protettive donano poi una lucentezza eccellente: ci sono inoltre prodotti innovativi per la pulizia e la protezione dei cerchi e della capote. Per l'abitacolo e per il trattamento delle parti in plastica o in skay sono nati spray caratterizzati da piacevoli profumazioni. Più in generale, consigliamo di non risparmiare sui prodotti e preferire sempre le marche migliori.



Efficacia totale
La patina di smog, le macchie di catrame, gli insetti e gli escrementi degli uccelli si eliminano facilmente e rapidamente con uno spray idoneo.



Cristalli e microfibra
Il panno in microfibra è perfetto anche per l'asciugatura dei vetri. La tradizionale carta di giornale resta comunque un'alternativa valida.



La plastica ringiovanisce
La patina di smog e le microabrasioni che opacizzano il lunotto in acetato della capote vanno trattate con appositi gel e un tampone morbido.



Si torna a vedere
Lucidato all'esterno e all'interno col panno in microfibra, il lunotto torna trasparente e riacquista la flessibilità che aveva da nuovo.



9 Curiamo la capote

Non importa che la capote sia in tela, in mohair o in vinile. Oggi ci sono pulitori speciali per trattare indifferentemente questi materiali.



10 Effetto idrorepellente

Dopo pochi minuti dall'applicazione basta passare un tampone morbido per eliminare macchie di muffa, di unto e persino di calcare.



11 Protegge a lungo

Lo spray lascia uno strato protettivo che repelle l'acqua e impedisce che il colore sbiadisca per l'esposizione ai raggi UV e alle piogge acide.



15 Aspirare al pulito

Per rimuovere smog, polvere e altro dall'abitacolo non c'è che l'aspirapolvere, dotato di un becco sottile per raggiungere ogni interstizio.



12 Lucidati a specchio

Un polish generico per metalli può rimuovere l'ossido, ma anche lo sporco sedimentato, la ruvidità superficiale e i graffi poco profondi.



13 Cromature scintillanti

Per far risplendere le parti cromate basta applicare con dell'ovatta un polish ad azione non abrasiva, in pasta o liquido, e lucidare con un panno.



14 Pelle sempre elastica

La selleria in pelle va pulita e cosparsa con un gel che la protegga dall'azione dei raggi UV e le ridoni la consistenza e il profumo originali.

IL TRUCCO DELL'ESPERTO

Per ravvivare il nero dei pneumatici si può usare, in alternativa agli spray in commercio, del semplice lucido da scarpe nero o anche blu scuro (foto a lato) distribuendolo con un pennello a setole corte (foto più a destra). Ripassando con un panno si ottiene la lucentezza naturale della gomma e l'auto sembrerà appena uscita dal concessionario.



Ambientazione classica

La vettura del servizio è un'Austin Healey "100/6" del 1956, dal 1968 appartenente ad Alberto Cabella. Egli è proprietario, assieme alla sorella Paola, dell'autorimessa Nerino 6 di Milano, costruita nel 1947, che ci è servita come location (www.nerino6.it).



NESSUNA FRENATA PER LE TOP CAR

Jaguar, Bentley, Ferrari... L'incanto di Coys, nei padiglioni di Techno Classica, conferma che per le "storiche" di lusso la crisi non esiste. Anzi. E che spesso i prezzi superano le stime massime d'asta. Ma a Essen c'è stato anche un piccolo giallo: sotto sequestro una Iso "Grifo"

di Gilberto Milano



Jaguar "XK 120 Roadster" (1950)

Stima d'asta € 85.000 - 100.000

Venduta per € 103.685

Nel 1948, quando apparve al Motor Show di Londra, linea e prestazioni del suo sei cilindri di 3.4 litri OHC da 190 CV e 193 km/h fecero clamore. La maggior parte delle "XK 120" finì in Usa, come questo esemplare, chassis n. 670462, completamente restaurato.



Niente fuochi d'artificio, ma tanta concretezza nelle decisioni di acquisto (come sempre) nell'asta di Coys a Techno Classica, che anno dopo anno consolida il suo primato di manifestazione al coperto per classic car più grande al mondo (si legga anche a pag. 110). I numeri sono indiscutibili: con una partecipazione di pubblico che ha richiamato in cinque giorni 190.000 appassionati nei venti saloni della Fiera di Essen, attratti dalla presenza di 1250 espositori provenienti da tutto il mondo e da 2500 vetture in vendita, i conti sono presto fatti. E questo nonostante gli scioperi nel settore dei trasporti locale proprio in quei giorni.

Nel più grande centro commerciale del mondo riservato alle auto d'epoca, l'asta di Coys ha così confermato con i suoi risultati l'ottimo andamento che sta vivendo il mercato delle vetture da collezione che, secondo il tedesco "Index Oldtimer", nell'ultimo anno

ha registrato una crescita dei prezzi dell'8,1%, dopo aver fatto registrare già un aumento del 4,2% rispetto al 2012. Sta di fatto che 27 delle 58 auto in catalogo sono passate di mano a prezzi quasi sempre superiori alla media.

Tra queste il record è stato di una Ferrari "365 GTB/4 Daytona" del 1972 di proprietà di un collezionista olandese, battuta a 487.305 euro. Un modello con interno ben conservato, con una carrozzeria riverniciata e una meccanica che è sempre stata sottoposta ai tagliandi di manutenzione presso vari concessionari della Casa del Cavallino.

La seconda Ferrari in asta, una "330 GT 2+2" del 1965, è passata di mano per 167.468 euro, somma un po' superiore alle quotazioni di questo modello. Invendute, invece, due altre Rosse in catalogo: una "365 GTS/4 Daytona" realizzata da Scaglietti nel 1970, per la quale venivano chiesti dai 450 ai 500 mila euro, e una Ferrari "308 GTSi" del 1980 che aveva una quotazione d'asta di 25-30.000 euro.

La medaglia d'argento nella classifica delle quotazioni è andata così a una Bentley "S3 Conti-



Il paradiso degli affari

Due momenti della seguitissima asta tenuta da Coys a Techno Classica, la più grande manifestazione di auto d'epoca al coperto del mondo, tenutasi alla fiera di Essen lo scorso 29 marzo.

Bentley "S3 Continental Flying Spur" (1963)

Stima d'asta € 150.000 - 170.000
Venduta per € 170.825

Rimasta in Inghilterra fino al 1980, è poi emigrata negli Usa. Nel 2007 è stata infine reimpatriata e completamente restaurata. Nel 2010 è stata adattata per l'uso regolare su strada, modificando freni e sistema di raffreddamento.



La Bentley Continental Flying Spur" del 1963, che con una quotazione di 170.825 ha strappato anch'essa un risultato in linea con i valori più alti registrati per questo modello. In ambito Bentley c'è stata anche la vendita di una "3½ Litre Drophead Coupé" di Barker del 1937, battuta a 109.280 euro a fronte di una valutazione d'asta di 85-120.000 euro.

Sopra le aspettative di Coys anche la vendita di una Pur Sang - Bugatti "Type 35 C", replica perfetta della "Type 35 C" realizzata dalla società argentina Pur Sang che, anche se di poco (è stata battuta a 165.230 euro), ha superato la stima massima d'asta fissata a 160.000 euro. Segno che anche le repliche, quando sono davvero perfette, assumono una loro dignità collezionistica, pur non essendo oggetti originali.

Altre conferme dell'andamento in crescita dei valori di mercato vengono dalla quotazione di una Jaguar "E Type 3.8 Roadster" del 1962, venduta per 109.280 euro, così come dai 103.685 euro battuti per una Jaguar "XK120 Roadster"



Packard "640 Custom Eight Roadster" (1929)

Stima d'asta € 90.000 - 100.000
Venduta per € 109.280

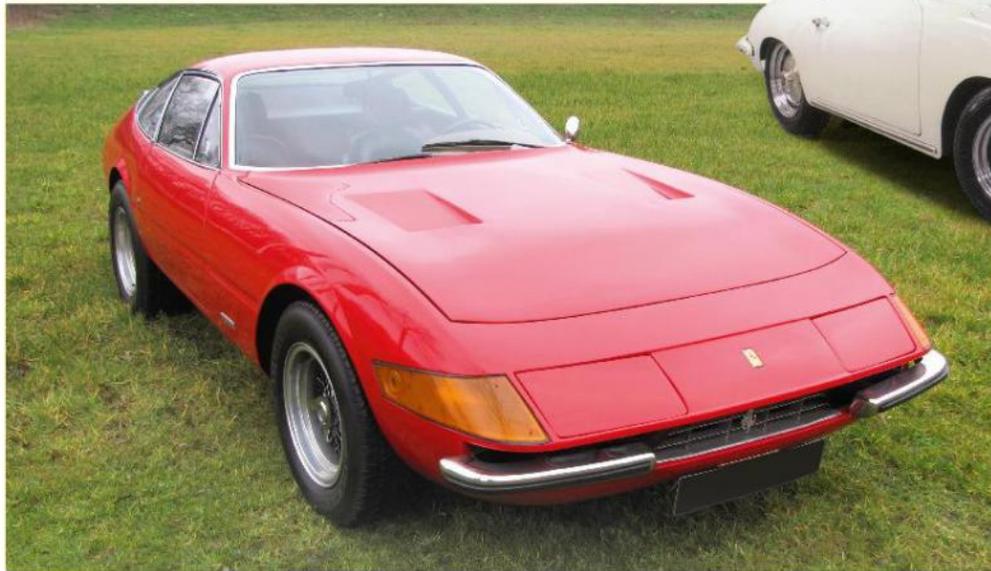
Un classico del made in Usa, con tutto il seguito di cromature e di elaborate soluzioni di design, piuttosto raro da trovare in vendita in Europa. Questo modello è arrivato nel Regno Unito nel 2007 e sottoposto successivamente a restauro.



IL "FALSO" SMASCHERATO

LA BRUTTA REPLICA DELLA ISO "GRIFO"

Una delle notizie che più ha fatto scalpore nel dopo Essen è il sequestro da parte della polizia tedesca di una Iso "Grifo", presentata all'asta di Coys; descritta in catalogo come telaio n. 001, ma non come prototipo o primo esemplare della "Grifo", sembrava essere stata venduta, ma la stessa Coys, nella persona del suo direttore Chris Routledge, ha smentito la transazione. Tutto nasce dal fatto che la macchina proposta a Essen porta il numero di telaio del prototipo della Iso Rivolta "S4". Tutto poteva essere facilmente scoperto, con un minimo di verifica, perché il telaio "Grifo" 001 è ancora esistente e ben conosciuto. "Sebbene la vettura venga descritta come proveniente da una collezione italiana, noi non l'abbiamo mai vista né sappiamo a chi possa appartenere" ci ha spiegato Federico Negri de "Il Bottegone", noto centro di restauro dedicato alle Iso Rivolta. "La falsificazione era così maldestra che chiunque con un minimo di competenza l'avrebbe scoperta. È molto probabile che il cambio di numero di telaio sia avvenuto parecchi anni fa, semplicemente per evitare di ripagare tasse d'importazione o per riciclare un'auto rubata". Qualunque sia il motivo, è quasi sicuro che l'auto ora venga smontata dalla polizia tedesca, per cercare di appurare il vero numero di telaio.



Porsche "356 B Cabriolet" (1962)

Stima d'asta € 70.000 - 80.000
Venduta per € 89.138

Proveniente dalla costa Est degli Stati Uniti, dove ha avuto tre proprietari, questa Porsche ha vissuto dal 2010 a Londra dove è stata utilizzata solo in condizioni meteo di asciutto, quindi poco: in 52 anni ha percorso 90.000 km.

Ferrari "365 GTB/4 Daytona" (1972)

Stima d'asta € 370.000 - 400.000
Venduta per € 487.305

Nessun segno di stanchezza per la domanda di questa Ferrari allestita da Scaglietti. A Essen è stata scambiata a valori molto superiori alla media europea. L'esemplare battuto era in superbe condizioni e con un chilometraggio di soli 53.000 km.

MG "Magna F1" coupé (1932)

Stima d'asta € 40.000 - 50.000
Venduta per € 55.390

La rarità (è considerata una delle ultime tre rimaste) e le condizioni di originalità (non è mai stata restaurata) erano i principali pregi di questo modello, che nonostante gli 82 anni di età si è presentata a Essen in ottimo stato di conservazione.

del 1950, al di sopra della media delle ultime vendite di questo modello. A seguire, in ordine decrescente, nell'incanto di Essen ci sono da segnalare i 109.280 euro pagati per una Packard "640 Custom Eight Roadster" del 1929 (aveva una quotazione d'asta massima di 100.000 euro); gli 89.138 euro raggiunti da una Porsche "356 B Cabriolet" del 1962, che ha superato anche lei la quotazione d'asta fissata a 80.000 euro; l'identica quotazione (89.138 euro) raggiunta da una Mercedes "230 SL" del 1963, per la quale Coys si sarebbe "accontentata" di 75.000 euro; i 73.472 euro pagati per una Maserati "Mistral 3.7 Coupé" del 1966 che, nonostante il clamore suscitato dai festeggiamenti per i cent'anni di questo marchio e il fatto di essere uno dei 532 esemplari costruiti, non ha superato

la stima d'asta di 80.000 euro; i 55.389 euro raggiunti da una MG "Magna F1" coupé del 1932, una delle tre prodotte, che aveva una stima massima di 50.000 euro.

Tra i modelli di grande interesse collezionistico rimasti invenduti, da segnalare (caso Iso "Grifo" a parte) una Citroën "DS 19 Decapotable" Chapron, riverniciata e restaurata nell'interno, per la quale erano chiesti dagli 85.000 ai 100.000 euro; una Lancia "Astura" del 1938 con meccanica originale, vestita da Pinin Farina e restaurata nel 1980, per la quale venivano richiesti 70.000 euro, e una Lancia "Aurelia B20 GT" quarta serie del 1954, che non ha trovato compratori disposti a spendere dai 100.000 ai 130.000 euro, un prezzo in linea con le ultime vendite del 2013, ma indiscutibilmente elevato. **R**

HOUSTON

FORD "GT 40" AL TOP

Vendita record per questa "GT 40" del 1964, il quarto prototipo costruito dalla Shelby: la vettura è stata battuta a 7 milioni di dollari (5,050 milioni di euro), da Mecum, a Houston, il 12 aprile, molto di più dei 4.950.000 dollari pagati per la stessa vettura nel 2012 a Pebble Beach. Di proprietà della Ford fino al 1971, la vettura è stata poi sottoposta a diverse modifiche e di recente riportata alle sue specifiche originali dallo specialista in "GT 40" Paul Lazante.



A Monaco e Goodwood **PEZZI DA 90**



MONACO 10 MAGGIO RM AUCTIONS

Alfa Romeo "33/2 Daytona" (1968)

Tra le vetture che saranno battute all'asta da RM Auctions a Montecarlo il 10 maggio, questa rara sportiva del Biscione scenderà sicuramente il parterre dei potenziali acquirenti. Il suo valore storico è indiscutibile, in più la vettura rappresenta un bellissimo esempio di otto cilindri Alfa Romeo Sport Prototipo. Sviluppata dalla Scuderia Autodelta, è stata guidata nelle più importanti gare di durata e in salita (tra cui la 24 Ore di Daytona e la Targa Florio) da Nino Vaccarella, Herbert Schultze e Michel Weber.

Stima d'asta: **1.100.000 - 1.350.000**



MONACO 10 MAGGIO RM AUCTIONS

Ferrari "Dino 206 S Spider" (1966)

Fu il figlio Dino a suggerire a Enzo Ferrari di sviluppare un motore V6 per uso agonistico. Cosa che il Drake fece dieci anni dopo la precoce scomparsa del figlio, presentando la "Dino 206 S Spider" al Salone dell'auto di Parigi del 1966. Prevista in cinquanta esemplari, la produzione venne limitata a diciotto vetture. L'esemplare in vendita (telaio 028) fu acquistato da Eduardo Lualdi Gabardi, un ricco e quotato gentleman driver lombardo, per poi andare negli Usa nel 1976, dove ha vinto numerosi premi e gare storiche.

Stima d'asta: **1.500.000 - 2.000.000**



GOODWOOD 27 GIUGNO BONHAMS

Lotus "49B" F.1 (1969)

Vettura leggendaria nella storia della Formula Uno, la Lotus "49" di Colin Chapman non fu solo la prima a montare l'otto cilindri Ford Cosworth, ma anche la prima a utilizzare il motore come elemento posteriore del telaio, soluzione poi adottata da tutte le scuderie di F.1. Esemplare raro (furono costruite solo dodici Lotus "49") e di grande valore storico, questa versione con telaio "R8" fu guidata da Graham Hill e in seguito da Richard Attwood prima di finire in Australia.

Stima d'asta: **su richiesta**



GOODWOOD 27 GIUGNO BONHAMS

Aston Martin "Atom" (1939)

Chi è in cerca di rarità assolute non può trovare di meglio: questa Aston Martin, oltre a essere l'unica costruita, rappresenta anche un pezzo di storia dell'automobilismo. Viene, infatti, considerata la prima concept car compatta in assoluto e, grazie al suo design moderno, un punto di riferimento nello sviluppo del car design. Come se non bastasse, a questo si aggiungono soluzioni tecniche d'avanguardia, come il telaio tubolare e le sospensioni anteriori indipendenti a bracci oscillanti.

Stima d'asta: **su richiesta**

10 maggio 2014



RADUNO DELLA SOLIDARIETÀ

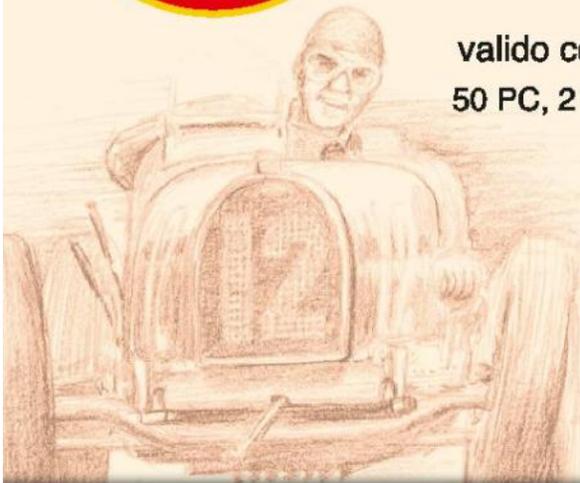


Regolarità auto storiche

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

UNA COUPÉ SU CUI SCOMMETTERE

Con una produzione di quasi 140.000 esemplari tra il 1974 e il 1986, le "Alfetta GT" e "GTV" sono state tra le coupé a quattro posti di maggiore successo di 30-40 anni fa. Dopo un fisiologico periodo di oblio, da qualche anno sono entrate nel mirino dei collezionisti. In precedenza, infatti, le uniche versioni a godere di considerazione erano le "GTV Turbodelta", prodotte dall'Autodelta in circa 400 esemplari, e le "GTV 6" dotate del celebre motore "Busso". Ora le quotazioni tendono al rialzo, e il range attuale di prezzi va dai 6000 euro delle "Alfetta GTV 2.0" seconda serie (1980-86, 10.396 esemplari fino al 1983, più 7296 dal 1983 al 1986 per la versione "restyling" riconoscibile dai poggiatesta a griglia), ai 18.000 delle "GTV Turbodelta". Le "GTV 6 2.5" (11.468 esemplari ante restyling dal 1980 al 1983 e altri 10.912 fino al 1986) valgono attorno agli 8000 euro. Le "Alfetta GT 1.8" prima serie (21.947 unità dal 1974 al 1976) si trovano sui 7000 euro, mentre per le "GT 1.6" (16.923 esemplari dal 1976 al 1980) può bastare qualcosa meno, circa 6500 euro come per le "Alfetta GTV 2000" e "2000 L" (rispettivamente 31.267 unità tra il 1976 e il 1979, e 26.108 dal 1979 al 1980).

Le versioni che hanno migliori prospettive, tra quelle di grande serie, sono le sei cilindri, che arriveranno attorno ai 10.000 euro nel volgere di breve tempo e le "GTV 2000" del 1976-79 che dovrebbero raggiungere gli 8000 euro altrettanto in fretta. Schizzeranno verso l'alto (fino a 25.000 euro) le "Turbodelta". Introvabili, invece, e quindi praticamente non quotabili, le 20 unità allestite dall'Autodelta con

il motore V8 2,6 litri della "Montreal", assemblate nel 1977 per il mercato tedesco: si può ipotizzare un valore sui 50.000 euro. Anche per le "GTV 3.0" realizzate in Sudafrica (ovviamente con guida a destra) è pressoché impossibile fornire una quotazione.

Le "Alfetta" coupé piacciono perché adottano una meccanica tipicamente Alfa: motore bialbero e schema transaxle con cambio posteriore. Poi perché offrono prestazioni di ottimo livello in relazione all'epoca e perché la linea è firmata da Giugiaro. Inoltre sono affidabili e l'unico difetto grave consiste nella propensione alla corrosione. Il restauro di un'Alfetta GT - "GTV" è facile: i ricambi si trovano (qualche difficoltà solo per il velluto della selleria di alcune versioni) e i costi sono abbordabili. Sugeriamo di cercare una delle rare "2.0 Grand Prix", tutte di colore Rosso Alfa, prodotte per sottolineare l'impegno Alfa Romeo in Formula 1. Tra le "GTV" seconda serie sono quelle che cresceranno di più. Ma occhio alle "repliche"...

Il valore della potenza

Sotto. La "Turbodelta", appena 400 esemplari circa, vale 18.000 euro. **In basso.** La "GTV 6 2.5", riconoscibile per la "gobba" sul cofano, è quotata 8000 euro.



UN PONTE FRA DOMANDA E OFFERTA

- La scheda e le istruzioni per pubblicare gli annunci sono a pagina 178.
- Le inserzioni a pagamento (operatori commerciali, con foto o fondo colore) hanno la precedenza.
- Ogni scheda può contenere una sola inserzione per una sola vettura.
- È possibile utilizzare schede fotocopiate.
- Il quadratino rosso (■) contraddistingue le inserzioni degli operatori commerciali.

VENDO AUTO

ALFA ROMEO

1900 BERLINA, 1953, grigio marina, targata Roma, documenti originali, in buono stato generale, iscrizione Asi in corso, no perditempo, no permuta, € 16.500, visibile a Frascati (RM),



3275315351

1900 SUPER, 1955, nero, originale, iscritta Riar, gomme nuove, targhe nere, € 30.000, visibile a Brescia,



3484101814

ALFETTA GT 1600, 1978, testa di moro, ottimo conservato, cerchi lega, freni nuovi, gomme nuove, vendo causa spazio, chiamare ore pasti, visibile a Brescia, € 5700

030963126

DUETTO, osso di seppia, 1969, biancospino, conservata, motore AR0530, targhe e documenti originali, splendido esemplare, solo box, qualsiasi prova, visibile a Roma, Tratt. ris.

3683392600

■ **GIULIA 1300**, 1965, verde muschio, modello a 4 marce, completa e funzionante, sana, radiata d'ufficio, € 4000, visibile a Milano,



335355594

2000 GTV, 1971, rosso 501, ricondizionata dalla A alla Z, motore da rodare, gomme e marmite nuove, cruscotto sano, targhe d'origine, visibile a Caserta, € 20.000

3683392600

■ **GIULIA SPRINT GT**, 1965, rosso, 1600 cc, ottimo stato, interno nero, targhe nere, libretto originale, freni a 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 1.6, 1981, avorio, km 30.000 originali, interno panno testa di moro, iscritta Asi, perfette condizioni, prezzo da concordare dopo visione



0331515625

GIULIETTA SPIDER, 1960, da restauro, provenienza Usa, visibile a Barbariga, 0309718592

GIULIETTA SPIDER, 1961, rosso, meccanica in stato più che buono, vettura regolarmente marciante, visibile a Forlì, € 23.000

3385900142

■ **GIULIETTA SPRINT VELOCE**, 1963, blu, interno avorio, da concorso, originale, € 58.900, www.socol.it



0294964745 - 3355486337

■ **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 JUNIOR 1300 SCALINO, 1968, bianco, due modelli con targhe originali, visibile a Chiavari,

3346917204

GT JUNIOR 1300, 1971, bordeaux, in ottimo stato, Iscritta, assicurata, si può provare, + Duetto 2000 1989, visibile a Brescia, € 10.500

3661991552

GT JUNIOR 1300, 1971, argento metallizzato, originale, ottime condizioni, visibile a Viareggio, € 11.500

3356961157

SPIDER 1300 JUNIOR, 1968, verde, molto bella, visibile a Varese, € 22.000

0331866144

SPIDER 2000, 1992, nero, perfetta di meccanica e carrozzeria, 65.000 km, capote beige, visibile a Cantù, € 12.500 3334007001

ALPINE RENAULT

■ **A 310 V6**, 1978, blu Francia, splendidamente conservata, € 21.000, visibile a Brescia, 3484796030

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, no perditempo, telefonare ore serali, € 3000, visibile a Milano,



024231092

AUSTIN

MINI HLE CABRIO, 1985, rosso, in ottimo stato, € 14.000, visibile a Iseo (BS),



3336176784

AUSTIN HEALEY

■ **3000 MKI BN7**, 1961, blu Healey, in restauro, lamierata e verniciata, motore rifatto, manca montaggio e interni, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

0375790025 - 3498689674

AUTOBIANCHI

Y10 4WD, 1990, verde, ASI targa oro, revisionata, gomme nuove da neve, perfetta, no sms, visibile a Mantova,

3355315434

BIANCHINA PANORAMICA, 1966, bianco, quasi perfetta, targhe e documenti originali, € 4900, visibile a Torino,



3407954487

■ **BIANCHINA PANORAMICA**, 1966, azzurro, conservata, discreto stato, sana, motore ok, targa nera, documenti originali, iscritta Asi, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

3498689674 - 0375790025

■ **BIANCHINA CABRIOLET**, 1966, bianco, totalmente restaurata, restauro appena terminato, € 21.900, www.socol.it



0294964745 - 3355486337

AUTOMIRAGE

PICK WICK, 1975, rosso, conservata, molto rara, Asi, € 12.000, visibile a Bergamo,



3382295888

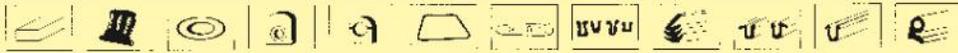
BENTLEY

CONTINENTAL COUPÉ, 1993, verde, Asi, R turbo, 360 cv, km 130.000, V8, interni crema, Mulliner Park Ward, mart.356@gmail.com, visibile a Empoli,



3477443740

MARK VI DHC, 1950, da restauro molto impegnativo, motore corrisponde col telaio, € 13.000, mart.356@gmail.com, visibile a Empoli,


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**

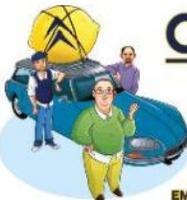

Dal 1983 IL MAGAZZINO PIU' ASSORTITO D'ITALIA
per auto storiche italiane ed estere
www.EPOCACAR.com  **NEGOZIO ON LINE**
 S.Stino di Livenza (VE) Tel. e Fax 0421.311659 - E-mail: info@epocacar.com

**ACQUISTIAMO AUTOVETTURE D'EPOCA E SPORTIVE, FERRARI,
 PORSCHE, LAMBORGHINI, ALFA ROMEO...**


- MASSIMA SERIETA' • VALUTAZIONI IMMEDIATE
- ESPERIENZA QUARANTENNALE • PAGAMENTO IMMEDIATO

TEL: 349/8085621 - 333/2825599

**PER CARBURATORI
 AUTO
 STORICHE**
CELL. 338-3146038


CITRÒ SERVICES ^{Srl}
**TUTTI I RICAMBI PER LA TUA CITROËN
 STORICA E MOLTO DI PIÙ**
*Finalmente
 sono arrivati gli uomini dei Citroën!*
 VISITA IL NOSTRO SITO WWW.CITROSERVICES.COM
 EMAIL: INFO@CITROSERVICES.COM - S.GIORGIO DI LOMELLINA (PV)

DAL 1945
M. A. R. A. [®]
 di POLEDRO FABIO
**SPECIALIZZATI IN
 RICAMBI D'EPOCA**



**CARROZZERIA E
 PARTI MOTORE**

20154 MILANO
 CORSO SEMPIONE, 82
 TELEFONO (02) 331.17.47.r.a.
 Fax (02) 331.93.13
 sito web: www.mara.it
 e-mail : mara@mara.it

THE ORIGINAL ITALIAN CAR COVER.



CI SONO PASSIONI CHE NON PUOI FARE A MENO DI PROTEGGERE.

Polvere e graffi danneggiano la carrozzeria dell'auto. Per questo Covercar realizza da anni una linea di teli copriauto dal design elegante ed aggressivo confezionati in modo sartoriale. L'innovativa struttura pentalobata rende questo telo praticamente impenetrabile alla polvere, accarezzando col suo soffice interno la carrozzeria della tua auto.

Visita www.covercar.com per scoprire i diversi modelli su misura e standard e per trovare il copriauto da interno o impermeabile più adatto alle tue esigenze.



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

3477443740
R TYPE DHC, 1953, bianco, modello unico, interni pelle rossa, automatica, mart.356@gmail.com, visibile a Empoli,



3477443740

BMW

316 (E30), 1985, argento, come nuova, meccanica completamente a nuovo, ammortizzatori nuovi, motore da fare, gomme nuove estive e termiche, omologata Asi, gpl nuovo, uso quotidiano, € 5000 trattabili, visibile a Chiari (BS),



3384162825

320 I CABRIOLET, 1989, rosso, iscritta Asi, carrozzeria riverniciata, sospensioni nuove, tagliandata, volante radica, € 6500 trattabili



3396576132

■ **Z3 SPIDER**, 1998, argento, pelle nera, ottima, € 5900, visibile a Ancona, **3476302136**

CHEVROLET

K5, 1984, verde, motore 8 cilindri diesel, 6200 cc, Asi, ex Usa Army, assetto rialzato, un vero mostro, € 7900, visibile a Torino,



3407954487

CITROËN

■ **DS 20**, 1970, azzurro metallizzato, auto in ottime condizioni, pari al nuovo, no lavori da fare, € 15.000, visibile a Milano,



335355594

■ **DS 21 SPECIAL**, 1974, auto ottimamente conservata di carrozzeria e interni, totalmente revisionata la meccanica con sostituzioni dei bocconi delle sospensioni, www.soccol.it



0294964745 - 3355486337

■ **DS BREAK**, 1972, 7 posti, modello unico, allestimento Pallas, totalmente revisionata la meccanica, www.soccol.it



0294964745 - 3355486337

■ **MEHARI**, 1974, verde Tibesti, completamente ripristinata, riverniciata a nuovo da smontata, gomme/batteria/ impianto frenante nuovi, visibile a Treviso,



3209652050

MEHARI, 1979, beige Hoggar, completamente ripristinata, riverniciata da smontata, possibilità invio ulteriori foto, visibile a Treviso,



3494432594

DAIMLER

SP 250 DART, 1960, rosso, ruote raggi, soft e hardtop, meccanica ok, visibile a Genova,

3477976676

DE SANCTIS

FORMULA JUNIOR 1.1, 1958, rosso, telaio n. 005, trascorsi agonistici, restaurata completamente, € 55.000, mart.356@gmail.com, visibile a Viterbo,



3477443740

DODGE

TORPEDO, 1929, blu, 6 cilindri, conservata, originale, visibile a Alessandria,

3341540259

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. 0119087900 fax 0119089847
 www.cromaturabon.com
 commerciale@cromaturabon.com

INTERNI AUTO MAIELI

RESTAURO INTERNI AUTO STORICHE CONFORME NORMATIVE A.S.I.

MAIELI
 Via F. Baracca, 3 Canedole (MN)
 Tel.: 0376 - 695105
 Fax: 0376 - 695300
 e-mail: maieli@inwind.it
 www.interniautomaieli.com

N.P.M. CITROËN 2CV SERVICE di Pavan Nicola

VENDITA E RICAMBI PER CITROËN 2CV, MEHARI, DYANE 6

Via Valle Castagnaro 1343 - 37043 CASTAGNARO (VR)
 Tel. 347 5366196 - 347 9207720 - 392 8683838
 www.citroen2cvservice.it - info@citroen2cvservice.it

vuoi visitare l'Umbria su un'auto storica?

...ai piedi dei Sibillini...

Castoriana

te la noleggia

www.castoriana.it - info@castoriana.it
 tel. 339.3718562 - NORCIA loc. Capo del Colle

MAC RESTAURI

CITROËN D'EPOCA

0362 305873 Desio (Milano)
 347 0645735 Via Boito, 9
 338 1757047 www.macrestauri.com

Paolini
 www.paolini.it
 Tel. 071 6620010

Interni d'Autore
 new & old cars

RESTAURO DI PARABOLE FARI

di qualunque auto e moto con procedimenti di alluminatura sotto vuoto al quarzo; resa luminosa superiore del 20% rispetto al procedimento tradizionale; incremento della resistenza all'ossidazione.

CASINI GERI, via Togliatti 178, 50019 Sesto Fiorentino (FI)
 tel. 055/4215623, 339/3470923

2CV PALACE srl
 Via Regina Margherita, 123
 20050 MACHERO (MI)

cell. 3475236601
 tel./fax 039/2458508
 e-mail: 2cv.palace@live.it

Accessori, assistenza, manutenzione, ricambi, restauri, revisioni e consulenze per 2CV e derivate e tutte le utilitarie anni '60-'70-'80"

UNA GRANDE SOLUZIONE PER TUTTI I TIPI DI SERBATOIO

TANKERITE

Ciclo anticorrosivo per la bonifica interna di serbatoi arrugginiti e ammolorati. Forma una capsula sigillante inattaccabile da benzina, alcool e carburanti.

- Prezzo Modico
- Facile utilizzo sia per moto che per auto
- Risultato garantito
- Ideale per preservare anche serbatoi nuovi
- Spedizioni rapide

Via F.lli Rosselli, 88 - BELLUNO - ITALY - Tel./Fax 0437 941203 - www.tankerite.com

DKS AUTOMOTIVE RENAULT

www.dksautomotive.com

Ricambi e Accessori per:
 Renault R4 e Derivat
 Citroen 2 CV - Dyane - Mehari

Tel. 0577.909002 - Fax 0577.909919



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

SAREMO PRESENTI ALLA FIERA DI MODENA "MOTOR GALLERY 10/12 MAGGIO 2014"



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



FIAT DINO SPIDER 2.4, 1971
 CONSERVATA COME NUOVA



LANCIA APRILIA 1350, 1938, OTTIMA
 PER REGOLARITA', DA CONCORSO



ITALA 1922, RESTAURATA
 IN OTTIME CONDIZIONI



PORSCHE 964 RS, 1992, KM 60.000,
 TAGLIANDI, NO PISTA



TRIUMPH 1800 ROADSTER, 1948
 ASI, RESTAURO TOTALE



CITROEN DS 23 PALLAS, 1973
 COME NUOVA



PORSCHE 964 CARRERA 4, 1990
 COME NUOVO



A.R. GT 1600, 1966, PELLE ORIGINALE
 TESTA DI MORO, TRAGHE ORIG.
 UNICO PROPRIETARIO



LANCIA ARDEA, 1952
 CONDIZIONI DA CONCORSO,
 TARGA NERA TORINO



FIAT 650 NP GIANNINI, 1970
 PERFETTE CONDIZIONI ORIGINALI,
 PRIMA TARGA, PRIMO LIBRETTO



A.R. GIULIETTA T 1300, 1962,
 BUONE CONDIZIONI, INTERNO ORIGINALI



RENAULT 5 MAXI TURBO 1, 1981
 KM 32000 ORIGINALI



FIAT 600 MULTIPLA, 1960
 OTTIME CONDIZIONI

FERRARI

208 GTB INTERCOOLER, 1987, rosso, auto-certificazione ASI, km 70.000, gomme e dischi nuovi, interni avorio, visibile a Pisa, € 35.000

3403829033

512 TR, 1992, rosso, perfette condizioni generali, omologata ASI, km 43.000, marmitta inox, visibile a Firenze, Tratt. ris.

3383306086

TESTAROSSA MONOSPECCHIO, 1986, rosso, monodado, ASI, auto pari al nuovo, visibile a Modena, Tratt. ris.

3488122938

FIAT

1100/103 H LUSO, 1960, verde chiaro/scuro, Asi Targa Oro, perfettamente conservata, unico proprietario dal 1980, usata quotidianamente, € 8500, visibile a Milano.



3358105969

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 TV GIANNINI, 1956, rosso, motore 1098 cc, più motore Giannini 1300 cc, da competizione, rarissima, forse l'unica rimasta, freni a disco e circuito sdoppiato, capote perfetta, fregi e cromature disponibili, conservata, marciante, cerchi a raggi nuovi, € 45.000, visibile a Roma,



3331273989

1100/103, 1954, verde oliva, auto perfettamente funzionante e restaurata, targhe nere, molti ricambi, usata per regolarità, visibile a Siena, € 9000

3388067395

1100/103, 1954, blu, vettura stupenda, con motore nuovo e targhe nere, certificato storicità ASI, visibile a Brescia,

3336467874

124 SPIDER, 1974, rosso, 1600 cc, revisione 06/2013, ottime condizioni, visibile a Torino, € 14.900

3336361669

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

0375790025 - 3498689674

127, 1980, bianco, perfetta, certificata ASI, unico proprietario, visibile a Ancona, € 2100

3490740351

128 COUPÉ SL, 1975, giallo, auto molto bella, targhe nere, no lavori da fare, € 5000, visibile a Milano,



335355594

131 SUPERMIRAFIORI, 1984, oro, auto perfetta, vetri elettrici, impianto gpl, € 5000, visibile a Milano,



335355594

131 RACING, blu Francia, auto molto bella, conservata ma radiata d'ufficio, € 8000, visibile a Milano,



335355594

132 1.8 GLS, 1976, argento, auto perfetta, omologata Asi Targa Oro, € 5000, visibile a Milano,



335355594

1500 C, 1965, bianco, conservata, targa originale, km 96.000, visibile a Ancona, € 3200

3490740351

1500 D, 1949, verde chiaro, originale, solo lucidata, km 43.000, vari pezzi di ricambio, 2 proprietari, omologata ASI targa oro, prezzo Ruoteclassiche, visibile a Padova,

3489491042

500 A, 1939/1948, rosso, causa trasferimento estero, servizio Ruoteclassiche 6/2010 n. 258, epocaricambi@hotmail.it, visibile a Firenze,



3471674344

500 B, 1949, grigio, restauro completo, motore, meccanica, tappezzeria nuova, km zero, come nuova, affarone, visibile a Viterbo, € 8500

3286564120

500 L, 1969, avorio, ben conservata e funzionante, vendo con documenti e targhe originali, visibile a Siena, € 2700

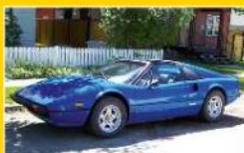
3334862534

500 L, 1972, giallo, marciante, con documenti regolari, carrozzeria da restauro, visibile a Ancona, € 1350

3490740351

500 L, 1970, giallo Positano, omologata ASI, revisione aprile 2013, prezzo trattabile, luka500@yahoo.it, visibile a Verona, € 5500

3493737791



FERRARI 308 GTS
ANNO 1976 - PRIMA SERIE
CONSERVATA ORIGINALE



FIAT 1100 TV
ANNO 1955 - RESTAURO TOTALE
PER MILLE MIGLIA



LOTUS MERCURY
ANNO 1962 - IMPORTANTE
PALMARES - HTP FIA - PRONTA
CORSE



FIAT 124 ABARTH
ANNO 1975 - RESTAURO
TOTALE - MOLTO RARA -
ORIGINALE



AUSTIN HEALEY 3000 MK I
ANNO 1959 - RESTAURO
TOTALE - GUIDA A SINISTRA
TARGHE ITALIANE



MINI COOPER I.3
ANNO 1975 - TARGHE NERE -ASI
CONSERVATA ORIGINALE



**LANCIA AURELIA B20
HOT ROD**
ANNO 1953 - ESEMPLARE UNICO
REALIZZATO NEGLI ANNI 70

auto classic
C.so Savona 50/1
Moncalieri (TO)
Tel. 011/644119
Fax 011/644739



CITROEN SM MASERATI
ANNO 1973 - CONSERVATA
ORIGINALE - VERSIONE AMERICA
MOLTO RARA



MGB ROADSTER
ANNO 1966 - BPRIMA SERIE
TARGHE E GUIDA INGLESI

www.autoclassic.it

autoclassic@autoclassic.it



CHEVROLET CORVETTE C1
ANNO 1961 - HARD TOP E
SOFT TOP - CAMBIO MANUALE



ABARTH 595 SS
ANNO 1970 - TARGHE TORINO
ORIGINALE



PORSCHE 356 SC
ANNO 1964 - TARGHE ORIGINALI
CERTIFICATA PORSCHE



**ALFA ROMEO GIULIETTA
SPIDER VELOCE**
ANNO 1958 - PASSO CORTO
RESTAURO TOTALE
DOCUMENTATO



FIAT 500 SPORT
ANNO 1958 - AUTO ORIGINALE
DA RESTAURARE

CRONOMETRO DA GARA
per prove di regolarità

450€
Iva inclusa

Consigliato da **Regolink.com**
il miglior cronometro sulla regolarità

regolink.com
The world's original of regularity times

Acquistalo ONLINE

www.zerotimes.eu

AFRA
DAL 1946

RICAMBI ORIGINALI ALFAROMEO
REPLICHE PER VETTURE STORICHE
40.000 ARTICOLI PRONTI A MAGAZZINO

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

GALVANICA SPINO D'ADDA snc
PULITURA, SABBIAIATURA E LUCIDATURA

SU TUTTI I TIPI DI METALLI CON:
RAMATURA A SPESSORE,
NICHELATURA, CROMATURA, DORATURA, ARGENTATURA.

INOLTRE SI ASSICURA UN RESTAURO COMPLETO
SU TUTTI I PEZZI DELLA VOSTRA AUTO O MOTO.

Via dell'industria, 16 - 26016 SPINO D'ADDA (CR)
Tel. 0373-965359 - Fax 0373-980726
e-mail: info@galvanica-spino.it www.galvanica-spino.it

MUSSO GOMME
pneumatici per vetture e moto da collezione

DISPONIBILI PNEUMATICI PER FIAT 500 125 R12 CON FASCIA BIANCA

AMPLIA DISPONIBILITÀ PNEUMATICI FASCIA BIANCA ANCHE PER 600, 1100, MAGGIOLONE, MERCEDES, AUTO AMERICANE

DISPONIBILITÀ PNEUMATICI MOTO

DISTRIBUTORE PER L'ITALIA

MICHELIN

Firestone **DUNLOP** **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

MILLENNIUM

CENTRO FIERE AVEZZANO (AQ)

17/18 Maggio 2014

MOSTRASCAMBIO
AUTO, MOTO e RICAMBI D'EPOCA

In collaborazione con

RTR 99
RADIO TI RICORDI

Nel nuovo Centro Fieristico 3 padiglioni + 10 mila mq scoperti!

Dopo 15 anni e decine di mostre mercato su Roma Capannelle, Palalottomatica, Tordivalle e da ultimo alla Fiera di Lanciano, Millennium organizza la sua 1° Edizione nel nuovo Centro Fieristico di Avezzano.

Come arrivare:
Autostrada A25 uscita Avezzano direzione zona Industriale, Via Cavour snc Avezzano 67051 (AQ).

Albergo:
Hotel dei Marsi **** - fronte Centro Fieristico.
Tel. 0863.4601

Orari:
9:00 - 18.30 sab/dom

Vai sul sito e pagherai 3€ anziché 5€!

f MillenniumEventi s.r.l.

338 7229553
www.millenniumeventi.it

500 L, 1971, beige, ottimo conservato, adatta uso giornaliero, revisionata, prezzo trattabile, visibile a Modena, € 4500
3471591230

508 BALILLA, 1935, bordeaux/nero, bellissima, tutta restaurata, targhe originali, radiata d'ufficio, € 15.000
3297460041

750 COUPÉ VIGNALE, 1963, bianco, molto bella e originale, € 7600, visibile a Brescia,
3484796030

BALILLA bellissima, www.soccol.it



0294964745 - 3355486337

BARCHETTA, 1999, blu metallizzato, ottima vettura all'interno ed esterno, in perfette condizioni di meccanica, iscritta RSF auto moderne, visibile a Caselle (TO), € 5000
3392249401

DINO 2000 COUPÉ, 1967, bianco, perfettamente conservata, km 56.000, molti ricambi, € 18.000, visibile a Roma,
3483136721



GAMINE 500 VIGNALE, 1968, beige/grigio, restauro totale, interni rossi, prodotta in pochi esemplari, astenersi perditempo, visibile a Milano, Tratt. ris.
3332186193

PANDA HOBBY, 2003, nero metallizzato, condizioni pari al nuovo, mai usata, solo km 4000, molto bella, unico proprietario, da vedere per credere, box, € 10.000, visibile a Pesaro,
330622560

TOPOLINO C, 1951, grigio, auto in buonissime condizioni, targhe e documenti originali, iscritta ASI, visibile a Lucca, € 6600
3339813848

TOPOLINO C, 1951, grigio, vettura conservata, documenti da voltura, targhe Torino, alcuni lavori da eseguire, prezzo trattabile, visibile a Lucca, € 6000
3339813848

FISHER

FURY, 2002, amaranto, classica kit car inglese, telaio tubolare, motore Honda, 140 cv, kg 300, immatricolata in Italia, carrozzeria Vtr, sedili carbonio, possibilità hardtop, una tra le poche circolanti in Italia, € 19.000, visibile a Como,
3356542163



FORD

ANGLIA DE LUXE, 1960, panna, perfetta, affidabile, pochi km, omologata ASI, piccoli ritocchi di carrozzeria, visibile a La Spezia, € 5000
3388752592

GIANNINI

500 TV, 1965, sabbia, completa in ogni parte meccanica e di interni, carrozzeria da rifare, targhe e documenti originali, visibile a Frosinone, € 6800
3396610216

650 MODENA, 1969, assetto sportivo, 5 marce, freni a disco anteriori, rollbar, cofani neri e blu, tutto omologato, € 18.500 trattabili
00491725225754



HONDA

S 800 COUPÉ, 1970, rosso, conservata, due proprietari, targhe e documenti dell'epoca, tagliandata, € 19.000, www.officinecriscuolo.com, visibile a Napoli,
3392568414



INNOCENTI

MINI COOPER, 1974, bianco/nero, Export, restaurata, targhe originali, ASI, gomme nuove, visibile in Veneto, € 8500
3467296850

MINI COOPER 1000, 1972, grigio, tetto nero, ottimo stato, ASI, visibile a Milano,
3483177508

MINI COOPER 1300 EXPORT, 1974, bianco, restaurata, targhe nere, ASI, cerchi lega, gomme nuove, visibile a Padova, € 8500
3467296850

MINI COOPER MK 2, 1969, giallo/nero, omologata ASI targa oro, targa originale, restaurata, vetri scorrevoli, 1000 cc, visibile a Torino, € 12.500
3470380077

JAGUAR

420, 1967, blu, targhe originali, selleria ricostruita, revisione 2014, € 15.900, visibile a Treviso,
3356373534



E COUPÉ 12 CILINDRI, 1972, rosso, cambio automatico, molto bella, anche permuta € 32.000, visibile a Brescia,
3484796030

E TYPE 3.8 ROADSTER, 1963, giallo, totalmente restaurata, Asi Targa Oro, visibile a Barbariga (BS),
0309718592

IL POSTO MIGLIORE DOVE SCAMBIARE LA PROPRIA AUTO-MOTO D'EPOCA



II EDIZIONE

HISTORIC RACE
 AUTODROMO VALLE DEI TEMPLI
 RACALMUTO

Con il patrocinio di:



MARCO DE BARTOLI

MOSTRA SCAMBIO AUTO, MOTO
 E RICAMBI D'EPOCA
 GARE DI REGOLARITA'
 ESPOSIZIONE COLLEZIONI PRIVATE
 CONCORSO DI ELEGANZA
 PADDOCK PARTY

INFO RADUNO E PISTA: 0922 949462 - 3287292008

INFO MOSTRA SCAMBIO: 3391741185 - 3405274420 - g.malandrino2@virgilio.it

7-8 GIUGNO 2014

WWW.AUTODROMOVALLEDEITEMPLI.COM - INFO@AUTODROMOVALLEDEITEMPLI.COM



Specialisti in ricambi di meccanica e carrozzeria per autovetture Jaguar dal 1948 al 1994.

- La GMA vanta oltre 21 anni di esperienza nel campo dei ricambi Jaguar. Siamo l'unica ditta in Italia specializzata in ricambi per auto storiche a concentrare i propri sforzi e il proprio know-how su un solo marchio.

Jaguar XK - MK2 - E TYPE - XJ

- Disponiamo **PRONTA CONSEGNA** di tutte le componenti di meccanica, carrozzeria e tappezzeria.
- Il nostro servizio spedizioni ci permette di evadere gli ordini in giornata. La consegna a mezzo corriere espresso avviene in 24/48 ore.



POMPA ACQUA MGB



COMPONENTI RAFFREDDAMENTO ETYPE



KIT ELETTOVENTOLA E TYPE S2



POMPA ACQUA-GIUNTO VISCOSO XJ



GMA sas di Gallorini Marco

via Riviera, 39 - 27100 Pavia
tel. 0382.525429 / 0382.523630 - fax 0382.529756
e-mail info@gmajag.net - www.gmajag.net

VISITA IL NOSTRO NUOVO SITO

■ **MK2 2.4 LITRE**, 1962, blue metal, carrozzeria conservata, riverniciata, interno grigio nuovo, motore ok, guida destra, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

0375790025 - 3498689674

■ **XK 120 OTS SE**, 1954, light blue, restauro totale, nuova, da concorso, interno grigio/blu, capote blu, Asi Oro, www.old-cars.it

0375790025 - 3498689674

XK 120 ROADSTER, 1950, due progetti di restauro di alto livello, una sana e abbastanza completa, una già lamierata, motore nuovo, telaio, avantreno e differenziali perfetti

3483527978

JEEP

RENEGADE, 1974, giallo, unico proprietario, km 59.000, auto ben conservata, sempre in box, mai gare o raduni, molto accessoriata, verricello, mozzi liberi, gomme nuove, binda, due rtx militari, fisso e portatile, invio foto, € 17.000, visibile in Lazio,



3284588139

RENEGADE, 1980, bianco, iscritta ASI, 6 posti, hardtop e soft top, idroguida, mozzi liberi, visibile a Piacenza, € 10.500

3394070270

WRANGLER (YJ) 4.2, 1998, arancione pastello, gpl, V6, autocarro, due posti, cerchi alluminio, gancio traino, trasm. doppio snodo, ass. Fabtech, € 9500, visibile a Barge,



0175346061

LANCIA

■ **2000 BERLINA**, 1972, grigio, blindata, primo proprietario il partito comunista, in questa auto è morto Berlinguer, visibile a Milano,



335355594

2000 COUPÉ, 1972, grigio, interno panno blu, ottime condizioni, ASI, visibile a Milano, 3483177508

APPIA CONVERTIBILE, 1961, azzurro Vincennes, restauro di meccanica e carrozzeria, documentato registro storico Lancia, pluripremiata concorsi eleganza, pubblicata su riviste internazionali, targhe e documenti originali, compresi ricambi importanti, € 26.000, visibile a Milano,

3391020820

AURELIA B20 I SERIE, 1951, amaranto scuro, ASI, targhe originali, autoradio, da concorso, pubblicata su libri e riviste, prezzo impegnativo, visibile a Milano,

3397080407 - 02743466

AURELIA B20 S, 1958, grigio medio metallizzato, ottime condizioni, sesta serie, ASI e FIVA, verniciatura, selleria e motore rifatti, percorsi 20.000 km, visibile a Palermo, € 110.000

3401432290

AURELIA B50, 1951, nero, interni pelle rossa, ASI, restauro completo 2012, premi in alcuni concorsi d'eleganza, visibile a Ravenna,

3395047702

BETA MONTECARLO TARGA, 1976, bronzo, vettura perfetta, 43 mila km dalla nascita, qualsiasi prova, ASI, documenti ok, visibile a Bologna, € 15.000

3395382578

FULVIA COUPÉ 1.3 S, 1973, rosso, perfetta di carrozzeria e interni in pelle, gomme nuove, restauro professionale, km originali, sempre box, no ruggine, ottima, visibile a Vicenza, Tratt. ris.

0445407777

DELTA 2.0 IE HF TURBO, 1990, bianco pastello, ottime condizioni, iscritta Asi, € 14.800, visibile a Barge,



0175346061

DELTA HF INTEGRALE, 1990, bianco, tagliandata, turbine perfette, iscritta Asi, cerchi e scarico originali, perfetta, € 15.800, visibile a Barge,



0175346061

DELTA HF TURBO, 1991, rosso pastello, motore da rivedere, condizioni discrete, € 3900, visibile a Barge,



0175346061

DELTA INTEGRALE, 1988, rosso Monza, ASI, modello "largo", carrozzeria nuova, cerchi 6x15 Recaro, cofano Evo, meccanica completa, no motore, vendo al miglior offerente, visibile a Latina,

3333810405

DELTA TURBO HF INTEGRALE, 1992, bordeaux metallizzato, interno Recaro, clima, fendinebbia, check control, sostituita marmitta, auto perfetta, Asi, € 29.900, visibile a Barge,



0175346061

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.



**Il Specialista della
2CV - MEHARI**



DAVID AUTO Srl



www.davidauto.it

Distributore 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

**45 anni al servizio
dei appassionati**

Stè 2CV MEHARI CLUB CASSIS
www.2cvclub.it

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



E-mail: brgmoss@libero.it



COMUNE DI SOLIERA
PROVINCIA DI MODENA

**SABATO
28 GIUGNO 2014**

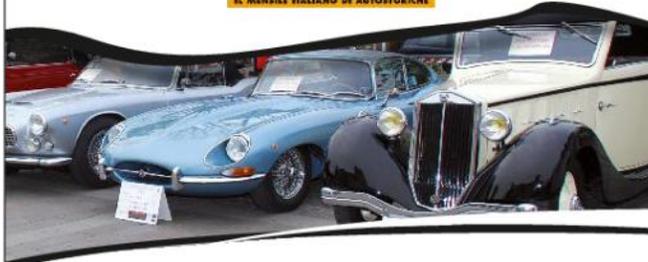


4° Dèfilè di Auto Storiche
Città di Soliera (MO)

Trofeo **BANCA MEDIOLANUM** familyBanker office
GRUPPO BANCARIO MEDIOLANUM
Ufficio del Direttore Regionale
Soliera - Carpi

Con il patrocinio di:

Auto d'Epoca
IL MENSILE ITALIANO DI AUTOSTORICHE



**AUTOFFICINA
CERUNDOLO RAFFAELE
ED EMILIO**

Servizio Revisioni in Sede - Soliera

**Autofficina
Cipolli e Baraldi S.p.A.**

Servizio Revisioni in Sede - Soliera

**Autofficina
FRANCO PEDRAZZI**

Servizio Revisioni in Sede - Soliera

Ronchetti

Soliera - Nonantola

Historic Motor Club Soliera (MO) in collaborazione con Comune di Soliera e con la partecipazione di C.A.M.E.R. Club Auto Moto d'Epoca Reggiano, organizza sabato 28 Giugno 2014 dalle ore 16 in poi il 4° Dèfilè di Auto Storiche Città di Soliera (MO) riservato a vetture aperte e chiuse costruite dalle origini al 1975 suddivise in 3 categorie:

- dalle origini al 1940
- dal 1941 al 1955
- dal 1956 al 1975

(per un numero massimo di 40 vetture)

Per Informazioni
e prenotazioni contattare
il Sig. REMO CASARI
Tel. 347 8023629



Historic Motor Club
Soliera - MO



Historic Motor Club Soliera

Via 25 Aprile, 362 - 41019 Soliera (MO)

Tel 346 0072789 - C.F. 90031190367

www.historicmotorclub.com - info@historicmotorclub.com

■ **FULVIA COUPÉ 3**, restaurata, bellissima, www.soccol.it



0294964745 - 3355486337

■ **FULVIA BERLINA 1.3 II SERIE**, 1972, rosso, iscritta Asi, targhe e documenti originali, impianto gpl, tagliandata, www.officinecricuolo.com, visibile a Napoli,



3392568414

FULVIA COUPÉ, 1969, blu Lancia, molti lavori di meccanica fatti, perfetta, interno color cuoio, € 8700, visibile in provincia di Livorno,

3498304509

FULVIA COUPÉ III SERIE, 1975, bianco, auto stupenda, come nuova, originale in tutto, Tratt. ris.

0575590863

FULVIA COUPÉ RALLY 1600 HF FANALONE, 1970, rosso, interni neri, conservata, omologata ASI targa oro, disponibile qualsiasi prova, visibile a Milano, Tratt. ris.

026193058

■ **FULVIA HF 1600**, 1972, rosso, interno nero, cerchi Cromodora, volante Nardi, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbariga (BS),

0309718592

■ **GAMMA COUPÉ 2000**, 1981, argento, auto molto bella, pochissimi lavoretti da fare, pronta all'uso, € 6000, visibile a Milano,



335355594

MASERATI

■ **BITURBO 420 I**, 1987, oro, 4 porte, buone condizioni, interno rosso, 2000 cc, 188cv, motore ok, iscritta Asi, www.old-cars.it

0375790025 - 3498689674

■ **BITURBO SPIDER**, 1988, blu, molto bella, ottimamente conservata, € 15.000, visibile a Brescia,

3484796030

MERCEDES

190 E, 1992, argento, iscritta Asi, € 2800, visibile a Barge,



0175346061

190 E, 1987, unico proprietario, km 11.900, tutti pezzi originali, gomme nuove, tenuta sempre in garage, € 1500

3355374075

230 S (W111), 1966, nero, interno grigio, Asi Targa Oro, Fiva, manutenzione scrupolosa, € 13.000, visibile a Milano,



3355476458

■ **230 SL "PAGODA"**, 1964, blu, da lieve restauro, funzionante e marciante, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbariga (BS),

0309718592

■ **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

280 SL "PAGODA", 1970, tabacco metallizzato, aria condizionata, servosterzo, cambio automatico, hardtop, ASI, documenti in regola, ottime condizioni, visibile a Viterbo, € 36.000

3492114066

MG

■ **A 1600 ROADSTER**, 1960, rosso, targhe italiane anni 80, perfetta, fondi sani, meccanica eccellente, € 30.000, www.officinecricuolo.com, visibile a Napoli,



3392568414

A 1600, 1960, rosso, la più bella spider inglese, cerchi a raggi, hardtop, documentazione fotografica del restauro, molto bella, visibile a Milano,

3387258514

■ **A 1600**, 1960, old english white, tutta restaurata, manca interno e un po' di montaggio, motore rifatto, da targare, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

3498689674 - 0375790025

A 1600, 1960, rosso/beige, auto stupenda, restauro professionale, foto, ASI oro, da vetrina, ruote a raggi cromati, visibile a Roma, Tratt. ris.

335299435

B, 1971, verde, auto in ottime condizioni, uso giornaliero, raggi, guida a sinistra, visibile a Padova, € 13.500

3386322383

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



CITROËN 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

■ **F 75° ANNIVERSARIO**, 2000, bordeaux, youngtimer di buona prospettiva, Limited Edition n. 1880 di 2000, € 6000, www.officinecriscuolo.com, visibile a Napoli,



3392568414

■ **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, ASI oro, pari al nuovo, accessoriata, 1250 cc, valuto permuta anche cifra superiore, no perditempo, visibile a Genova, € 38.000

3355604632

TF, 1954, almond green, motore nuovo, ASI, tonneau, demi tonneau, revisione 05/2014, scatola sterzo nuova, ottima, visibile a Bergamo, € 33.000

3383168699

TF, 1990, British Racing Green, portapacchi pelle, cambio automatico, visibile a Fabriano, € 5500

3476302136

■ **A TWIN CAM**, 1959, restaurata con molta cura, originale, interni in pelle neri, € 42.000, visibile a Empoli.



3477443740

MORRIS

■ **MINI MOKE**, 1966, spruce green, Asi, documenti e targhe dell'epoca, due proprietari, km 6.000, 850 cc, tagliandata, € 10.000, www.officinecriscuolo.com, visibile a Napoli,



3392568414

■ **MINOR TRAVELLER**, 1965, avorio, collaudata, legni perfetti, perfetta, per uso quotidiano, foto a richiesta, visibile a Modena, € 9000

3333990282

OPEL

■ **1.9 GT**, 1969, rosso, con elaborazione meccanica Conrero, ottima, da amatore

3932433623

■ **GT 1900**, 1969, grigio, targhe e documenti originali, due proprietari, trasporto in Italia compreso, € 12.500, www.officinecriscuolo.com, visibile a Napoli,



3483346409

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

■ **356 A COUPÉ**, 1957, verde, restauro totale 2009, perfetta, interno beige, omologata Asi, Fiva, 1600 cc, fendinebbia, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

0375790025 - 3498689674

■ **912**, 1967, Sephia Brown, passo corto, ASI, interni sabbia, ottima, € 17.000

360372850

RENAULT

■ **4 TL**, 1986, verde pastello, buone condizioni, € 2900, visibile a Barge,



0175346061

ROLLS-ROYCE

■ **SILVER SHADOW**, 1972, bianco, auto con guida a destra, targhe e documenti inglesi, € 11.000, visibile a Milano,



335355594

■ **SILVER WRAITH**, 1951, blu/azzurro metallizzato, vettura in perfette condizioni, restauro maniacale carrozzeria/meccanica/tappezzeria, Asi

3389369456

ROVER

■ **P6 2000 TC**, 1976, bordeaux, condizioni perfette, testa, catena, valvole e freni nuovi, ASI oro, visibile a Milano, € 6500

3486002051

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

CONCORSO DI ELEGANZA
POVERE
MA *Belle*

In collaborazione con epocAuto.
Per tutte le info visitare il sito www.fierafuoriserie.it

Fuoriserie,
7 e 8 Giugno 2014
a Roma, in Fiera.

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.



Infoline Intermeeting

+ 39 049 7386856 info@fierafuoriserie.it

**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.

nanni BOLOGNA
RICAMBI

Tel. 348.8852994 - 338.3096922
Fax 051/969855

www.fiat500sport.com

RICAMBI E ACCESSORI
SPORTIVE CORSA PER
Fiat 500 D/F/L/R - 126
ABARTH 595/695
GIANNINI 500/590/650

F.lli DEMINICI

Via Piemonte, 37
Z.A. Cornegiana
35020 Due Carrare PD
Italia
Tel. 049/5290513
Fax 049/5290921
Tel. Mobile
0335/6868718 - 0336/669363

Fiat 500 Topolino
dal 1936 al 1955

SPECIALIZZATO IN RESTAURI DI TUTTI
I MODELLI FIAT 500 TOPOLINE.
DISPONIAMO UNA VASTA GAMMA
NOSTRA PRODUZIONE DI: LAMIERATI,
RICAMBISTICA, TAPPEZZERIA, CAPOTES,
ACCESSORI, CERCHI RUOTA, GUARNIZIONI
DI TUTTI I MODELLI FIAT 500 TOPOLINE

www.deminici.it
MERCE PRONTA CONSEGNA
EVENTUALI VISITE PER APPUNTAMENTO

INFOLINE: 089 9950594

500RICAMBI

RICAMBI ACCESSORI SPORTIVI
AUTO D'EPOCA FIAT 500

www.500ricambi.it
Via S. Francesco, 13 - 84098 Pontecagnano F. (SA)

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

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

TURI GIUSEPPE AUTORICAMBI

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

RICAMBI ED ACCESSORI PER:

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

www.turatello.it
info@turatello.it

Tel. 049.9070126
Fax 049.9070323

TURATELLO RIMORCHI

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

In edicola con **DUE RUOTE**



CINTURA ELASTICA PER MOTOCICLISTI



a solo
€ 4,00
in più

PRATICO E VERSATILE

VIAGGIO ► FITNESS ► TEMPO LIBERO

Un **accessorio innovativo** che grazie al **tessuto elastico** si espande fino a contenere quello che di solito ingombra nelle tasche e che dà fastidio a chi è alla guida: chiavi, monete, portafoglio, cellulare, lettore mp3, carte di credito.

TASCHE SEMPRE LIBERE

■ **MINI BRITISH OPEN CLASSIC**, 1996, verde, auto ottima, solo tetto apribile da sistemare, € 5000, visibile a Milano,



335355594

SAAB

900 TURBO, 1984, blu, I serie, funzionante, otto valvole, documenti regolari, facile restauro, collaudata, no ruggine, chiamare dopo le ore 21, visibile a Bergamo, € 1800

035400466

9-3 COUPÉ TURBO SE, 1998, argento, pelle nera e radica, tettuccio e sedili elettrici, ottime condizioni, km 115.000, da amatore, visibile a Bassano del Grappa, € 3500

3402332880

SPEDWELL

TWO SEATER, 1966, rosso, tutta la meccanica Triumph, accetto parte permuta Jaguar anni 80, targa inglese o Daimler 4.0, € 20.000, visibile a Salerno,



3336934881

SUZUKI

VITARA 1500 JLX 16V, 1998, rosso metallizzato, benzina, distribuzione nuova, gomme 90%, bollata al 31/12/2014, motore/carrozzeria ottimi, lavori per € 1150, revisione al 2014, trattativa riservata, visibile a Pietrasanta,



3355626843

TRIUMPH

SPITFIRE MK3, 1969, verde inglese, ottime condizioni di motore, carrozzeria e interni, con portapacchi e hardtop nuovo, visibile a Vicenza, € 13.000

3474578706

■ **TR2**, 1954, verde, restaurata, ottimo stato, interno bordeaux, capote beige, ruote raggi iscritta Asi, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

0375790025 - 3498689674

■ **TR3 A**, 1960, rosso, restauro totale 2011, perfetta, motore con km 100, interno nero, capote bianca, tonneau, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

0375790025 - 3498689674

TR7 SPIDER, 1981, nero, ASI, restauro totale, a nuovo, prezzo compresa altra per ricambi, visibile a Padova, € 8500

3299510683

TVR

CHIMAERA 400, 1996, British Racing Green, auto stupenda, perfetta, interni pelle magnolia, guida a sinistra, vendo causa inutilizzo, visibile a Genova, € 25.000

3466800367

VOLKSWAGEN

GOLF CABRIO 1.8 GENESIS, 1993, viola, servosterzo, capote elettroidraulica, ottime condizioni, € 6900, visibile a Barge,



0175346061

■ **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

GOLF I SERIE, 1983, verde, ASI, uniproprietario, tetto apribile, 5 porte, impeccabile, visibile a Bassano del Grappa, € 3800

3498505711

GOLF SYNCRO 4X4, 1998, grigio metallizzato, trazione integrale, benzina, 5 porte, km 80.000, tetto apribile, modello Gt originale, € 3500

3381940345

MAGGIOLONE 1300, 1973, blu metallizzato, pelle totale, ricondizionata, motore nuovo, cerchi maggiorati da 16" sul libretto, € 7500, visibile a Barge,



0175346061

■ **MAGGIOLINO 1300**, 1973, nero, vettura completa, mai restaurata, 25 anni in box

3389369456

MAGGIOLONE, 1972, azzurro metallizzato, bellissima vettura, restauro completo, vetro piatto, gomme e targhe originali, visibile a Torino, € 5000

3392249401

MAGGIOLONE CABRIOLET 1.3, 1973, bianco, capote nera, iscritta Asi, restaurata nel 2013, ottime condizioni, autoradio, coppicapote, da vedere, € 14.500, visibile a Verona,



3387772473

PASSAT VARIANT SYNCRO, 1988, grigio scuro, ottime condizioni, ABS, tetto apribile, doppio blocco differenziali, revisione 12/2015, mod. 32B, visibile a Milano, € 2000

3482897307

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

BRESCIACAR

AUTO CLASSICHE

Tutte le fotografie disponibili
sul nostro nuovo sito

www.bresciacar.it

Viale del Lavoro 2/C, CASTEGNATO (BS) - bresciacar@gmail.com
Tel: 030 - 2140910



Austin Healey 100 BN1, 1955,
matching numbers, da concorso.



Austin Healey 100/6, 1957,
matching numbers, da concorso.



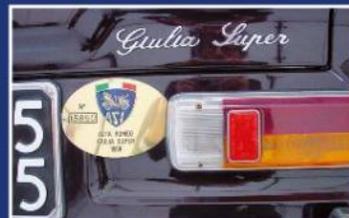
Austin Healey Frog Eye,
meccanica interamente nuova.



Porsche Carrera Cabriolet
del 1989, splendida.



Dino Spider 2000 del 1968,
da vedere.



Giulia Super "Biscione",
bella, non pasticciata, velocissima.



Giulia 1600 TI, due proprietari,
impeccabile.



Giulietta Spider del 1960,
seconda serie, conservata e perfetta.



Lancia HPE 1600 come nuova.



Jaguar E Coupé due posti seconda
serie, americana, tutta nuova.



Jaguar E spider 4200 prima serie,
europea, conservata.



Fulvia Montecarlo originale, conserva-
ta, perfetta.



Mercedes 250SL, 1967, italiana, unico
proprietario.



Mercedes 280SL, 1969, americana,
restaurata in Germania.



Mercedes 320SL V6, 1998,
italiana, 100.000Km in tutto.



Jaguar MK2 3800 overdrive, italiana,
conservata, originale.



Jaguar MK X 4200, 1966, unico pro-
prietario, completamente originale.



Morgan Plus 8, doppio bocchettone
benzina, 54,000 Km in tutto.



Triumph TR3, 1957, azzurrina, pelle
nera, bellissimo restauro.



Triumph TR3, 1957, motore bilanciato,
carburatori Weber (più i suoi).



Triumph TR6 PI, 1974,
due soli proprietari, bella e non molestata.



Jaguar XJ6 4200, due proprietari,
70,000 Km in tutto, praticamente nuova.

ACQUISTIAMO AUTO D'EPOCA - fotografie dettagliate di ogni vettura disponibili per e-mail

■ **TYPE 3 1600 TL FASTBACK**, 1971, bianco, rara coupé, km 52.600, a carburatori, ottime condizioni, € 7000, www.officinecriscuola.com, visibile a Napoli.



3392568414

VOLVO

460 GLE, 1991, grigio metallizzato, auto perfetta, unico proprietario, vero affare, € 900, visibile a Barge.



0175346061

WILLYS

JEEP MB, 1941, verde militare, originale, Asi, motore e meccanica revisionata, completa di capote, € 12.000, visibile a Fermo.



3317585371

VENDO MOTO

■ **VARIE**, vari modelli, Vespa 50, 125, Ciao, Motom prima serie, Aquilotto, Velosolex, possibilmente in blocco

3389369456

HONDA

CX 500, 1983, rosso, molto bella, visibile a Varese, € 2500

0331866144

MOTO GUZZI

AIRONE, 1951, rosso, serbatoio a goccia lucida, targa originale, ASI, motore rifatto a nuovo, conservato doc, visibile a Capodimonte, € 6500

3473151188

CALIFORNIA T3, 1975, nero, km 58.000, ASI, revisione 08/2015, perfetta in tutto, no perditempo, visibile a Treviso, € 6000

3293560041

DINGO 50 GT, 1973, rosso, ottimamente conservata, con borse laterali originali e documenti, visibile a Genova, € 1200

3332649837

MV AGUSTA

MOTOCARRO, 175 cc, 1955, rosso, nero e grigio, restaurato, funzionante, con motore monoalbero, 4 marce + RM, iscritto ASI, targa originale, raro, visibile a Arquata Scrivia, Tratt. ris.

3474286328

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 125 PX, 1985, bianco, buone condizioni, funzionante, documenti ok, pronta per passaggio, pochi km, sana, box, unico proprietario, € 1800, visibile a Pesaro,

330622560

SUNBEAM

■ **S8**, 1954, argento, Asi, Fmi, molto ben restaurata, € 8500, visibile a Brescia,

3484796030

SUZUKI

GT 500, 1976, rosso metallizzato, condizioni eccezionali di conservazione, attestato di storicità, unico proprietario, unica, € 4500

3383447892

VENDO VARIE

AUTOMODELLI, Burago, Polistil, varie, collezione composta da 65 modelli, rallye e sportive storiche, scale 1/24 e 1/43, in blocco, € 1200

3355426203

AUTORADIO D'EPOCA, 1950/1960/1970/1980/1990, antenne, plancie, altoparlanti ecc., telefonare dopo le 18.00



3397704801

BLIZZ TRIPY II TRIPMASTER, otto funzioni, adatto gare di regolarità auto e moto mai usato. Visibile in Toscana, € 500

3407928245

BOLLI D'EPOCA, 1928/1983, copie da originali, per auto e portabollo € 10, per moto € 5, s.badoni@virgilio.it, visibili a Roma,



3881221596

CARBURATORI DELL'ORTO, DHLA 40, per Giulietta SS, con pompetta

0376819279

■ **FLIPPER**, 1970/1980, in buone condizioni, più juke box anni 70

3389369456

■ **PER ALFA ROMEO**, Giulia Spider 1600, motore da revisionare, codice 00112, filtro aria, cambio, gruppo freno disco

3389369456

■ **PER ALFA ROMEO**, Giulia, Giulietta, Gt, motori 1315, 102, 112, 536, 548, cerchi metallo e lega

3389369456

■ **PER ALFA ROMEO**, 1958, Giulietta Spider passo corto, hardtop, altro materiale di meccanica e carrozzeria

3389369456

■ **PER ALFA ROMEO**, Giulietta SS e Spider, coppia vetri porta destra e sinistra nuovi, ingranaggi 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, 118 libretti d'uso e manutenzione originali, belli e ben conservati, per vari modelli dagli anni 60 in poi, visibili a Belluno, € 2000

3404839620

PER ALFA ROMEO, 1974, rosso, GT 1300 Junior, cofano anteriore, parabrezza, vetri laterali e posteriori, motore da revisionare, ricambi vari, visibili a Terni,

3355427283

PER ALFA ROMEO, GT Junior 2000, cupolino portastrumenti, parafanchi, carburatori Weber diam. 40, tromboncini, candele RL47 n°8, visibili a Nocera Inferiore,

3398069563

PER BMW, 1979, 318 berlina, porte anteriori, posteriori, parabrezza, lunotto, canna sterzo, volante, paraurti, mascherina, fari anteriori e posteriori, contachilometri

3333374965

PER FERRARI, annuario 1965 originale, come nuovo, e "Le Ferrari", pubblicazione 1966 con autografo originale di Ferrari, visibili a Roma,

3385942935

PER FERRARI, 1979, Dino 308 GT4, catalogo parti di ricambio, € 250

3283056562

PER FIAT, 1100, coppia fanalini Altissimo 455/12, in buono stato, € 85, visibile a Genova,



3663142498

PER FIAT, Topolino A, differenziale revisionato, guarnizione testa nuova, disco frizione nuovo, due calotte spinterogeno, lampade fari, in blocco € 400

3383825602

PER FIAT, 500 D, ricambi originali d'epoca, compreso motore e cambio, prezzo interessante

3283787456

PER JAGUAR, libretti istruzioni, cataloghi ricambi, manuali d'officina in italiano, originali o in copia, per tutti i modelli fino al 1990

3294252338

PER JAGUAR, libretti uso e manutenzione, cataloghi ricambi, manuali d'officina originali o copie, in italiano, per tutti i modelli fino al 1990

3294252338

PER LANCIA, Appia II Serie, fanale posteriore nuovo, pompa benzina nuova, guarnizione porta nuova. Prezzo trattabile, € 200

3477683766

PER LANCIA, Fulvia Coupé I serie, volante in mogano, perfettamente restaurato, pari al nuovo, visibile a Pescara, € 250

330431411

PER MG, B, old english white, hardtop originale, in buone condizioni, per auto fino al 1971, raro, visibile a Genova, € 850

3490857513

■ **PER PORSCHE**, 1965/1974, 356 e 911, tappeti in velluto bordato, stemma ricamato, colori: nero, beige, rosso, € 95



3382967592

■ **PER PORSCHE**, 356/912, marmitta in lega leggera, possibile terminale Sebring, kit: collettori, tromboncini, alte prestazioni



3382967592

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

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

Pizzarelli Fausto
 RICAMBI
 E ACCESSORI
 AUTO D'EPOCA

TUTTO PER FIAT 500 a 600 INTERNI
 COMPLETI - CAPOTES PEDANE ecc.
 SIEMMENTI - SCRITTE PER AUTO D'EPOCA

REGGIO EMILIA Tel. / Fax (0522) 991135
 Portatile (0337) 569941

CERCHI per auto d'epoca
 dagli anni '60 ad oggi

Reperimento cerchi rari

DAVIDE TASSI

Via Marconi 35 - 44012 BONDENO (FE)
 Cell. 347/2511545 - tassidavide@yahoo.it

www.cerchiautodepoca.com

Elettrauto Franco s.r.l.

COSTRUZIONE STRUMENTI
IMPIANTI ELETTRICI
ED LORO ACCESSORI

Via Della Potara, 41/A - 36015 SCHIO (VI)
Tel. off. (0445) 526460 - Fax 530052

TAPPEZZERIA CLASSICA

By Olmi
SPECIALIZZATA IN INTERNI
PER AUTO D'EPOCA
Interni Omologabili ASI

Via Bottala di S. Sebastiano, 30 Bottegone (Pistoia)
Tel./Fax 0573-544896 • Cell. 3395789431
www.classicabvolmi.it
e-mail: classicabvolmi@alice.it

ASSICURIAMO PER VEICOLI STORICI
RESPONSABILITA' CIVILE IN TARIFFA
AGEVOLATA A PARTIRE
DA 20 ANNI DI ETÀ'.



POSSIBILITÀ' FURTO-INCENDIO
CON QUOTAZIONE RUOTE CLASSICHE.

PER INFORMAZIONI
www.assi-service.net
tel.0173-283587
mail: info@assi-service.net

RICAMBI ROSSOCORSA

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

www.ricambirossocorsa.it
info@ricambirossocorsa.it

Walter Bertolla mobile +393406502690

AUTORICAMBI SASSI

Web: <http://www.autoricambisassi.com>
E-mail: sassi@autoricambisassi.com

RICAMBI PER CARROZZERIE
VEICOLI D'EPOCA - FIAT, ALFA, LANCIA,
LAMERATI, PARALATI, SCRITTE,
COPPE RUOTA, VOLANTI, MASCHERINE,
FARI, FANALINI, SPECCHI, ...
10154 Torino - Via Maddalena 15-17
Tel. 011/2470358 fax 011/2410966

STUDIO NICOLINI BRUNO SNC



Via Pasteur 6/e, 42100 Reggio Emilia
tel. 0522/551061 fax 0522/558131,
e-mail:nicolini@sermetro.it

Pratiche automobilistiche ad elevato
grado di difficoltà

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

di Bertamini Renzo & C. snc



Via Linfano, 2/B
Zona Industriale
38062 ARCO (TN) - Italia
Tel. 0464/519721
Fax 0464/516651

RICAMBI AUTO FUORI PRODUZIONE
OLD TIMER SERVICE
Spedizioni in tutta Italia e all'estero

www.gardaricambi.com
e-mail: info@gardaricambi.com

DEI KAËFER SERVICE VW Classic Parts

"can voi... per loro"
"with you ... for them"



www.deikaeferservice.com

Loc. San Marziale, 27 Colle di Val d'Elsa (SI)
Tel. +39 0577 928356 - Fax +39 0577 909919

RADAR



- Officina rettifiche motori d'auto d'epoca e moderni
- Equilibratura bielle e alberi motore
- Revisione tamburi freno in alluminio
- Revisione cambi e motori Porsche 356
- Punto ricambi motori Porsche

RADAR di Ercoi Aldo & C. s.n.c.
Via Basiletti, 15 - 25121 BRESCIA
Tel. e Fax (030) 3751321

MODENA MOTOR GALLERY

10 e 11 MAGGIO 2014
Modena, Capitale dei Motori

MOSTRA/MERCATO AUTO E MOTO D'EPOCA ITALIANE

In contemporanea:
GRAN MERCATO DI ACCESSORI E RICAMBI

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

"La strada degli artigiani"
"Le biciclette che volano"
"La Maserati a due ruote"
"100 anni di meccanica Maserati"

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

ModenaFiere

www.motorgallery.it

Con il patrocinio di

Partner

■ **PER PORSCHE** 911, scarico in lega leggera, racing/stradale, monotubo o bitubo, alte prestazioni, Sound Porsche



3382967592

PORTIERE, 4 per Citroën Traction Avant, Lancia Ardea, Fiat 1400. Prezzo cadauna, € 200

3388625574

RIVISTE, collezione completa Quattroruote da febbraio '56 a oggi, visibile a Padova,

0498802886

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

CORVETTE

C1, 2013, rosso, consolle a parete, replica, scala 2/3, disponibile anche Porsche 911, cm. 105x50, kg. 10, € 990, visibile a Appiano,



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,



3357495925

FIAT

500, 2013, bianco, sofà in lamiera Fiat, anni 70, cm. 133x85x100, tessuto in alcantara, € 5368, visibile a Appiano,



3357495925

■ **G 91Y**, mimetico, aereo, spese di carico e trasporto a carico acquirente, € 15.000, visibile a Cormano,



335355594

JEEP

WILLYS, 2013, verde, replica, scala 2/3, motore a benzina, cm. 225x144x85, freni a disco, differenziale, due posti, kg. 190, visibile a Appiano,



3357495925

COMPRO AUTO

AUTO D'EPOCA IMPORTANTE, parziale permuta a mio favore con appartamento 170 mq nei pressi di Firenze

3389540573

ALFA ROMEO

GIULIETTA 2.0 TURBODELTA, 1983-1985, in qualunque stato di conservazione, anche radiata, ricambi nuovi e usati

3384346093

LANCIA

DELTA HF 1600 I.E., 1991/1992, bianco, rosso, grigio, in eccellenti condizioni, unico proprietario, originale, inurata, pagamento in contanti

3398400771

RENAULT ALPINE

A110, 1960/1970, blu Francia, 1300/1600 cc stradate, con documenti italiani, no Fasa

3474336437

ROLLS-ROYCE

CABRIOLET, 1930-1945, possibilmente bicolore, qualsiasi modello, in condizioni ottime, pago in contanti

3405087253

VOLKSWAGEN

MAGGIOLINO CABRIOLET (TYP 15), 1961-1963, 6 volt, colore indifferente, prezzo coerente. acuandre@libero.it

3388641668

COMPRO VARIE

AUTOMODELLI, 1960-1990, Dinky, Corgi, Minichamps, BBR ecc., scala 1/43, 1/18, kit, obsoleti, cerco sempre collezioni

022367505

PER FERRARI, libretti uso e manutenzione e vario materiale cartaceo fino a metà anni Settanta

3283056562

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

Enrico C. Alvisi
Auto d'epoca e di prestigio

CLASSICMOTOR



BENTLEY TURBO R II 1990. NERA PELLE NERA PIPING ROSSO. GUIDA ITALIANA SX. € 20.000



R.ROYCE S.SPIRIT 1982. BLU PASTELLO. BELLISSIMA! € 13.500



BENTLEY TURBO R II 1990. GUIDA ITALIANA SX. CONDIZIONI SPETTACOLARI!! TAVOLINI POST.



R.ROYCE S.CLOUD 2. TAGLIANDATA ORA. PREZZO UNICO € 26.900



R.ROYCE S.SPIRIT II RARA SECONDA SERIE.STUPENDA. € 16.800



R.ROYCE S.WRAITH II 1979. PASSO LUNGO! RARISSIMA! € 16.800



R.ROYCE S.SHADOW 1976. BLU MET. FAVOLOSA E TAGLIANDATA. € 15.900



MERCEDES 190 E 2.6. 1990 AUTOMATICA, PIENA DI ACCESSORI. € 6.800



MERCEDES 420 SEC 1990. CONDIZIONI ECCELLENTI. GOMME NUOVE. € 8.000



RANGE ROVER 3.9 INIBIZIONE. 130.000 KM. COND. PARI AL NUOVO. € 12.000

Assistenza meccanica e tagliandi. Vendita - acquisto - ricambi - restauro.

Via Rigosa, 42/A - 40069 Zola Predosa - Bologna - Italy Tel. +39.340.555.4546 mail: info@rollroyceclassicmotor.it www.rollroyceclassicmotor.it



Acquistiamo in contanti auto usate, supercar, d'epoca, di prestigio e intere collezioni, pagamento e passaggio di proprietà immediati!



LANCIA AURELIA 824S 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^a SERIE, 02/1953. Interni in panno Lancia nocciola. Targhe originali (PA 18...), Disponibile certificazione Lancia. Matching Numbers. Iscrivibile ASI. **RESTAURO MANICALE ED ALTAMENTE PROFESSIONALE.**



ALFA ROMEO GIULIETTA 1600 SPIDER, TIPO 101.23 07/1964, Matching Numbers, restauro totale ed altamente professionale, disponibile tonneau cover, **OMOLOGATA ASI 3^o GRADO TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI.**



LANCIA BETA COUPÉ 2000 TIPO 828 BCI, 11/1978, Km 71.041, alzacristalli e lettrici, cerchi in lega, fari fendinebbia, Interni in tessuto orig., aria condizionata orig. dell'epoca, servosterzo, targhe (BG 50) e documenti originali, unico proprietario, **SCRITTA ASI.**



LANCIA FLAMINIA SUPER SPORT ZAGATO 2.8 3C, 03/1965 Restaurata totalmente da laBorneria, 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 vellutino blu, unico proprietario, Targhe (BS), documenti, doppie chiavi originali dell'epoca. **SCRITTA ASI.**



A.R. GIULIETTA SUPER TIPO 105.26 1600 "BOLLINO ORO", 04/1967. Interni in sky panama, Matching Numbers. Un solo proprietario. Targhe (NO 14...), documenti, chiavi, uso e manutenzione e guida servizi assistenziali originali. **OMOLOGATA ASI 3^o GRADO TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI.**



OPEL GT 1900, 03/1971, Km. 69.142, Autoradio Hitachi AM/FM originale dell'epoca, fari fendinebbia, cerchi in acciaio originale Opel, Interni in temi in sky nero originale. **OMOLOGATA ASI TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI.**



A.R. 75 1.8i TURBO TIPO 162B1C 1^a SERIE, 07/1986. Tagliandi ufficiali Alfa Romeo. Frizione nuova. Targhe (MS), documenti e doppie chiavi originali. **ULTRA PERFETTA, SCRITTA RAR.**



FIAT 500 B TOPOLINO TRASFORMABILE, 10/1948, Km 17.976 vettura in condizioni da concorso, targhe (CO 02) in ferro originali dell'epoca, doppie chiavi originali marchiate fiat, 3 soli proprietari da nuova. **SCRITTA ASI, SUPERPREZZO.**



A.R. ALFETTA 1800 TIPO 116.08 1^a SERIE, 12/1973, Km. 76.473, Targhe (TO K...), e documenti originali. Uso e manutenzione, libro dei tagliandi e chiavi originali. **LA PIU' ORIGINALE IN VENDITA. DISPONIBILE ANCHE FAGGIO 1^a SERIE 06/1973, SCRITTA ASI, COME NUOVA.**



A.R. GIULIETTA 1.3i 1^a SERIE, 08/1979, Km. 107.790. Interni in panno alla romeo marrone testa di moro, targhe originali (PC 02...), doppie chiavi, documenti, libretto uso e manutenzione originali dell'epoca. **DISPONIBILE ANCHE TESTA DI MORO 1^a SERIE, 06/1981, SUPERPREZZO.**



ALFA SPIDER 1600 TIPO 115 A2 IV SERIE, 03/1992 Km. 51.623, Interni e pannelli in texalta beige, capote nera. Hard Top originale. Targhe (CR) e documenti originali, parti al nuovo. **SCRITTA ASI.**



TRIUMPH TR3 B, 01/1962, 28.554 Miglia. Cerchi a raggi cromati. Capote in tessuto nero. Matching Numbers. Iscrivibile e Omologata ASI 3^o Grado Targa Oro. **RESTAURO TOTALE, MANICALE ED ALTAMENTE PROFESSIONALE ESEGUITO DA ARTIGIANI ALTAMENTE SPECIALIZZATI.**



PORSCHE 911 SC 3.0 TARGA 204 CV, 10/1981. Pazifick Blau Metallic, disponibile certificato d'origine Porsche, maniacale, conservata, Matching Numbers, Doppie Chiavi **SCRITTA ASI.**



CHEVROLET CORVETTE C3 STINGRAY 5.7 SMALL BLOCK T-TOP CAMBIO AUTOMATICO, 01/1973, Km 31.890, carrozzeria in vetroresina, da sempre europea, dispone telo copri vettura. **MATCHING NUMBERS, SCRITTA REGISTRO STORICO ITALIANO CLASSIC CLUB.**



M.B. 250 CE W114 AUTOMATIC, 03/1970. Cambio automatico, Interni MB TEX Marrone, Sedili MB Tex e Piedepuoli Marrone. Tetto apribile elettrico. Uniproprietario. Targhe (BG 22...), e documenti originali. Meccanica recentemente revisionata. **Totamente originale, OMOLOGATA ASI 3^o GRADO TARGA ORO MASSIMI LIVELLI. PERFETTA.**



BMW 2002 TII FARI POSTERIORI TONDI, 03/1973. Autoradio GRUNDING, Interni in similpelle e stoffa blu, Targhe e documenti originali (OO). **Restauro totale e maniacale. SUPERPREZZO.**



FIAT 600 D 100 D "750 CAPRERA" 1^a 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. **SCRITTA ASI, PERFETTA, COME NUOVA.**



FIAT 1100 103E "OMOLOGATA ASI", 03/1957. Un solo proprietario. Fendinebbia Marshall originali. Pannelli Blu avio. Lamiernati intoni. Matching Numbers. **OMOLOGATA ASI, ECCELSA.**



VOLKSWAGEN MAGGIOLINO OVALE 1.192cc 6V 25CV FALDACCH, 01/1954. Autoradio AM/FM. Tetto Apribile, interno tessuto beige. Doppie chiavi. Matching Numbers. **RESTAURO TOTALE MANICALE ED ALTAMENTE PROFESSIONALE.**



FERRARI 456GT, 01/1994, Km. 73.779. Climatizzatore, Autoradio CD + Caricatore 6 CD, chiusura centralizzata, vetri elettrici, interni in tutto pelle grigio Charcoal. Moquette nera. **RESTAURATA IN MODO MANICALE.**



FERRARI 288 GTS TURBO TIPO F 106 AS2, 02/1984. Interno in pelle beige, autoradio con antenna elettrica originale dell'epoca, Km certificati, **MATCHING NUMBERS.**

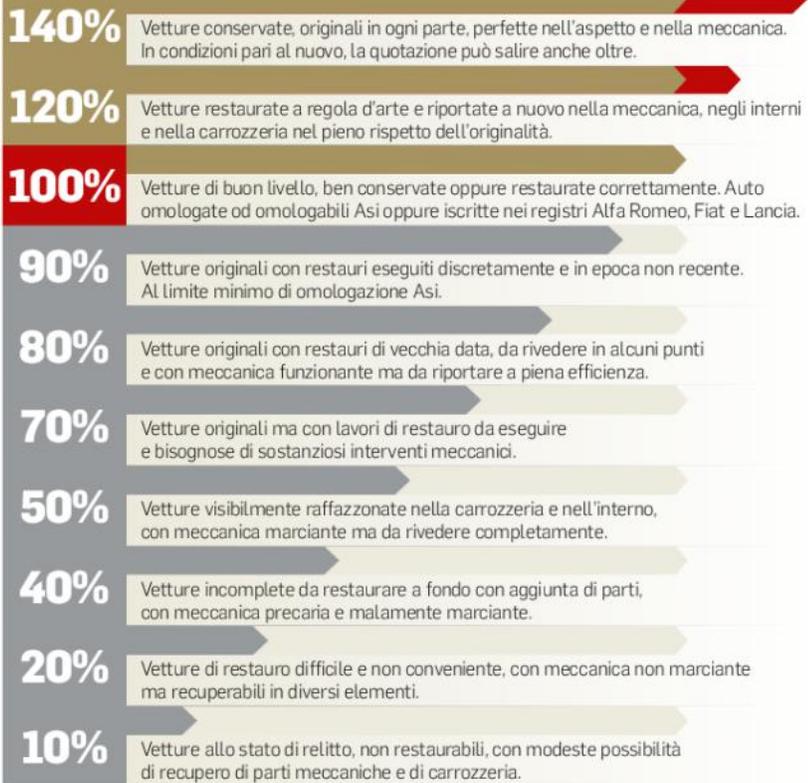


CITROEN DYANE 6 CONFORT, 03/1980, Km 79.299. Sedili anteriori regolabili longitudinalmente. Cinture di sicurezza originali dell'epoca. **Totamente revisionata di meccanica, pneumatici nuovi, capote nuova. SCRITTA ASI, FARI AL NUOVO.**

NUOVA APERTURA TORINO - Show Room e Vendita: Moncalieri (TO) - Strada Genova, 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

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	VESPA 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	RL 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	1956-58	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 SI «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
MONMILLE 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	8C 2300	2336	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 LUONGO	2309	1934-39	130.000	GIULIETTA IV SERIE	1290	1955-59	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	6997	1964-68	450.000	6C 2300 PESCARA/B PESCARA	2309	1934-37	250.000	GIULIETTA VI SERIE	1290	1961-65	12.000
OT 1300/124	1280	1966-69	14.000	COBRA MK IV	4942	1963-67	100.000	6C 2300 MILLE MIGLIA	2309	1938-39	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	8C 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	6989	1967-73	40.000	8C 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	1956-58	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 COLDIALE	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
GIULETTA SZ	1290	1958-61	85.000	ALFETTA 2.4 TURBODIESEL	2392	1983-84	2500	145 L9 TD	1429	1994	1.000	4F TORPEDO	1947	1926-28	35.000
GIULETTA SZ CODA TRONCA	1290	1961-62	150.000	ALFETTA GT	1570-1779	1974-80	7.000	146 L31.6	1351-1596	1994	1.000	22 BERLINA	3500	1929-32	70.000
GIULETTA SPIDER I SERIE	1290	1965-68	40.000	ALFETTA GTV 2000/2000L	1962	1978-80	6.500	146 L1.716V	1712	1994	1.500	ARMSTRONG SIDDELEY GRAN BRETAGNA			
GIULETTA SPIDER II SERIE	1290	1968-61	37.000	ALFETTA GTV 2000 AMERICA	1962	1979-80	7.000	146 TI 20 T SPARK	1970	1995-99	2.000	30	4960	1919-32	35.000
GIULETTA SPIDER III SERIE	1290	1961-62	35.000	ALFETTA GTV TURBODELTA	1962	1979-80	18.000	146 L9 TD	1929	1994	1.000	18/18 MK II	2318-2872	1921-27	30.000
GIULETTA 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
GIULETTA 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
GIULETTA 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	GIULETTA 1.3/1.6/1.8/2.0	1357-1962	1977-85	2.500	156 6TA SPORTWAGON SELESPEED	3179	2001-03	11.000	SPEEDAL	4960	1932-39	40.000
GIULIA 1600 SPIDER VELOCE	1570	1964-65	35.000	GIULETTA 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	GIULETTA 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	GIULETTA 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	20	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 L/S/LI/TI	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 L3/L5/L5.4X4 (TUTTI I M.)	1351-1490	1983-89	1.500	ALLARD GRAN BRETAGNA				18 LIMOUSINE	2309	1950-51	17.000
GIULIA SUPER	1290	1965-72	6.000	33 Q. VERDE	1490	1984-86	2.500	J2 ROADSTER	3917	1946-51	90.000	SAPPHIRE 346/LIMOUSINE	3435	1953-60	25.000
GIULIA 1600 S	1570	1968-70	6.000	33 L5 GIARDINETTA	1490	1985-87	1.500	ALPINA-BMW GERMANIA				SAPPHIRE 234	2290	1955-58	22.000
GIULIA SUPER L.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 236	2309	1955-57	18.000
GIULIA SUPER L.6	1570	1972-74	6.000	33 L3/L7/L7 E	1712	1988-89	1.500	B3 3.3 CABRIOLET	3300	2001-03	7.500	STAR SAPPHIRE/LIMOUSINE	3990	1958-60	28.000
GIULIA NUOVA SUPER L.3	1290	1974-77	4.500	33 L7 Q.V.	1712	1986-90	2.500	B10 3.3 BERLINA/TOURING	3300	2002	8.000	ARO ROMANIA			
GIULIA NUOVA SUPER L.6	1570	1974-77	5.000	33 L3 S/L7 SPORT WAGON	1351-1712	1987-89	1.000	B10 4.8 V8 BERLINA/TOURING	4837	2002	10.000	M 461 C	2512	1971-76	2.000
GIULIA DIESEL	1760	1976-77	3.000	33 L5/L7 4X4 SPORT WAGON	1490-1712	1987-89	1.500	B10 3.0 TD BERLINA/TOURING	2926	2000-01	8.000	SERIE 240	2495-3119	1972-94	1.500
GIULIA SPRINT GT	1570	1963-66	13.000	33 SPORT WAGON Q.V.	1712	1988-90	2.000	D10 3.0 TD BERLINA/TOURING	2926	2001-02	6.000	10	1289-1870	1980-00	1.000
GIULIA GT VELOCE	1570	1966-68	15.000	33 L8 TD	1719	1986-89	1.000	ALPINE RENAULT FRANCIA							
GIULIA GT 1300 JUNIOR	1290	1966-71	10.000	33 L8 TD GIARDINETTA	1719	1986-87	1.000	A106 NORMALE	747	1955-60	15.000	ASA ITALIA			
GIULIA GT 1300 JUNIOR ZAGATO	1290	1969-72	14.000	33 L8 TD SPORT WAGON	1719	1987-89	1.000	A106 MILLE MIGLIA	747	1955-60	17.000	1000 GT COUPE	1032	1962-67	65.000
GIULIA GT JUNIOR L.3	1290	1971-76	8.000	NUOVA 33 L3/L5	1351-1490	1990-94	1.000	A106 BERLINETTA	747	1961	15.000	1000 GT SPIDER	1032	1963-67	75.000
GIULIA GT JUNIOR L.6	1570	1972-74	14.000	NUOVA 33 L3 SPORT WAGON	1351	1990-94	1.000	A106 CABRIOLET	747	1968-69	15.000	ASIA MOTORS COREA DEL SUD			
GIULIA GT JUNIOR ZAGATO L.6	1570	1975-69	100.000	NUOVA 33 L8 TD INTERCOOLER	1719	1990-94	750	A106 BERLINETTA	845	1958-65	17.000	ROCSTA (TUTTI I MODELLI)	1789	1990-94	1.000
GTAM	1995	1970-71	150.000	NUOVA 33 L8 TD INTERCOOLER S.W.	1719	1990-94	750	A106 BERLINETTA	747	1961	15.000	ASTON MARTIN GRAN BRETAGNA			
GIULIA 1600 SPRINT GTC	1570	1964-66	25.000	NUOVA 33 L7 IE	1712	1990-94	1.000	A106 CABRIOLET	747	1968-69	15.000	1.5 LITRE OHC	1495	1927-32	80.000
1600 SPIDER (DUE TONDI)	1570	1966-68	16.000	NUOVA 33 L7 IE 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 L3 IE. 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 L7 IE. SPORT W. 4X4	1712	1990-94	1.500	A108 BERLINETTA	998	1958-65	17.000	ULSTER	1495	1934-36	150.000
2600	2684	1962-69	10.000	NUOVA 33 L7 IE. PERMANENT 4/04	1712	1991-94	2.000	A108 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 L7 IE. PERM. 4 S.W./Q4 S.W.	1712	1991-94	2.500	A108 2-2	998	1960-64	15.000	2 LITRE ROADSTER	1950	1936-40	65.000
2000 SPRINT	1975	1960-62	14.000	NUOVA 33 L7 IE. 16V Q.V.	1712	1990-94	2.000	A108 2-2	904	1961-63	13.000	2 LITRE DB11	1970	1948-50	65.000
2800 SPRINT	2684	1962-66	16.000	NUOVA 33 L7 IE. 16V Q.V. S.W.	1712	1990-94	2.000	A110 COUPE (51 CV)	956	1963-64	20.000	DR2 COUPE	2580	1950-53	90.000
2800 SZ	2684	1965-68	55.000	NUOVA 33 L3 IE IMOLA	1351	1992-94	1.500	A110 COUPE (55 CV)	956	1963-64	20.000	DR2 CABRIOLET	2580	1950-53	120.000
2000 SPIDER TOURING	1975	1958-61	35.000	ALFA 75 1.6/L.6 IE/L.8 L.8 IE	1570-1719	1985-91	3.000	A110 BERLINETTA (51 CV)	956	1963-64	15.000	DR2/4-MK2-MK3 COUPE	2580-2922	1953-59	100.000
2800 SPIDER TOURING	2684	1962-65	30.000	ALFA 75 2.0	1962	1985-89	3.500	A110 GT4 (51 CV)	956	1963	13.000	DR2/4-MK2-MK3 CABRIOLET	2580-2922	1953-59	140.000
33 STRADALE	1995	1967-69	100.000	ALFA 75 2.0 TWIN SPARK	1962	1987-92	5.000	A110 COUPE (66 CV)	956	1963-64	22.000	DR4 COUPE	3670	1958-63	150.000
1750	1779	1968-72	7.000	ALFA 75 1.8 INDI	1719	1991-92	3.500	A110 BERLINETTA	1108-1149	1964-69	25.000	DR4 CABRIOLET	3670	1958-63	200.000
1750 GT VELOCE I SERIE	1779	1968-72	10.000	ALFA 75 2.0 TWIN SPARK S.N.	1962	1991-92	6.000	A110 BERLINETTA	1108-1149	1964-69	25.000	DR4 GT	3670	1959-61	250.000
1750 GT VELOCE II SERIE	1779	1970-72	15.000	ALFA 75 2.5 V6 Q.V.	2492	1985-92	7.000	A110 GT4 (51 CV)	956	1963	13.000	DR4 GT ZAGATO	3670	1960-63	2.000.000
1750 SPIDER VELOCE	1779	1967-69	16.000	ALFA 75 3.0 V6	2959	1987-92	8.500	A110 BERLINETTA SUPER	1255-1296	1967-71	35.000	DR8 COUPE/VANTAGE	3995	1963-65	240.000
SPIDER VELOCE 1750	1779	1969-72	13.000	ALFA 75 TURBO/TURBO AMERICA	1719	1986-90	7.000	A110 GT4 SUPER	1289	1967-69	20.000	DR8 CABRIOLET	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	DR8 VANTAGE	3995	1965-69	140.000
2000 GTV	1962	1971-76	17.000	ALFA 75 TURBO EVOLUZIONE	1719	1987-88	13.000	A110 GT4	1289	1966-69	18.000	DR8 MK2 COUPE	3995	1969-70	150.000
2000 SPIDER VELOCE	1962	1971-82	15.000	ALFA 75 2.0 TURBODIESEL	1995	1985-92	2.000	A110 GT4	1289	1966-69	18.000	DR8 VOLANTE	3995	1965-70	200.000
SPIDER 1300 JUNIOR	1290	1968-69	14.000	ALFA 75 2.4 TD	2383	1988-92	2.000	A110 1600 S	1565	1970-73	55.000	DBS	3995	1967-72	40.000
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 1600 S	1565	1970-73	55.000	DBS VANTAGE	3995	1968-71	45.000
SPIDER JUNIOR L.3	1290	1972-77	8.000	ALFA 90 Q. ORD	2492	1984-87	3.000	A110 1600 SC/SI	1605	1974-75	50.000	DBS V8	5340	1969-72	45.000
SPIDER JUNIOR L.6	1570	1972-75	8.000	ALFA 90 2.4 TURBODIESEL	2392	1984-87	1.000	A110 1600 SK	1647	1976-77	45.000	LAGONDA V8	5340	1974-76	50.000
SPIDER L.6	1570	1975-82	7.000	ALFA 90 2.4 TURBODIESEL	2392	1984-87	1.000	A110 1600 S	1565	1970-73	55.000	V8	5340	1973-82	45.000
SPIDER L.6	1570	1983-90	6.000	ALFA 90 1.8/2.0 V6	1779-1996	1984-87	2.000	A110 1600 S	1565	1970-73	55.000	V8	5340	1983-88	50.000
SPIDER L.6	1570	1990-93	7.000	ALFA 90 Q. ORD	2492	1984-87	3.000	A110 1600 S	1565	1970-73	55.000	V8 VANTAGE	5340	1974-82	60.000
SPIDER 2.0	1962	1983-90	6.500	ALFA 90 2.4 TURBODIESEL	2392	1984-87	1.000	A110 1600 S	1565	1970-73	55.000	V8 VANTAGE	5340	1983-90	65.000
SPIDER 2.0	1962	1990-94	8.000	ALFA 90 2.4 TURBODIESEL	2392	1984-87	1.000	A110 1600 S	1565	1970-73	55.000	V8 VANTAGE ZAGATO	5340	1986-88	80.000
SPIDER 2.0 Q.V.	1962	1986-90	7.000	ALFA 90 2.4 TURBODIESEL	2392	1984-87	1.000	A110 1600 S	1565	1970-73	55.000	V8 VOLANTE	5340	1976-90	75.000
MONTREAL	2587	1970-77	25.000	ALFA 90 2.4 TURBODIESEL	2392	1984-87	1.000	A110 1600 S	1565	1970-73	55.000	V8 VANTAGE VOLANTE	5340	1986-88	90.000
ALFASUD (TUTTI I MODELLI)	1186-1490	1972-84	2.000	ALFA 9											

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	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	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	8 LITRE TORPEDO	7983	1980-82	500.000
75 L/80 L	1696	1966-72	2.500	80 (TUTTI I MODELLI)	1093	1975-80	1.500	A8 3.7/4.2 V8 QUATTRO	3697-4172	1994-98	3.000	31/2 LITRE CABRIOLET	3669	1933-36	75.000
75/80 VARIANT	1696	1966-72	3.000	80 I SERIE (TUTTI I MODELLI)	1297-1470	1972-76	1.500	A8 3.7/4.2 V8 40V/QUATTRO	3697-4172	1998-02	4.000	41/4 LITRE CABRIOLET	4257	1936-39	85.000
SUPER 90	1770	1966-71	3.500	80 II SERIE (TUTTI I MODELLI)	1296-1921	1976-81	1.000	A8 6.0 W12 48V QUATTRO	5988	1999-02	5.000	MK VI	4257	1946-51	35.000
50 (TUTTI I MODELLI)	1093	1975-80	1.500	80 GT (GL II SERIE)	1588	1976-81	2.000	A8 V8 3.7/4.2 QUATTRO (II S.)	3697-4172	2002-03	5.500	MK VII	4566	1951-52	30.000
80 I SERIE (TUTTI I MODELLI)	1297-1470	1972-76	1.500	80/90 Q/90 II S. (TUTTI I M.)	1296-2226	1981-86	1.000	A8 3.0 V6 (II S.)	2976	2003	4.000	R TYPE	4566	1952-55	40.000
80 II SERIE (TUTTI I MODELLI)	1296-1921	1976-81	1.000	80 D/80 TD II SERIE (TUTTI I M.)	1588	1981-86	1.000	A8 4.0 TDI QUATTRO (II S.)	3936	2003	4.500	R TYPE CONTINENTAL	4566	1953-55	180.000
80 GT (GL II SERIE)	1588	1976-81	2.000	80/80 QUATTRO IV SERIE	1585-1984	1986-90	1.000	A8 6.0 W12 48V (II S.)	5988	2002-03	6.000	S I	4887	1955-59	38.000
80/90 Q/90 II S. (TUTTI I M.)	1296-2226	1981-86	1.000	80/80 QUATTRO 16V IV SERIE	1984	1990	1.000	S8 4.2 V8 32V	4172	1996-98	4.000	S I CONTINENTAL	4887	1955-59	130.000
80 D/80 TD II SERIE (TUTTI I M.)	1588	1981-86	1.000	80 D/IV SERIE	1588-1896	1986-90	1.000	S8 4.2 V8 40V	4172	1999-02	5.000	S II	6230	1959-62	40.000
80/80 QUATTRO IV SERIE	1585-1984	1986-90	1.000	80 D/IV SERIE	1588-1896	1986-90	1.000	A31.8 20V TURBO	1781	1996-02	1.500	S II CABRIOLET	6230	1959-62	110.000
80/80 QUATTRO 16V IV SERIE	1984	1990	1.000	80 D/IV SERIE	1588-1896	1986-90	1.000	A31.8 20V TURBO QUATTRO	1781	1998-02	2.000	S III	6230	1962-66	120.000
80 D/IV SERIE	1588-1896	1986-90	1.000	80 D/IV SERIE	1588-1896	1986-90	1.000	S3	1781	1999-02	4.000	S III CABRIOLET	6230	1962-66	40.000
80/90 QUATTRO II SERIE	1994-2309	1987-89	1.000	80 D/IV SERIE	1588-1896	1986-90	1.000	A33.2 V6 24V (II S.)	3189	2003	4.500	T	6230	1965-70	22.000
80/90 QUATTRO 20V II SERIE	2309	1988-90	1.000	80 D/IV SERIE	1588-1896	1986-90	1.000	TT	1781	1998-03	5.000	T CONVERTIBLE	6230	1967-70	45.000
100/100 S/100 LS	1760	1988-71	2.500	80 D/IV SERIE	1588-1896	1986-90	1.000	TT QUATTRO	1781	1998-03	6.000	T	6750	1971-77	20.000
100 COUPE S	1871	1970-73	4.000	80 D/IV SERIE	1588-1896	1986-90	1.000	TT ROADSTER	1781	1999-03	6.500	T2	6750	1977-80	22.000
100 I SERIE (TUTTI I MOD.)	1780-1871	1972-77	2.000	80 D/IV SERIE	1588-1896	1986-90	1.000	TT ROADSTER QUATTRO	1781	1999-03	7.500	CORNICHE TWO DOOR	6750	1971-77	30.000
100 II SERIE (TUTTI I MOD.)	1994-2144	1977-82	1.500	80 D/IV SERIE	1588-1896	1986-90	1.000	ALLROAD 2.7 V6 30V	2671	2000-03	3.000	CORNICHE TWO DOOR	6750	1971-81	32.000
100 III SERIE (TUTTI I MOD.)	1986	1978-82	1.000	80 D/IV SERIE	1588-1896	1986-90	1.000	ALLROAD 4.2 V8 40V	4363	2002-03	4.000	CORNICHE CABRIOLET	6750	1971-77	45.000
100/100 QUATTRO II SERIE	1781-2309	1982-90	1.000	80 D/IV SERIE	1588-1896	1986-90	1.000	A4 V6 3.0 30V (II SERIE)	2976	2001-02	2.500	CORNICHE CABRIOLET	6750	1977-84	42.000
100 TURBO/TURBO QUATTRO III S.	2226	1986-90	1.500	80 D/IV SERIE	1588-1896	1986-90	1.000	S4 4.2 V8 40V (II SERIE)	4363	2002-03	3.500	CORNICHE CABRIOLET	6750	1977-84	42.000
100 D/TDI II SERIE	1986-2461	1982-90	1.000	80 D/IV SERIE	1588-1896	1986-90	1.000	20	3601	1921-31	13.000	MULSANNE	6750	1980-83	18.000
100 AVANT/AVANT QUATTRO	1781-2309	1983-90	1.500	80 D/IV SERIE	1588-1896	1986-90	1.000	20 II SERIE	3400	1932-38	12.000	MULSANNE	6750	1984-89	20.000
100 AVANT TURBO/AVANT TURBO Q.	2226	1983-90	2.000	80 D/IV SERIE	1588-1896	1986-90	1.000	12	1661-1861	1921-35	9.000	MULSANNE TURBO	6750	1982-91	28.000
100 AVANT QTD/TDI	1986-2461	1983-91	1.000	80 D/IV SERIE	1588-1896	1986-90	1.000	12 (6 CILINDRI)	1496	1930-36	9.500	MULSANNE S	6750	1987-93	22.000
100/100 QUATTRO IV SERIE	1984-2309	1990-94	1.000	80 D/IV SERIE	1588-1896	1986-90	1.000	12 (6 CILINDRI) II SERIE	1535	1938-47	9.500	EIGHT	6750	1984-93	20.000
100 2.5 TDI IV SERIE	2461	1991-94	1.000	80 D/IV SERIE	1588-1896	1986-90	1.000	10/4	1125	1932-36	8.000	BROOKLANDS R	6750	1982-88	22.000
100 AVANT/AVANT QUATTRO II S.	1984-2309	1991-94	1.500	80 D/IV SERIE	1588-1896	1986-90	1.000	12/4	1535	1932-36	8.500	TURBO R/S/T	6750	1985-88	30.000
100 AVANT TDI II S.	2461	1991-94	1.000	80 D/IV SERIE	1588-1896	1986-90	1.000	15/9	1711	1935-37	8.500	CONTINENTAL R/S/T	6750	1991-02	50.000
200/200 TURBO	2144-2226	1984-90	1.500	80 D/IV SERIE	1588-1896	1986-90	1.000	14	1711	1937-39	8.500	CONTINENTAL (CABRIOLET)	6750	1984-94	50.000
200/200 TURBO QUATTRO	2144-2226	1984-90	2.000	80 D/IV SERIE	1588-1896	1986-90	1.000	SEVEN TORPEDO	747	1922-39	10.000	CONTINENTAL CONVERTIBLE	6750	1994-95	65.000
200/200 TURBO AVANT QUATTRO	2144-2226	1984-90	2.000	80 D/IV SERIE	1588-1896	1986-90	1.000	SEVEN SPIDER	747	1922-39	10.000	CONTINENTAL SC	6750	1998-01	70.000
200 QUATTRO 20V	2226	1989-90	2.000	80 D/IV SERIE	1588-1896	1986-90	1.000	SEVEN BERLINA	747	1922-39	9.000	AZURE	6750	1995-02	85.000
200 AVANT QUATTRO 20V	2226	1989-90	2.000	80 D/IV SERIE	1588-1896	1986-90	1.000	BIG SEVEN	900	1937-40	7.000	ARNAGE RED LABEL	4398-6750	1988-02	28.000
COUPE/COUPE GT	1781-2226	1981-87	2.000	80 D/IV SERIE	1588-1896	1986-90	1.000	16	2249	1932-36	10.000	ARNAGE RED LABEL LWB	6750	2001-02	30.000
COUPE QUATTRO	2144-2226	1983-88	3.000	80 D/IV SERIE	1588-1896	1986-90	1.000	16 II (SERIE)	2199	1945-49	8.000	ARNAGE R	6761	2002-03	30.000
QUATTRO	2144	1980-86	17.000	80 D/IV SERIE	1588-1896	1986-90	1.000	18	2510	1938-39	10.000	ARNAGE T	6750	2002-03	35.000
QUATTRO (BAUR)	2226	1987-89	18.000	80 D/IV SERIE	1588-1896	1986-90	1.000	28	4016	1938-40	15.000	CONTINENTAL GT	5998	2003	50.000
QUATTRO 20V (BAUR)	2226	1989-90	18.000	80 D/IV SERIE	1588-1896	1986-90	1.000	EIGHT TOURER	900	1938-47	8.000	BERTONE ITALIA			
QUATTRO SPORT	2133-2144	1983-86	75.000	80 D/IV SERIE	1588-1896	1986-90	1.000	EIGHT BERLINA	900	1938-47	7.000	FREECLIMBER/FREECLIMBER 2	1596-2693	1990-95	2.000
COUPE 2.0 E	1984	1989-94	1.500	80 D/IV SERIE	1588-1896	1986-90	1.000	TEN	1125	1939-47	7.000	BIANCHI ITALIA			
COUPE 2.0 20V QUATTRO	1994	1989-93	2.000	80 D/IV SERIE	1588-1896	1986-90	1.000	A40 DORSET	1199	1947	5.000	S4 TORPEDO	1287	1925-27	18.000
COUPE 2.3 E/2.3 E 20V	2309	1988-94	2.500	80 D/IV SERIE	1588-1896	1986-90	1.000	A40 DEVON	1199	1947-52	5.000	S5 1300 TORPEDO	1287	1928-32	18.000
COUPE 2.3 E/2.3 E 20V QUATTRO	2309	1988-94	2.500	80 D/IV SERIE	1588-1896	1986-90	1.000	A40 SOMERSET	1199	1952-54	5.000	S5 1500 TORPEDO	1452	1932-34	18.000
COUPE 2.8 E V6/2.8 E V6	2598-2771	1992-94	2.500	80 D/IV SERIE	1588-1896	1986-90	1.000	A40 SOMERSET DHC	1199	1950-53	6.500	S9 BERLINA	1452	1934-39	22.000
COUPE 2.2 TURBO 20V QUATTRO S2	2226	1990-95	3.000	80 D/IV SERIE	1588-1896	1986-90	1.000	A40 WESTMINSTER	2639	1954-56	5.000	BIZZARRINI ITALIA			
80 2.0/2.3 V SERIE	1984-2309	1981-94	1.000	80 D/IV SERIE	1588-1896	1986-90	1.000	A80 AT LANTIC (FHC)	2660	1949-52	6.000	5300 GT STRADA	5358	1964-68	250.000
80 2.0/2.3 AVANT	1984-2309	1982-94	1.500	80 D/IV SERIE	1588-1896	1986-90	1.000	A80 AT LANTIC (DHC)	2660	1949-52	7.000	1900 GT EUROPA	1897	1967-68	60.000
80 1.9 TD V SERIE	1896	1981-94	1.000	80 D/IV SERIE	1588-1896	1986-90	1.000	A35	2639	1956-59	5.000	BMW GERMANIA			
80 2.8 - 2.8 E V6/QUATTRO V SERIE	2598-2771	1991-94	1.500	80 D/IV SERIE	1588-1896	1986-90	1.000	A39	2912	1959-61	5.000	315 CABRIOLET	1490	1934-36	40.000
80 2.8 E V6/2.8 E V6 AVANT	2598-2771	1992-94	2.000	80 D/IV SERIE	1588-1896	1986-90	1.000	A105	2639	1956-59	5.000	326 LIMOUSINE	1971	1936-39	40.000
S2 2.2 20V TURBO	2226	1992-94	3.000	80 D/IV SERIE	1588-1896	1986-90	1.000	A105 VANDEN PLAS	2639	1958-59	6.000	327 COUPE/CABRIOLET	1971	1937-39	100.000
RS2 AVANT	2226	1993-96	15.000	80 D/IV SERIE	1588-1896	1986-90	1.000	A110/ALLO MK II	2912	1961-68	5.000	328 ROADSTER	1971	1937-39	350.000
CABRIO 1.9/2.0/2.3 20V/2.8 V6/2.8 V6	1781-2771	1981-00	4.000	80 D/IV SERIE	1588-1896	1986-90	1.000	CHAMP	2638	1952-57	9.000	501 BERLINA	1971	1952-55	17.000
COUPE 2.8/2.8 E V6 QUATTRO	2598-2771	1992-95	2.000	80 D/IV SERIE	1588-1896	1986-90	1.000	A30	803	1951-56	4.000	501B	2077	1955-58	17.000
100 2.8 V6/2.8 V6 QUATTRO	2771	1990-94	1.000	80 D/IV SERIE	1588-1896	1986-90	1								



CUERVO Y SOBRINOS
MILANO **CUP** BORMIO

JULY 3rd TO 6th, 2014



Drive on top!

www.cuervosobrinos-cup.com



Torna l'appuntamento estivo con la regolarità firmato Cuervo y Sobrinos: da Milano al cuore delle Alpi.

GIOVEDI' 3 LUGLIO



MAIN SPONSOR



VENERDI' 4 LUGLIO



TITLE SPONSOR



SABATO 5 LUGLIO



DOMENICA 6 LUGLIO



ORGANISATION



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/3.8V6 (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 2.5TD 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 3.8V6 (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 2.5TD 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 3.8V6 (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 2.5V6 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	1956-60	25.000	300 M 3.5 V6	3518	1998-00	2.000
2000 TOURING	1990	1971-74	5.500	540I 32V (E 39)	4398	1995-02	4.000	407	1971	1958-61	25.000	PT CRUISER	1588-2429	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 (E 39)	3498	1997-01	4.500	409	1971	1965-67	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 (TUTTI I MODELLI)	5211-6556	1968-75	25.000	300 5.7V8	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)	5888-6556	1974-82	23.000	300 5.7V8 SW	5657	2003	3.500
3.0 L	2986	1974-77	4.000	635 CSI (E 24)	3453	1982-89	6.000	413 (TUTTI I MODELLI)	5211-6556	1968-75	25.000	NEON 2.0 18V	1996	1994	1.000
3.3 L/LI	3210-3299	1973-77	5.000	628 CSI/633CSI (E24)	2788-3210	1982-88	5.000	BRITANNIA	5898	1982-94	27.000	CISITALIA ITALIA			
3.0 CS	2986	1971-76	10.000	M 635 CSI (E24)	3453	1984-89	13.000	BRIGAND	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	BEAUFORT	5898	1984-90	28.000	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	BLENHHEIM/BLN. 2/BLN. 3	5898	1993-03	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	BEAUFIGHTER	5898	1982-94	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	BUGATTI FRANCIA				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	TYPE 13	1327-1368	1918-20	180.000	CITROËN FRANCIA			
320/320I (E21 4 CILINDRI)	1990	1975-77	2.000	745I (E23)	3430-3453	1982-86	3.000	TYPE 22	1453	1919-26	180.000	C/C2/C3 5HP TORPEDO 2/3POSTI	856	1922-26	12.000
320 (E21 6 CILINDRI)	1991	1977-82	3.000	730I(735I (E32)	2986-3430	1988-92	3.000	TYPE 22 BRESCIA	1496	1921-26	200.000	BL4 TORPEDO	1539	1926-28	14.000
320 CABRIOLET BAUR (E21)	1991	1978-82	4.000	735I (E32)	3430	1988-92	3.500	TYPE 23	1453	1919-26	180.000	BL4 BERLINA/LIMOUSINE	1539	1926-28	13.000
323I (E21)	2316	1977-82	4.500	730I(730I V8/740I V8 (E32)	2986-3882	1992-94	3.500	TYPE 23 BRESCIA	1496	1921-26	200.000	C4 TORPEDO	1628	1928-32	13.000
323I CABRIOLET BAUR (E21)	2316	1978-82	5.000	750I (L/IL (E32)	4988	1988-94	5.000	TYPE 30	1991	1922-26	150.000	06 BERLINA	2442-2650	1928-32	16.000
316/318/320I (E30)	1767-1991	1982-87	1.000	730I V8/740I V8 (E38)	2997-3882	1994-95	3.000	TYPE 35	1991	1924-31	600.000	8A/10A/15A ROSALIE BERLINA	1432-2650	1932-38	14.000
323I (E30)	2316	1982-85	3.500	728I (E38)	2793	1999-01	2.500	TYPE 35A	1991	1924-31	600.000	7 A TRACTION AVANT	1303	1934	15.000
320I S 2 P (E30)	1990	1988-91	4.500	730I(735I/740I V8 32V (E38)	3498-4398	1996-01	3.500	TYPE 35T	2261	1926-30	800.000	7 B TRACTION AVANT	1529	1934	15.000
320I S 4 P (E30)	1990	1988-90	6.000	750I (L (E38)	5379	1994-01	4.000	TYPE 35TC/B	2261	1927-31	800.000	7 S TRACTION AVANT	1911	1934	15.000
320I CABRIOLET BAUR (E30)	1991	1983-87	4.000	M5 (E39)	4941	1998-02	5.000	TYPE 35C	1991	1928-31	1.000.000	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 37	1991	1928-31	1.000.000	7 CE 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 38	1991	1926-27	200.000	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 38A	1991	1927	250.000	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 39	1991	1927	200.000	11 C TRACTION AVANT	1911	1938-40	14.000
325 2/4 P (E30)	2494	1985-91	1.500	Z3 L8/L9/L20/L22	1796-2171	1995-02	8.000	TYPE 40A	1628	1930	250.000	11 L TRACTION AVANT	1911	1934-37	14.000
325 2/4 P (E30)	2494	1981-92	2.000	Z3 2.5/2.8/3.0 24V	2494-2979	1996-02	9.000	TYPE 41 «ROYALE»	12763	1936-33	8.000.000	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 43/43A GRAND SPORT	2261	1927-31	300.000	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 44	2992	1927-30	250.000	15 SIX	2967	1938-45	20.000
325 TOURING (E30)	2494	1988-91	2.500	Z3 M COUPE	3201	1998-02	15.000	TYPE 46/46S	5360	1929-36	450.000	15 SIX	2967	1946-56	18.000
325X 2/4 P (E30)	2494	1985-90	1.500	Z4 2.2	2171	2003	11.000	TYPE 47 GRAND SPORT	2986	1929-30	300.000	11 B NORMALE	1911	1946-57	10.000
325X TOURING (E30)	2494	1988-92	2.500	Z4 2.5	2494	2003	12.000	TYPE 49	3257	1930-34	250.000	11 BL LÈGÈRE	1911	1948-57	11.000
325I CABRIOLET (E30)	2494	1987-92	5.000	Z4 3.0	2979	2003	13.000	TYPE 50	4972	1930-34	600.000	2CV	375-425	1948-60	12.000
M3 (E30)	2302	1986-88	14.000	X5 3.0	2979	1999-03	4.500	TYPE 55 SUPER SPORT	2261	1932-35	1.500.000	2CV SAHARA (BIMOTORE 425X2)	850	1958-66	20.000
M3 CAT (E30)	2302	1989-91	14.000	X5 4.4	4398	1999-03	5.000	TYPE 57 GALBER	3257	1933-39	350.000	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 VENTOUX	3257	1933-39	450.000	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 LÉWID	3257	1933-39	550.000	AMI 8 BREAK	602	1964-69	3.500
M3 CAT CABRIOLET (E30)	2302	1988-90	18.000	316I(318I) COUPE (E46)	1895	1999-02	4.500	TYPE 57 ATALANTE	3257	1933-39	1.000.000	AMI 8	602	1969-78	3.000
316I(318I) (E36)	1596-1796	1990-94	1.000	320I 24V COUPE (E46)	1991	1999-03	3.000	TYPE 57C	3257	1937-39	5.000	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 57S	3257	1936-38	550.000	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 57SC	3257	1937-39	600.000	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 64	4432	1940	1.000.000	DS 19	1911	1955-62	20.000
325 TD/TDS	2497	1994	1.500	M3 COUPE (E 46)	3246	2001-03	11.000	TYPE 68	369	1942	100.000	DS 19	1911	1963-67	18.000
M3 (E36)	2990	1994-95	8.000	M3 CABRIOLET (E 46)	3246	2001-03	13.000	TYPE 73A	1488	1947	150.000	DS 19	1965	1967-68	15.000

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
2 CV/6 CHARLESTON/DOLLY	602	1980-90	5.000	DAIHATSU GIAPPONE				DELAGE FRANCIA				DODGE STATI UNITI			
DYANE	425	1967-68	4.000	TAFT F10	968	1975-78	4.500	CO/CQ2/65 (GRAND SPORT)	4.524	1918-24	45.000	3-6 UNIVERSAL	996	1957-59	5.000
DYANE 4/6	435-602	1968-84	3.500	TAFT F20	1587	1976-84	3.000	DD	3003	1918-24	35.000	3-6 MONZA	980-996	1956-58	12.000
GS BERLINA	1015-1222	1970-79	2.500	ROCKY/D/TD	1998-2765	1984-00	2.000	DE/DV/DIS 11 CV	2136-2120	1922-28	35.000	JUNIOR	741	1959-62	3.000
GS BREAK	1015-1222	1971-79	2.000	FEROZA	1590	1988-99	2.000	GL GRAND LUXE	5954	1924-27	55.000	JUNIOR DE LUXE	796	1961-63	3.500
GSA BERLINA	1130-1301	1979-86	2.000	CHARADE 1.0 TURBO GT TI	993	1992-93	1.000	DM/DMS/DMN 17 CV	3190	1926-30	45.000	F 11 F 12	796-889	1963-65	3.500
GSA BREAK	1130-1301	1979-86	1.500	CHARADE 1.3 4WD	1295	1992-93	1.000	DR	2170	1927-30	35.000	F 12 ROADSTER	889	1964	5.000
LN/LNA	652-1124	1976-86	1.000	DAIMLER GRAN BRETAGNA				D6/DS	2517-3045	1931-33	50.000	F 102	1175	1964-66	3.000
VISA 650/1000/1100	652-1124	1978-89	1.000	DOUBLE SIX LIMOUSINE	3744-7136	1927-35	120.000	D6-11/D6-11S	2000	1932-34	40.000	DODGE STATI UNITI			
VISA DECAPOTABLE	1124	1983-85	2.000	DB18 (2 I/2 LITRE) BERLINA	2522	1938-40	20.000	D6-85	2678	1934-35	55.000	RAMCHARGER	3680-7210	1974-80	6.000
VISA SUPER X14/GT/GTI	1219-1580	1979-89	1.000	STRAIGHT EIGHT LIMOUSINE	3960	1936-40	50.000	D6-80/D6-80	2449-3226	1935-37	60.000	RAMCHARGER II (SERIE)	5210-5898	1981-93	5.000
VISA 17 D/RD	1769	1984-89	1.000	DB 18 EMPRESS BERLINA	3468	1945-53	17.000	D6-70	2729	1936-37	65.000	VIPER	7990	1992-96	35.000
VISA RALLYE/CHRONO	1219	1982-83	2.500	DB 18 ODONSORT LIMOUSINE	2522	1945-53	18.000	D6-75	2900-2994	1938-40	75.000	VIPER II (SERIE) / RT/10	7990	1996-03	40.000
VISA 4X4 MILLES PISTES	1361	1984-86	4.500	DB 18 CABRIOLET	2522	1945-53	25.000	D8/DBS	4060	1929-33	120.000	VIPER GTS	7990	1996-02	50.000
AXEL/OLTCIT	652-1299	1981-90	750	DF EMPRESS II LIMOUSINE	3468	1961-54	15.000	D8-15/D8-15S	2660	1933-39	90.000	FACEL VEGA FRANCIA			
AX (TUTTI I MODELLI)	954-1360	1986-94	1.000	DF EMPRESS II LIMOUSINE	3468	1964-57	13.000	D8-85/D8-105	3570	1934-35	120.000	FVS COUPÉ	4.520-5407	1955-58	70.000
AX SPORT	1987-93	2.000	DF EMPRESS II LIMOUSINE	3468	1964-57	13.000	D8-100/D8-120	4300-4750	1935-37	250.000	FVS CABRIOLET	4.520-5407	1955-58	90.000	
AX GT/GTI	1360	1987-96	1.500	CONQUEST CENTURY ROADSTER	2433	1953-58	18.000	D4	1480	1933-34	30.000	HK 500	5907-6276	1959-61	45.000
AX 1.4 4X4	1360	1991-95	1.000	CONQUEST CENTURY CABRIOLET	2433	1951-54	15.000	D12	2151	1935-38	35.000	EXCELLENCE	6276	1961-61	60.000
AX 14 D (TUTTI I MOD.)	1361	1988-94	1.000	DF REGENCY LIMOUSINE	2952	1951-54	10.000	D1-50	2370	1938-39	40.000	FACEL/FA/CHELLIA F2	1646	1960-63	20.000
BX (TUTTI I MODELLI)	1124-1580	1982-92	1.000	DF REGENCY II LIMOUSINE	3468	1964-57	10.000	3 L	2964	1946-54	50.000	FACEL II	6276-6767	1962-64	60.000
BX BREAK (TUTTI I MODELLI)	1360-1905	1985-92	1.000	DF SPORTSMAN BERLINA	2952	1951-54	8.000	SPORT OLYMPIC	2964	1946-54	60.000	FACEL III	1780	1963-64	28.000
BX 19 D (TUTTI I MODELLI)	1768-1905	1983-92	1.000	DF/DK LIMOUSINE	4617	1954-58	15.000	DELAHAYE FRANCIA				FACEL VI	2880	1964	32.000
BX TRD/TGD/TZD TURBO	1768	1988-92	1.000	DF/DK REGENCY LIMOUSINE	4617	1954-58	10.000	TYPE 82	4430	1919-24	50.000	FERRARI ITALIA			
BX 19 D BREAK (TUTTI I MOD.)	1768-1905	1985-92	1.000	DF/DK SPORTSMAN BERLINA	4617	1954-58	8.000	TYPE 84/84 N	2940	1919-24	35.000	166 SPORT	1995	1947-49	1.000.000
BX TRD/TGD/TZD TURBO BREAK	1768	1988-92	1.000	DJ CONQUEST BERLINA	2433	1953-58	7.000	TYPE 87	1843	1920-26	30.000	166 INTER	1995	1948-51	600.000
BX GT/GTI	1905	1983-92	1.500	DJ CONQUEST LIMOUSINE	2433	1953-58	11.000	TYPE 82	2513	1924-28	35.000	195 INTER	1995	1950-52	500.000
BX 19 GTI 16V	1905	1987-92	1.500	MAJESTIC	3794	1958-59	20.000	TYPE 94	2940	1923-26	35.000	212 INTER	2562	1951-53	500.000
BX 4 TC	2141	1985-86	32.000	MAJESTIC MAJOR	4561	1960-68	23.000	TYPE 97	1847	1923-26	30.000	250 EUROPA	2953	1953-55	150.000
BX 19 4X4	1905	1988-92	1.000	MAJESTIC MAJOR LIMOUSINE	4561	1961-68	25.000	TYPE 102 M SPORT	2750	1928-31	40.000	340/342/375 AMERICA	4.101-4523	1952-55	1.500.000
BX 19 4X4 BREAK	1905	1988-92	1.000	SP 250 DART	2548	1959-64	30.000	TYPE 107/107 M	1765	1926-29	30.000	400/410 SUPERAMERICA	3967-4961	1956-64	1.500.000
BX 19 D 4X4	1768-1905	1990-92	1.000	V8 2.5 LITRE	2548	1962-67	18.000	TYPE 108/108 N	2460	1928-33	35.000	500 SUPERFAST	4961	1964-67	700.000
BX 19 D 4X4 BREAK	1768-1905	1990-92	1.000	V8 250	2548	1967-69	17.000	TYPE 109	1496	1929-31	15.000	250 GT P.F./BOANO/ELLENA	2953	1956-58	450.000
CX (TUTTI I MOD.)	1985-2500	1974-85	3.000	SOVEREIGN	4235	1966-69	10.000	TYPE 110	2178	1930-31	25.000	250 GT 2 POSTI PININFARINA	2953	1958-60	200.000
CX BREAK (TUTTI I MOD.)	1985-2500	1975-85	3.000	SOVEREIGN 2.8	2791	1969-72	6.000	TYPE 112	2872	1927-29	35.000	250 GT CABRIOLET PININFARINA	2953	1959-62	300.000
CX 2400 GTI	2347	1977-82	3.500	SOVEREIGN 4.2 I SERIE	4235	1969-73	8.000	TYPE 122/123	1800	1932-33	20.000	250 GT 2+2/280 GT 2+2	2953-3967	1960-64	130.000
CX 24 BREAK EVASION	2347	1982-84	3.500	DS 420 LIMOUSINE	4235	1968-91	23.000	TYPE 124	2102	1931-34	25.000	250 GTL	2953	1963-64	500.000
CX 2400 PRESTIGE	2347	1976-83	4.000	SOVEREIGN 3.4/4.2 II SERIE	3442-4235	1973-79	6.000	TYPE 126	2860	1931-34	35.000	250 GT SPIDER CALIFORNIA (LWB)	2953	1958-60	4.000.000
CX 2200 D/2500 D	2175-2500	1975-86	1.500	SOVEREIGN 4.2 COUPÉ II SERIE	4235	1973-77	13.000	TYPE 132 SUPER-LUXE	1800	1934-36	20.000	250 GT SPIDER CALIFORNIA (SWB)	2953	1960-62	7.000.000
CX 2200 D BREAK/2500 D BREAK	2175-2500	1975-86	1.500	DOUBLE SIX 5.3 I SERIE	5345	1972-73	8.000	TYPE 134 SUPER-LUXE/134 N	2151	1933-46	25.000	250 GT TOUR DE FRANCE	2953	1956-59	2.000.000
CX DLJ MODELLI	2500	1979-83	2.000	DOUBLE SIX 5.3 VANDEN PLAS I S.	5345	1972-73	7.000	TYPE 134 F	2871	1938-46	25.000	250 GT SWB	2953	1960-62	3.000.000
CX 25 GTI	2500	1983-85	3.000	DOUBLE SIX 5.3 II SERIE	5345	1973-79	10.000	TYPE 135 SPORT 18 CV	3227	1935-39	90.000	250 GT SWB COMPETIZIONE	2953	1960-62	3.500.000
CX 20/22	1985-2166	1986-89	2.500	DOUBLE SIX 5.3 VANDEN PLAS II S.	5345	1973-79	8.000	TYPE 135 COMPETITION 18/20 CV	3557	1935-38	100.000	250 GTO/GTO 64	2953	1961-64	10.000.000
CX BREAK (TUTTI I MOD.)	1985-2500	1986-90	2.500	DOUBLE SIX 5.3 COUPÉ II SERIE	5345	1973-77	16.000	TYPE 135 SPECIAL/COMPETITION	3557	1935-37	180.000	250 LE MANS	2953-3265	1964-66	5.000.000
CX 25 R/GTI	2500	1986-89	4.000	SOVEREIGN 3.4/4.2 III SERIE	3442-4235	1979-86	7.000	TYPE 135 M/MS/M COMPETITION	3557	1938-52	120.000	275 GTB	3285	1964-66	500.000
CX 25 GTI TURBO	2500	1985-88	4.500	DOUBLE SIX 5.3 III SERIE	5345	1979-81	7.000	TYPE 136 SUPER-LUXE/SPORT S.-L.	3227	1933-35	35.000	275 GTB 4	3285	1966-68	700.000
CX 25 GTI TURBO 2/PRESTIGE	2500	1986-89	5.000	DOUBLE SIX 5.3 III SERIE H.E.	5345	1981-87	8.000	TYPE 143/144	1800-2102	1934	20.000	275 GTB 5	3285	1966-68	300.000
CX 25 PRESTIGE TURBO	2500	1986-89	5.500	DOUBLE SIX 5.3 III SERIE H.E.	5345	1987-93	9.000	TYPE 148/148 L	3557	1936-53	50.000	330 GT	3967	1964-66	100.000
CX 25 TRD/TURBO TRD/TURBO 2	2500	1983-89	1.500	3.6-4.0 (XJ40)	3590-3980	1986-94	5.000	TYPE 154 LONG	2152	1934-35	35.000	330 GT 2+2 (II SERIE)	3967	1964-67	100.000
CX 25 BREAK RD/TURBO/TURBO 2	2500	1986-89	1.500	DOUBLE SIX 6.0 (XJ40)	5993	1993-94	7.000	TYPE 145/165	4496	1937-38	700.000	330 GT C	3967	1966-68	180.000
CX LIMOUSINE D TURBO/TURBO 2	2500	1983-89	2.000	SIX 4.0-6 24V	3980	1994-97	7.000	TYPE 188	3557	1938-39	40.000	330 GTS	3967	1966-68	350.000
XM 3.0 I V6/V6 24V	2946-2975	1989-00	1.000	V8 4.0 32V	3906	1998-02	8.000	TYPE 175	4455	1947-50	500.000	365 GT 2+2	4390	1967-72	80.000
XM 3.0 I V6/V6 24V BREAK	2946-2975	1991-00	1.500	SUPER V8 4.0 32V	3996	1998-02	10.000	TYPE 178/180	4455	1947-50	180.000	365 GTC	4390	1969-71	200.000
XM 2.0 D/I INJECTION	1998	1989-94	1.000	DOUBLE SIX 6.0 V12	5993	1994-97	7.500	TYPE 235 BERLINA	3557	1951-54	70.000	365 GTS	4390	1969-70	400.000
XM D12/TURBO D12	2088-2138	1989-94	1.000	DATSUN GIAPPONE				TYPE 235	3557	1951-54	100.000	365 SPIDER CALIFORNIA	3967-4390	1966-68	700.000
XM 2.0 I BREAK	1998	1991-94	1.000	FAIRLADY SPORT 1600	1395	1966-70	6.000	TYPE 182 VLR.	1995	1950-53	8.000	365 GTB 4 DAYTONA	4390	1968-73	250.000
XM D12/TURBO D12 BREAK	2088-2138	1991-94	1.000	FAIRLADY (TUTTI I MODELLI)	1989-1998	1969-78	12.000	DELTA FILIPPINE				365 GTS/4 DAYTONA SPIDER	4390	1970-73	750.000
SAXO 1.6 VTS/II SERIE	1587	1996-02	1.500	FAIRLADY (TUTTI I MODELLI)	1998	1978-81	9.000	MINI CRUISER	1587-1951	1974-85	1.500	208 GTB	1991	1980-82	18.000
ZX (TUTTI I MODELLI)	1124-1905	1991-94	1.000	FAIRLADY (TUTTI I MODELLI)	1998	1978-81	9.000	DIATTO ITALIA				208 GTS	1991	1980-82	20.000
ZX BREAK (TUTTI I MODELLI)	1124-1761	1993-94	1.000	240 Z	2383	1969-75	13.000	20A TORPEDO	1996	1924-27	35.000	208 GTB TURBO	1991	1982-85	20.000
ZX 2.0 16V	1998	1992-97	1.000	DB FRANCIA				20A BERLINA	1996	1924-27	35.000	208 GTS TURBO	1991	1982-85	22.000

Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro
4001	4823	1979-84	23.000	1400 A	1395	1954-56	8.000	850 SPECIAL	843	1968-71	2.500	UNO TURBO D	1367	1986-89	1.000
412	4942	1985-90	27.000	1400 B	1395	1956-58	9.000	850 FAMILIARE	843-903	1965-76	2.000	UNO TURBO I E/ANTISKID	1301	1985-89	3.500
365 GT4 BB	4390	1973-76	100.000	1900	1901	1952-54	10.000	850 COUPÉ	843	1965-68	6.000	UNO II SERIE (TUTTI I MOD.)	903-1499	1989-94	1.000
512 BB	4942	1976-81	85.000	1900 GRANLUCE	1901	1952-54	14.000	850 SPORT COUPÉ	903	1968-71	5.000	UNO SELECTA/SELECTA IE II S.	1116-1499	1989-94	1.000
512 BBI	4942	1981-84	80.000	1900 TORPEDO POLIZIA	1901	1952-54	20.000	850 SPIDER	843	1965-68	8.000	UNO I.3 D.DS I SERIE	1302	1989-93	1.000
TESTAROSSA	4942	1984-85	50.000	1900 A	1901	1954-56	8.000	850 SPORT SPIDER	903	1968-72	7.000	UNO I.7/L9 D.DS I SERIE	1698-1929	1989-94	1.000
TESTAROSSA	4942	1986-91	45.000	1900 A GRANLUCE	1901	1954-56	14.000	124	1197	1966-70	2.500	UNO TURBO D II SERIE	1367	1989-94	1.000
512 TR	4942	1992-94	50.000	1900 B	1901	1956-58	9.000	124 (VIII SERIE)	1197	1970-74	2.000	UNO TURBO LE 1400 RACING	1372	1989-93	2.500
F 512 M	4942	1994-95	55.000	1900 B GRANLUCE	1901	1956-58	15.000	124 FAMILIARE	1197	1966-74	2.500	RITMO/RITMO SUPER (I SERIE)	1116-1498	1979-82	1.000
F40	2936	1987-92	250.000	AR 51	1901	1951-55	9.000	124 SPECIAL	1438	1968-70	2.500	RITMO D (II SERIE)	1714	1980-83	1.000
456 GT/GTA	5474	1993-99	23.000	AR 55	1901	1956-59	8.000	124 SPECIAL (VIII SERIE)	1438	1970-74	2.000	RITMO 85 S CABR./CABRIO BERTONE	1498	1981-82	2.000
F 355 BERLINETTA	3496	1994-98	35.000	AR 59	1901	1959-73	7.000	124 SPECIAL T/T 1600	1438-1592	1970-74	3.000	RITMO 85 S CABRIOLET (II SERIE)	1498	1982-83	1.500
F 355 GTS	3496	1994-98	38.000	CAMPAGNOLA	1901	1951-55	9.000	124 SPORT COUPÉ	1438	1967-69	5.500	RITMO 70 S CABRIOLET (II S.)	1301	1983-88	1.500
F 355 SPIDER	3496	1995-99	45.000	CAMPAGNOLA DIESEL	1901	1953-55	8.000	124 SPORT COUPÉ	1608	1969-72	5.000	RITMO SUPER CABRIO 100S	1585	1985-88	2.000
F 50	4638	1985-87	400.000	CAMPAGNOLA A	1901	1955-73	6.000	124 SPORT SPIDER	1438	1966-69	12.000	RITMO 105 TC (I SERIE)	1585	1981-82	2.500
550 MARANELLO	5474	1996-01	30.000	CAMPAGNOLA A DIESEL	1901	1955-60	7.000	124 SPORT SPIDER	1608	1969-72	12.000	RITMO 125TC	1995	1981-83	5.000
575 M MARANELLO	5748	2002-03	35.000	CAMPAGNOLA B DIESEL	1901	1960-68	7.000	124 SPORT COUPÉ 1.6/L8	1582-1756	1972-74	4.000	RITMO II SERIE	1116-1498	1982-85	1.000
550 BARCHETTA	5474	2000-02	90.000	CAMPAGNOLA C DIESEL	1995	1968-73	7.000	124 SPORT SPIDER 1.6/L8	1582-1756	1972-75	10.000	RITMO D (II SERIE)	1714	1983-85	1.000
366 MODENA	3586	1999-03	45.000	8V	1996	1952-54	180.000	124 ABARTH RALLY	1756	1972-76	30.000	RITMO 105 TC (II SERIE)	1585	1983-85	2.000
360 SPIDER	3586	2000-03	75.000	8V ZAGATO	1996	1952-54	250.000	SPORT SPIDER	1995	1979-82	8.000	RITMO 130 TC	1995	1983-88	4.500
360 CHALLENGE STRADALE	3586	2003	75.000	110Q103	1089	1953-56	7.000	SPIDER EUROPA PININFARINA	1995	1982-85	10.000	RITMO III SERIE	1116-1585	1985-87	1.000
612 SCAGLIETTI	5748	2003	35.000	110Q103 FAMILIARE	1089	1953-56	7.500	SPIDER EUROPA VOLUMEX PININF.	1995	1983-87	13.000	RITMO D (III SERIE)	1698	1985-87	1.000
FERVES ITALIA															
RANGER 4X4	499	1966-71	8.000	110Q103 TV	1089	1953-56	15.000	125	1608	1967-69	3.000	RITMO TURBO DS	1929	1986-87	1.000
FIAT ITALIA															
501/502/503 TORPEDO	1460	1919-27	25.000	110Q103 TV TRASFORMABILE	1089	1955-56	15.000	125 SPECIAL	1608	1968-70	3.500	REGATA (TUTTI I MODELLI)	1301-1585	1983-90	1.000
501 S	1460	1921-26	30.000	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
505/507 TORPEDO	2296	1919-27	25.000	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
510/512 TORPEDO	3446	1919-28	30.000	110Q103 E TV	1089	1956-57	9.000	DINO 2400 COUPÉ	2438	1969-72	15.000	REGATA W.D./TURBO DS (TUTTI I M.)	1698-1929	1984-90	1.000
510 S	3446	1920-25	35.000	110Q103 D FAMILIARE	1089	1957-60	5.500	DINO SPIDER	1987	1966-69	40.000	DUNA	1116-1301	1987-90	500
519/519 A/519 B TORPEDO	4766	1922-27	150.000	110Q103 H LUSSO	1089	1959-60	5.500	DINO 2400 SPIDER	2438	1969-72	38.000	DUNA WEEKEND	1116-1301	1987-90	750
509/509 A	990	1925-29	20.000	110 EXPORT	1089	1960-62	4.500	128	1136	1969-72	2.000	DUNA DS	1698	1987-90	750
509 S	990	1925-29	25.000	110 SPECIAL	1089	1960-62	4.500	128 FAMILIARE	1136	1969-72	2.000	DUNA WEEKEND DS	1698	1987-90	500
520 TORPEDO	2244	1927-29	35.000	110 FAMILIARE	1089	1960-62	5.000	128 (II SERIE)/SPECIAL	1116-1290	1972-76	1.500	TIPO (TUTTI I MODELLI)	1108-1995	1988-94	1.000
521/521 C	2516	1928-31	35.000	110 D	1221	1962-66	3.500	128 (II SERIE)	1116-1290	1976-85	1.000	TIPO DS/TURBO DS	1697-1929	1988-94	1.000
525/525 M/525 S	3739	1928-31	40.000	110 D FAMILIARE	1221	1962-66	4.000	128 FAMILIARE (VIII SERIE)	1116-1290	1972-80	2.500	TIPO 2000 16V	1995	1990-96	1.500
525 SS	3739	1929-31	80.000	110 R FAMILIARE	1089	1966-69	3.000	128 RALLY	1290	1971-74	3.500	TIPO 16V	1756	1989-93	1.000
514/514 L	1438	1929-32	18.000	1200 GRANLUCE	1221	1957-60	5.000	128 SPORT COUPÉ S/S/L	1116-1290	1971-75	3.500	TEMPRA (TUTTI I MODELLI)	1372-1995	1990-94	1.000
514 S/514 MM	1438	1929-32	25.000	1200 TRASFORMABILE	1221	1957-60	13.000	128 3P	1116-1290	1975-80	2.500	TEMPRA DS/TURBO DS	1929	1990-94	1.000
515	1438	1931-34	18.000	1200 CABRIOLET	1221	1959-63	11.000	X1/9	1290	1972-78	6.500	TEMPRA SW (TUTTI I MODELLI)	1372-1995	1990-94	1.000
522C/522L	2516	1931-33	33.000	600 (VETRI SCORREVOLI)	633	1955-57	10.000	X1/9 FIVE SPEED (N BERTONE)	1498	1978-83	5.500	TEMPRA SW DS/TURBO DS	1929	1990-94	1.000
522 S	2516	1932-33	36.000	600 TRASF. (VETRI SCORREVOLI)	633	1956-57	11.000	X1/9 FIVE SPEED BERTONE	1498	1984-88	6.000	TEMPRA 2.0 IE STATION WAGON 4X4	1995	1992-95	1.000
524 Q524 L	2516	1931-34	33.000	600	633	1957-60	8.000	130 BERLINA 2800	2866	1969-71	4.000	CROMA 1.6/CHT/LE/2.0 16V	1585-1995	1985-94	1.000
518 C518L «ARDITA» 1750	1758	1933-38	23.000	600 TRASFORMABILE	633	1957-60	8.500	130 BERLINA 3200	3235	1971-77	5.000	CROMA 2.0 IE TURBO	1995	1985-96	1.000
518 C518L «ARDITA» 2000	1944	1933-38	23.000	600 D	767	1960-69	4.500	130 COUPÉ	3235	1971-77	7.000	CROMA 2.5 V6	2492	1993-96	1.500
527/527 S «ARDITA» 2500	2516	1934-37	28.000	600 D TRASFORMABILE	767	1960-69	5.000	126/126 PERSONAL	594-652	1972-83	1.500	CROMA D	2499	1986-90	1.000
2800 BERLINA MINISTERIALE	2852	1938-44	45.000	600 MULTIPLA	633	1956-60	14.000	126/B/S/UP	652-704	1983-94	1.000	CROMA TURBO D	2499	1986-94	1.000
508 «BALLILA» (3M) BERLINA	995	1932-34	16.000	600 D MULTIPLA	767	1960-67	12.000	127 (I SERIE)	903	1971-77	2.000	CROMA L9 TD-ID	1929	1988-94	1.000
508 «BALLILA» (3M) BERLINA LUSSO	995	1932-34	18.000	NUOVA 500	479	1957	12.000	127 (II SERIE)	903-1049	1977-81	1.000	PUNTO (TUTTI I MODELLI)	1108-1581	1993-94	1.000
508 «BALLILA» (3M) TORPEDO	995	1932-34	22.000	NUOVA 500 ECONOMICA	479	1957-59	11.000	127 (III SERIE UNIFICATA)	903-1049	1981-86	1.000	PUNTO D/TD	1698	1993-94	1.000
508 «BALLILA» (3M) SPIDER	995	1932-34	24.000	NUOVA 500 NORMALE	479	1957-59	11.000	127 (IV SERIE)	903-1049	1981-83	1.000	PUNTO 6T TURBO	1372	1994-99	2.500
508 «BALLILA» (3M) SPIDER SPORT	995	1933-34	70.000	NUOVA 500 TETTO APRIBILE	479	1959-60	10.000	127 (V SERIE)	903-1049	1986-86	1.000	PUNTO CABRIO	124-21581	1994-00	2.000
508 M	995	1933-37	17.000	NUOVA 500 SPORT	499	1958-60	14.000	127 (VI SERIE)	903-1049	1986-86	1.000	ELBA	1297-1580	1986-90	500
508 «BALLILA» (4M) BERLINA 2 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	COUPÉ 2.0 16V/TURBO 16V	1995	1994-96	2.000
508 «BALLILA» (4M) BERLINA 4 P.	995	1934-37	15.000	500 D	499	1960-65	7.000	131 (VIII SERIE) PANORAMA	1301-1585	1974-84	1.500	COUPÉ 2.0 20V/TURBO 20V	1998	1996-00	3.000
508 «BALLILA» (4M) TORPEDO	995	1934-37	20.000	500 F	499	1965-72	5.000	131 SUPERMIRAFIORI BERLINA	1301-1995	1978-83	1.000	BARCHETTA 16V	1747	1995-02	5.000
508 «BALLILA» (4M) SPIDER	995	1934-37	22.000	500 LUSSO	499	1968-72	4.500	131 MIRAFIORI/SUPERM. D	1995-2445	1978-83	1.000	BARCHETTA 18V (I SERIE)	1747	2002-03	5.500
508 S «BALLILA» (4M) S. C. D'ORO	995	1934-37	70.000	500 GARDINIERA	499	1960-66	5.500	131 SUPERMIRAF. PANORAMA	1301-1995	1978-84	1.000	BRAVO HGT 2.0 20V	1998	1995-01	1.500
508 S «BALLILA» (4M) (BERL. M.M.)	995	1935-37	50.000	500 R	594	1972-75	4.000	131 PANORAMA D	1995-2445	1978-84	1.000	CINQUECENTO	704-903	1981-94	1.000
500 «TOPOLINO» TRASF. (B. CORTA)	569	1936-38	15.000	1800/1800 B	1795	1939-68	6.000	131 PANORAMA D	1995-2445	1978-84	1.000	CINQUECENTO SPORTING	1108	1984	1.500
500 «TOPOLINO» BERLINA (B. LUNGA)	569	1936-38	14.000	1800/1800 B FAMILIARE	1795	1939-68	7.000	131 RALLY ABARTH	1995	1976-78	6.000	STILO 2.4 ABARTH 3P SELESPEED	2446	2001-03	2.500
500 «TOPOLINO» TRASF. (B. LUNGA)	569	1938-45	16.000	2100	2054	1959-61	6.500	131 RACING	1995	1978-81	2.500	STILO 2.4 ABARTH 5P SELESPEED	2446	2001-03	2.000
500 «TOPOLINO» BERLINA (B. LUNGA)	569	1938-45	13.000	2100 SPECIALE	2054	1959-61	7.500	131 RACING VOLUMETRICA	1995	1981	5.000	ULYSSE 2.0/2.0 TURBO	1995	1994	1.500
500 A (BALESTRA LUNGA)	569	1946-48	12.000	2100 FAMILIARE	2054	1959-61	7.500	131 VOLUMETRICA 4 PORTE	1995	1981-83	4.000	ULYSSE 1.9 TD	1905	1994	1.000
500 B	569	1948-49	11.000	2300	2279	1961-63	8.000	132 (TUTTI I MODELLI)	1582-1995	1972-81	1.500	FORD FRANCIA			
500 B GARDINIERA LEGNO	569	1948-49	18.000	2300 SPECIALE	2279	1961-63	9.000	132 DIESEL (TUTTI I MOD.)	1995-2445	1978-81	1.000	T «BORDELAISE»	2896	1924-28	16.000
500 C	569	1949-55	8.500	2300 LUSSO	2279	1963-68	7.500	NUOVA CAMPAGNOLA BENZ CORTA	1995	1974-87	4.500	A	3285	1928-32	18.000
500 C GARDINIERA LEGNO	569	1949-52	14.000	2300 FAMILIARE	2279	1961-63	9.000	NUOVA CAMPAGNOLA DIESEL							

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
FORD GERMANIA															
KÖLN	921	1933-36	7.000	FIESTA II SERIE (TUTTI I MOD.)	1001-1598	1989-94	1.000	EXPLORER	3668	1990-94	4.000	HUSKY	1.265	1964-57	3.500
RHEINLAND	3285	1934-36	20.000	FIESTA III SERIE D	1753	1989-94	1.000	EXPLORER	3658-4942	1995-03	5.000	HUSKY SERIES (VI/VII)	1.390	1968-65	3.500
RHEINLAND CABRIOLET	3285	1934-35	25.000	SIERRA (TUTTI I MODELLI)	1294-2935	1982-92	1.000	THUNDERBIRD	3950	2001-03	10.000	IMP	875	1963-76	3.000
EFEL	1172	1935-39	6.000	SIERRA S.W. (TUTTI I MODELLI)	1593-2294	1982-92	1.000	GAZ RUSSIA				HUSKY (IMP ESTATE)	875	1967-70	3.000
EFEL 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 CALIFORNIAN	875	1967-70	3.500
EFEL ROADSTER	1172	1936-39	9.000	SIERRA D/TD SW (TUTTI I MOD.)	1753-2304	1982-92	1.000	GIANNINI ITALIA				IMP RALLY	998	1965-68	5.500
V8	2225-3620	1935-41	25.000	SIERRA XR4i	2792	1982-85	1.500	750 TV	797	1962-64	10.000	NEW MINX (TUTTI I MOD.)	1496-1725	1967-70	2.000
V8 CABRIOLET	3620	1937-39	35.000	SIERRA XR4i 4X4/2.8 4X4	2792-2935	1985-92	1.500	850 GT/900 GT	848-901	1963-64	10.000	HUNTER (TUTTI I MOD.)	1725	1966-77	2.000
TAUNUS (TUTTI I MOD.)	1172	1939-52	5.000	SIERRA 2.8i 4X4 SW	2792	1986-89	1.500	500 TV	586	1963-65	10.000	AVENGER (TUTTI I MOD.)	1248-1598	1970-76	1.500
TAUNUS 1.5M 648 CABRIOLET	1172	1951	6.500	SIERRA 2.8i 4X4	2933	1988-92	1.500	500 GT	498	1963-65	12.000	VORTC	2618	1928-32	14.000
TAUNUS 1.2M GL3 (TUTTI I MOD.)	1172	1952-59	4.500	SIERRA 2.8i 4X4 SW	2933	1988-92	1.500	500 TV/TV S	498	1963-65	12.000	HAWK	2110-2810	1932-33	12.000
TAUNUS 1.2M GL3 CABRIOLET	1172	1953-59	5.500	SIERRA RS 500 COSWORTH	1993	1987	15.000	500 TV (TUTTI I MODELLI)	498	1965-72	9.000	80	3181	1936	13.000
TAUNUS 1.5M 648 CABRIOLET	1172	1953-59	3.500	SIERRA RS COSWORTH	1993	1987	15.000	500 TV R/500 GT R	594-694	1973-75	10.000	HISPANO SUIZA SPAGNA			
TAUNUS 1.2M P2 (TUTTI I MOD.)	1172-1498	1959-62	3.500	SIERRA COSWORTH (3 VOLUMI)	1993	1988-92	1.000	590 GT (TUTTI I MODELLI)	586	1964-72	14.000	T 32 30 HP	4712	1917-24	200.000
TAUNUS 1.2M CABRIOLET	1172-1498	1959-62	5.500	SCORPIO (TUTTI I MODELLI)	1796-2935	1985-94	1.000	590 CORSA REPLICA	652	1993	6.000	H68 32 HP (T4i)	6587	1919-29	300.000
TAUNUS 1.5M 648 (TUTTI I MOD.)	1498	1955-58	3.500	SCORPIO D/TD (TUTTI I MOD.)	2498	1988-94	1.000	650 NP (TUTTI I MODELLI)	652	1970-72	9.000	H6C 46 HP (T56)	7982	1924-34	400.000
TAUNUS 1.5M 648 CABRIOLET	1498	1955-58	4.500	SCORPIO SW (TUTTI I MODELLI)	1998-2935	1991-94	1.000	1300 S/1500 GL	1.295-1481	1963-67	5.500	T48	2498	1926-31	40.000
TAUNUS 1.7M P2 (TUTTI I MOD.)	1699	1957-60	4.000	SCORPIO TD SW	2498	1991-94	1.000	850/950/1000 (TUTTI I MODELLI)	843-980	1964-71	8.000	T49	3746	1924-36	55.000
TAUNUS 1.7M P2 CABRIOLET	1699	1957-60	6.000	SCORPIO 2.8i/2.9 4X4	2792-2935	1989-94	1.000	850/950/1000 COUPE	843-980	1965-72	12.000	T64	4581	1929-33	80.000
TAUNUS 1.7M P3 (TUTTI I MOD.)	1498-1758	1960-64	4.000	SCORPIO 2.9i 24V/4X4	2935	1991-94	1.500	850/950/1000 SPIDER	843-980	1965-72	12.000	HS 28 JUNIOR	4560	1930-34	85.000
TAUNUS 1.7M P3 TURNIER	1498-1758	1960-64	4.000	SCORPIO 2.9 V6/2.9 V6 24V SW	2935	1992-94	1.500	124 S/124 TV	1197-1297	1967-70	4.000	T60/T60 RL/T60 RLA	3016-3404	1932-43	35.000
TAUNUS 1.7M P3 CABRIOLET	1699	1960-64	5.500	SCORPIO 2.0/2.0 16V (II S.)	1998	1994	1.000	X1/9 SPECIAL	1290	1973-78	8.000	K6 (T70)	5181	1934-37	400.000
TAUNUS 1.5M P4/2M P4 TS	1183-1498	1962-66	3.500	SCORPIO 2.0/2.0 16V SW (II S.)	1998	1994	1.000	126 (TUTTI I MODELLI)	1116-1580	1970-80	4.000	J12 (T68)	9424-11310	1931-37	500.000
TAUNUS 1.2M P4 CABRIOLET	1498	1963-66	5.000	SCORPIO TD (II S.)	2500	1994	1.000	X1/9 SPECIAL	1290	1973-78	8.000	HONDA GIAPPONE			
TAUNUS 1.7M P5 (TUTTI I MOD.)	1498-1699	1964-67	3.500	SCORPIO TD SW (II S.)	2500	1994	1.000	126 NP (TUTTI I MODELLI)	903-1049	1971-81	4.000	S 600	606	1965-66	10.000
TAUNUS 1.7M P5 TURNIER	1498-1699	1964-67	3.500	SCORPIO 2.9 V6/624V (II S.)	2935	1994-98	1.500	132 2000	1936	1972-78	3.500	S 800	791	1966-70	12.000
TAUNUS 2.0M P5 (TUTTI I MOD.)	1998	1964-67	3.500	SCORPIO 2.9 V6/624V SW (II S.)	2935	1994-98	1.500	PANDA (TUTTI I MODELLI)	682-903	1981-85	2.500	N360/N400/N600	354-599	1969-74	3.500
TAUNUS 2.0M P5 TURNIER	1998	1964-67	3.500	MONEDO 4 P./5 P. (TUTTI I MOD.)	1597-1998	1993-94	1.000	RITMO (TUTTI I MODELLI)	1116-1301	1979-85	3.500	CMC (TUTTI I MODELLI)	1342-1590	1984-91	1.000
TAUNUS 1.2M P6 (TUTTI I MOD.)	1183-1305	1966-70	2.500	MONEDO 2.5 V6 24V/ST-200	2544	1994-99	1.000	RITMO TURBODIESEL	1714	1982-85	1.000	CMC CRX	1590	1984-91	3.500
TAUNUS 1.5M P6 (TUTTI I MOD.)	1498-1699	1966-70	2.500	MONEDO SW (TUTTI I MODELLI)	1597-1998	1993-94	1.000	REGATA TURBODIESEL	1714	1984-85	1.000	CMC (TUTTI I MODELLI)	1343-1595	1982-94	1.000
17M P7A (TUTTI I MOD.)	1498-1998	1967-68	3.000	MONEDO 2.5 V6 24V SW/ST-200	2544	1994-99	1.000	UNO TURBO	903	1984-85	3.000	CRX	1493-1595	1992-99	4.000
17M P7A TURNIER	1498-1998	1967-68	3.000	MONEDO TD 4P./5P.	1753	1993-94	1.000	GINETTA GRAN BRETAGNA				CITY/JAZZ	1238-1296	1986-94	1.000
20M P7A (TUTTI I MOD.)	1998-2293	1967-68	3.000	MONEDO TD SW	1753	1993-94	1.000	G2	1172	1988-90	15.000	PRELUDE 2.0 (2.0i-164 WS)	1968	1987-90	2.000
20M P7A TURNIER	1998	1967-68	3.000	GALAXY 2.8 VR6/II SERIE	2792	1995-03	2.500	G3	997	1961	15.000	PRELUDE 2.0 16V (2.2i) 16V 4WS	1996-2259	1991-96	2.500
20M P7A CABRIOLET	1998	1967-68	4.500	PUMA	1388-1679	1997-01	1.500	G4	997	1960-69	15.000	PRELUDE 2.0 16V (2.2i) 16V	1996-2259	1996-02	2.500
OSI 20M/TS COUPE	1998-2293	1967-68	7.000	COUGAR 2.0 16V/2.5 V6 24V	1988-2544	1999-01	1.500	G15	875-998	1967-74	10.000	LEGEND 2.7i V6 24V COUPE	2675	1988-90	2.000
17M P7B (TUTTI I MOD.)	1498-2293	1968-71	3.000	MONEDO 2.5 V6 24V (II SERIE)	2495	2000-03	1.500	G21	1589-2654	1970-79	12.000	LEGEND 3.2 (3.5i) V6 24V COUPE	3206-3474	1991-98	3.000
17M P7B TURNIER	1498-2293	1968-71	3.000	MONEDO 2.5 V6 24V SW (II SERIE)	2495	2000-03	1.500	G32	1597	1982-88	8.000	NSX	2977-3179	1990-03	20.000
17M P7B CABRIOLET	1699-2293	1968-71	4.500	MONEDO 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
20M P7B (TUTTI I MOD.)	1998-2550	1968-71	3.000	SPORT KA	1597	2003	2.000	G32 CONVERTIBLE	1597	1990-91	12.000	INTEGRATE R	1797	1997-99	3.500
20M P7B TURNIER	1998-2550	1968-71	3.000	STREET KA	1597	2003	3.000	G40	1986	1995-00	18.000	HR-V 3/5 PORT E	1590	1998-03	1.000
28M P7B (TUTTI I MOD.)	2550	1969-71	3.500	FOCUS ST 170/ST 170 SW	1998	2002-03	3.000	G27 (II SERIE)	1988-3950	2002-03	20.000	S 2000	1996	1999-03	8.000
TAUNUS BERLINA (VIII SERIE)	1293-1993	1971-82	1.500	FOCUS RS 215	1998	2003	5.000	GLAS GERMANIA							
TAUNUS S.W. (VIII SERIE)	1297-1993	1971-82	1.500	FORD GRAN BRETAGNA				G0GGOMOBILT 250/300	247-296	1955-69	5.500	HOTCHKISS FRANCIA			
ESCORT (TUTTI I MODELLI)	940-1298	1968-74	1.500	PREFECT E93A-E493A	1172	1938-53	6.000	G0GGOMOBILT 250/300 COUPE	247-296	1957-69	6.000	686	3485	1936-50	12.000
ESCORT MEXICO	1601	1971-75	10.000	POPULAR 103 E	1172	1963-59	5.000	G0GGOMOBILT 400	395	1957-67	5.000	864	2312	1938-50	8.000
ESCORT RS 1600	1601	1971-75	12.000	PREFECT 107 E	997	1959-61	4.000	G0GGOMOBILT 400 COUPE	395	1957-67	5.000	13.50 ANJOU	2312	1950-54	10.000
ESCORT RS 1600	1835	1975-77	12.000	ANGLIA E94A-E494A	993	1939-53	5.000	G0GGOMOBILT 400 COUPE	395	1957-67	5.500	20.50 ANJOU	3485	1950-54	12.000
ESCORT RS 2000	1993	1974-77	14.000	ANGLIA PREFECT POPULAR 100 E	1172	1963-62	4.000	ISAR T600/T700	584-688	1958-65	4.000	HUMBER GRAN BRETAGNA			
ESCORT RS 2000	1993	1977-80	8.500	ANGLIA/ANGLIA ESTATE 105 E	997	1959-67	4.000	1004/1204/1304	992-1290	1962-67	3.500	SNPE 80	3498	1930-35	25.000
ESCORT II SERIE (TUTTI I MOD.)	940-1297	1975-80	1.000	ANGLIA SUPER/SUPERESTATE 123 E	1198	1962-65	4.000	1700/1700 TS	1682	1964-67	5.000	SNPE	4086	1936-37	27.000
ESCORT III SERIE (TUTTI I MOD.)	1117-1597	1980-90	1.000	CONSUL (TUTTI I MOD.)	1508	1961-56	3.500	1300/1700 GT	1290-1682	1964-67	7.000	SNPE	3781	1938-40	22.000
ESCORT III SERIE D	1608-1753	1983-90	1.000	CONSUL MK2 (TUTTI I MOD.)	1703	1956-62	4.000	BMW 1800 GT	1573	1967-68	7.000	SNPE	2130	1945-48	11.000
ESCORT III SERIE CABRIOLET	1392-1597	1983-90	2.000	CONSUL CONVERTIBLE	1508	1952-56	4.500	2800 V8/3000 V8	2580-2982	1966-68	9.000	PULLMAN	3498	1930-35	26.000
ESCORT XR3i	1597	1980-90	2.000	CONSUL CONVERTIBLE MK2	1703	1966-62	6.000	BMW 3000 COUPE	2982	1967-68	8.000	PULLMAN	4086	1936-39	28.000
ESCORT RS TURBO	1597	1984-90	2.500	CONSUL 315	1340-1498	1961-63	3.500	GREPPI ITALIA				PULLMAN (MK I)	4086	1945-48	14.000
ESCORT IV SERIE (TUTTI I MOD.)	1119-1796	1990-94	1.000	CONSUL CAPRI	1340-1498	1961-64	4.500	SAVANA	1297-2360	1979-81	1.000	PULLMAN MK II/III/IV	4086-4139	1948-54	16.000
ESCORT IV SERIE D	1753	1990-94	1.000	CORSAR (TUTTI I MODELLI)	1498-1996	1964-70	3.000	HEALEY GRAN BRETAGNA				IMPERIAL	4086	1939-40	28.000
ESCORT IV SERIE XR3i	1796	1990-94	1.500	CORTINA MK1 (TUTTI I MOD.)	1198-1500	1962-66	2.500	SILVERSTONE	2443	1949-50	100.000	SUPER SNPE	4086	1945-48	13.000
ESCORT IV SERIE SW (TUTTI I MOD.)	1119-1796	1990-94	1.000	CORTINA MK2 (TUTTI I MOD.)	1298-1599	1967-70	1.500	HILLMAN GRAN BRETAGNA							

Modello	cm³	Anni	Euro
9/28	1056	1929-30	10.000
6/50	2110	1929	12.000
16/50	2110	1930-32	18.000
16/60	2276	1932-35	18.000
12	1669	1932-37	11.000
18	2731	1935-37	16.000
16	2576	1938-40	15.000

HUMMER STATI UNITI

H2	5867	2003	12.000
----	------	------	--------

HYUNDAI COREA DEL SUD

PONY I SERIE (TUTTI I MOD.)	1238-1598	1975-82	750
PONY V SERIE (TUTTI I MOD.)	1238-1598	1982-90	500
PONY II SERIE (TUTTI I MOD.)	1299-1468	1990-94	500
PONY COUPÉ	1468	1980-82	750
SCOUPE	1468-1495	1990-95	750
COUPE (II SERIE)	1600-1975	1996-01	1.000
LANTRA (TUTTI I MOD.)	1468-1836	1990-94	500
SONATA (TUTTI I MOD.)	1796-1997	1988-94	500
COUPE/TIBURON	1599-2656	2001-03	1.000
ACCENT (TUTTI I MOD.)	1341-1495	1994	500

IATO ITALIA

L6/L9 TD/2.0 CHT	1580-1995	1991-93	1.000
------------------	-----------	---------	-------

INNOCENTI ITALIA

A 40 BERLINA/COMBINATA	948	1960-63	3.000
A 40 S	1098	1963-67	3.500
950 SPIDER	948	1960-63	7.000
1100 SPIDER	1098	1963-68	7.000
1100 C COUPÉ	1098	1967-69	6.000
IM3/IM5	1098	1963-70	4.000
J4/J4S/5	1098	1964-73	3.000
MINI MINOR 331 CV DIN	848	1965-67	4.500
MINI MINOR 37 CV DIN	848	1967-68	4.000
MINI MINOR MK2	848	1968-70	3.500
MINI MINOR MK3	848	1970-72	3.500
MINI COOPER	998	1966-68	10.000
MINI COOPER MK2	998	1968-70	9.000
MINI COOPER MK3	998	1970-72	8.000
MINI T MK1 LEGNO	848	1967-68	5.000
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 CILINDRA (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
KORAL 45/55	903-1116	1991-93	500
KORAL CABRIO 65	1301	1992-93	750

INTERNATIONAL HARVESTER STATI UNITI

SCOUT	2491-4375	1961-68	6.000
SCOUT	3203-4976	1969-75	5.000
SCOUT	3203-5653	1976-82	5.000

ISO ITALIA

SETA	198-236	1953-56	15.000
------	---------	---------	--------

ISO RIVOLTA ITALIA

GT 300/R 300	5359	1962-70	40.000
GT 340/R 340	5359	1962-70	45.000
4S (4 SPORTELLI)/FDIA/R 10	5359-5762	1967-74	20.000
LELE (300-355 CV)	5359	1969-72	24.000
LELE IR6	5762	1972-74	26.000
LELE SPORT «MARLBORO»	5762	1972-74	30.000
GRIFO 6L (300-385 CV)/R	5359	1965-70	120.000
GRIFO 7 LITRI	6998	1968-70	200.000
GRIFO IR8	5762	1971-74	150.000

Modello	cm³	Anni	Euro
GRIFO IR9 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
---------	-----------	---------	-------

ITALA 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

SSL COUPÉ/CABRIOLET	2054-2663	1932-36	85.000
SS2 COUPÉ/CABRIOLET	1052-1343	1932-36	75.000
SS90 ROADSTER	2663	1935	150.000
SS100 ROADSTER	2663-3485	1936-41	300.000
1 1/2 LITRE BERLINA	1776	1935-40	40.000
1 1/2 LITRE BERLINA	1776	1945-49	40.000
1 1/2 LITRE CABRIOLET	1776	1935-40	60.000
2 1/2 LITRE BERLINA	2663	1935-40	40.000
2 1/2 LITRE BERLINA	2663	1945-49	40.000
2 1/2 LITRE CABRIOLET	2663	1935-40	60.000
3 1/2 LITRE BERLINA	3485	1938-40	40.000
3 1/2 LITRE BERLINA	3485	1945-49	40.000
3 1/2 LITRE CABRIOLET	3485	1938-40	60.000
3 1/2 LITRE DROP HEAD COUPÉ	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 COUPÉ	3442	1951-54	55.000
XX 140 DROP HEAD COUPÉ	3442	1953-54	80.000
XX 140 OPEN TWO SEATER	3442	1954-57	80.000
XX 140 FIXED HEAD COUPÉ	3442	1954-57	45.000
XX 140 DROP HEAD COUPÉ	3442	1954-57	65.000
XX 150 OPEN TWO SEATER	3442-3781	1957-61	80.000
XX 150 S OPEN TWO SEATER	3442-3781	1958-61	65.000
XX 150 FIXED HEAD COUPÉ	3442-3781	1957-61	40.000
XX 150 S FIXED HEAD COUPÉ	3442-3781	1958-61	45.000
XX 150 DROP HEAD COUPÉ	3442-3781	1957-61	50.000
XX 150 S DROP HEAD COUPÉ	3442-3781	1958-61	55.000
C TYPE	3442	1951-53	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 COUPÉ	2663-3485	1948-50	55.000
MK VII	3442	1950-54	20.000
MK VII M	3442	1955-56	22.000
MK VII	3442	1956-58	25.000
MK IX	3781	1959-61	28.000
2.4 LITRE	2483	1955-59	17.000
3.4 LITRE	3442	1957-59	22.000
MK2 2.4 LITRE	2483	1959-67	20.000
MK2 3.4 LITRE	3442	1959-67	26.000
MK2 3.8 LITRE	3781	1959-67	30.000
3.4 S	3442	1964-68	15.000
3.8 S	3781	1964-68	17.000
MK X	3781-4235	1961-66	14.000
420	4235	1966-68	12.000
420 G	4235	1966-70	15.000
240	2483	1967-69	15.000
340	3442	1967-68	17.000
E TYPE I SERIE FLAT FLOOR COUPÉ	3781	1961-62	65.000
E TYPE I SERIE FLAT FLOOR SPIDER	3781	1961-62	75.000
E TYPE I SERIE COUPÉ	3781	1962-64	55.000
E TYPE I SERIE SPIDER	3781	1962-64	65.000
E TYPE I SERIE COUPÉ	4235	1964-68	50.000
E TYPE I SERIE COUPÉ 2+2	4235	1966-68	40.000
E TYPE I SERIE SPIDER	4235	1964-68	60.000
E TYPE I SERIE COUPÉ	4235	1968-71	42.000
E TYPE I SERIE COUPÉ 2+2	4235	1968-71	32.000
E TYPE I SERIE SPIDER	4235	1968-71	55.000
E TYPE V12 COUPÉ	5345	1971-73	30.000
E TYPE V12 ROADSTER	5345	1971-75	45.000
XJ6 2.8	2791	1968-73	6.000
XJ6 4.2 I SERIE	4235	1968-73	8.000
XJ12/XJ12L I SERIE	5345	1972-73	7.000
XJ6 3.4/4.2/LII SERIE	3442-4235	1973-79	6.000
XJ6 4.2 COUPÉ II SERIE	4235	1975-77	13.000
XJ12 II SERIE	5345	1973-79	6.000
XJ12 COUPÉ II SERIE	5345	1975-77	15.000

Modello	cm³	Anni	Euro
XJ6 3.4/4.2 II SERIE	3442-4235	1979-86	6.000
XJ12/H.E. II SERIE	5345	1979-88	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	4.500
SOVEREIGN 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590	1988-90	5.000
XJ6 3.2-4.0 (XJ40)	3229-3990	1990-94	6.500
SOVEREIGN 3.2-4.0 (XJ40)	3229-3990	1990-94	7.000
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)	3229-3990	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
XJR SUPER CHARGED (X 308)	3996	1997-02	6.000
XJR 100 SUPER CHARGED (X 308)	3996	2001	7.000
XJ6 3.8/3.6 CAT	3590	1983-91	12.000
XJS 4.0	3980	1981-96	14.000
XJS	5345	1975-81	13.000
XJS H.E.	5345	1981-87	14.000
XJS H.E.	5345	1988-93	14.000
XJS 6.0 V12	5993	1993-96	16.000
XJR-S	5993	1990-93	18.000
XJ-SC	5345	1983-87	14.000
XJS CONVERTIBLE	3880-5993	1988-96	20.000
XJ X20	3498	1992-94	16.000
KX8 COUPÉ	3996-4196	1996-03	12.000
KXR	3996-4196	1998-03	14.000
KXR 100	3996	2001	16.000
KX8 CONVERTIBLE	3996-4196	1996-03	16.000
KXR CONVERTIBLE	3996-4196	1998-03	18.000
KXR 100 CONVERTIBLE	3996	2001	20.000
S-TYPE 2.5/3.0 V8	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
XJR-15	5993	1991	300.000
X TYPE 2.0 V6 24V/ESTATE	2099	2002-03	2.500
X TYPE V8 2.5 4X4/ESTATE	2495	2001-03	3.500
X TYPE V8 3.0 4X4/ESTATE	2968	2001-03	3.500
XJ6 3.0 V6 (X 350)	2967	2002-03	8.000
XJ6 3.5 V6 (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	14.000

JEEP STATI UNITI

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	
GALLARDO	4961	2003	70.000	FLAVIA II SERIE 1800 INEZ.	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	
MURCELAGO	6192	2002-03	100.000	FLAVIA 2000/2000 INIEZ.	1991	1969-71	5.500	THEMA 2.0 I.E. 16V II SERIE	1991	1995	1.992-94	1.000	FREELANDER WAGON TD	1950-1994	1997-03	3.500
LANCHESTER GRAN BRETAGNA				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	LEXUS GIAPPONE				
40	6178	1919-28	45.000	FLAVIA COUPÉ 2000	1991	1969-71	9.000	THEMA 3.0 V6 III SERIE	2959	1992-94	2.000	GS 300/GS 430	2997-4293	2000-03	3.000	
21	3100-3327	1923-31	30.000	2000 COUPÉ	1991	1970-71	8.500	THEMA TURBO DS II SERIE	2500	1992-94	1.000	LS 430	4293	2000-03	3.000	
30	4437	1928-33	40.000	2000 COUPÉ HF	1991	1971-74	12.000	THEMA 2.0 I.E. 16V SW III SERIE	1995	1992-94	1.000	SC 430	4293	2001-03	7.000	
40	6180	1928-31	40.000	FULVIA BERLINA	1091	1963-64	4.000	THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO SW III S.	1995	1992-94	1.500	RX 300/330	2994-3302	2001-03	4.000	
10	1203	1932-35	10.000	FULVIA 2C	1091	1964-69	4.000	THEMA 3.0 V6 III SERIE SW	2959	1992-94	2.000	LLOYD GERMANIA				
18	2504	1933-34	18.000	FULVIA GT	1216	1967	4.500	THEMA TURBO DS SW II SERIE	2500	1992-94	1.000	LP 600	596	1955-61	3.500	
LIGHT 6	1378	1933-37	12.000	FULVIA GT	1216	1967-69	4.500	DEDRA (TUTTI I MODELLI)	1581-1995	1989-94	1.000	ALEXANDER	596	1957-61	3.500	
E 18	2390	1935	18.000	FULVIA GT	1216	1969-71	4.500	DEDRA TURBO DS	1929	1989-94	1.000	ARABELLA	887	1959-63	4.000	
SPECIALS-8	4625	1936-39	30.000	FULVIA GT	1216	1967-69	4.500	DEDRA 2.0 I.E. TURBO HF	1995	1992-94	1.500	LOTUS GRAN BRETAGNA				
11	1444	1936-39	8.000	FULVIA GT	1216	1967-69	4.500	DEDRA 2.0 I.E. TURBO INTEGRALE HF	1995	1992-94	1.500	SEVEN I S. (MOT. AUSTIN/FORD)	949-1172	1967-62	30.000	
18	2565	1936-39	18.000	FULVIA GTE	1298	1968-69	5.000	K 2.0 20V/2.4 20V	1998-2446	1994	1.500	SEVEN II SERIE	1498	1962-65	27.000	
ROADRIDER	1527	1937-38	10.000	FULVIA BERLINA 1.3 (4M/9M)	1298	1969-72	4.000	K 2.0 TURBO 16V	1995	1994	1.500	SEVEN III SERIE	1558	1965-67	25.000	
14	1809	1937-39	11.000	FULVIA COUPÉ	1216	1965-67	7.500	K 2.4 TD	2387	1994	1.000	SEVEN	1599	1971-75	28.000	
10	1287	1946-51	8.000	FULVIA COUPÉ	1231	1967-70	8.000	K 2.0 20V TURBO	1998	1998-01	1.500	ELITE	1216	1957-64	35.000	
14 LEDA	1968	1950-54	7.000	FULVIA COUPÉ HF	1216	1966-67	18.000	K 3.0 V6 24V	2959	1994-01	1.500	ELAN COUPÉ	1563	1962-75	25.000	
LANCIA ITALIA				FULVIA COUPÉ RALLYE 1.3	1298	1967-69	7.500	K 3.0 V6 24V S.W.	2959	1996-01	1.500	ELAN SPIDER	1558	1962-75	28.000	
LAMBDA I SERIE TORPEDO	2120	1922-23	250.000	FULVIA COUPÉ RALLYE 1.3 S	1298	1968-69	8.000	K 3.0 V6 24V S.W. TURBO	2959	1998-01	2.000	ELAN +2 1305 COUPÉ	1558	1971-74	22.000	
LAMBDA II (III/IV/VI S. TORPEDO	2120	1923-26	200.000	FULVIA COUPÉ RALLYE HF	1298	1967-70	7.500	THESES 2.0 TURBO 20V	1998	2001-03	2.500	EUROPA	1563	1971-75	20.000	
LAMBDA VII SERIE TORPEDO	2370	1927	200.000	FULVIA SPORT ZAGATO	1216	1965-67	15.000	THESES 2.4 20V	2446	2001-03	2.000	ESPRIT S2/S3/S3 TURBO	1973-2174	1975-87	22.000	
LAMBDA VIII (V SERIE TORPEDO	2570	1928-31	200.000	FULVIA SPORT 1.3 ZAGATO	1298	1967-69	13.000	THESES 3.0 V6	2959	2001-03	3.000	ESPRIT SE/SE/SAS	2174	1988-93	20.000	
DILAMBDA VII SERIE BERLINA	2960	1928-32	120.000	FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO	1298	1968-72	13.500	THESES 3.2 V6	3179	2003	3.500	ESPRIT S4/S4S	2174	1993-96	28.000	
ASTURA (I/III/IV SERIE BERL	2604-2972	1931-39	38.000	FULVIA C. RALLYE 1.6 HF (FANALONA)	1584	1968-70	32.000	THESES 3.2 V6	3179	2003	3.500	ESPRIT GT3 2.0	1994	1996-99	30.000	
ARTENA BERLINA	1925	1931-34	35.000	FULVIA COUPÉ 1.6 HF/LUSSO	1584	1970-72	18.000	DELTA 1.6/1.8 (II SERIE)	1581-1756	1993-94	1.000	ESPRIT V6 (TUTTI I MODELLI)	3506	1996-04	35.000	
AUGUSTA BERLINA	1196	1933-36	25.000	FULVIA SPORT 1600 ZAGATO	1584	1971-72	18.000	DELTA 2.0 16V (II SERIE)	1995	1993-94	1.500	ECLAT/EXCEL	1973-2174	1976-92	10.000	
APRILIA BERLINA	1351	1937-39	35.000	FULVIA COUPÉ I SERIE	1298	1970-73	7.000	DELTA 2.0 16V (II S.)	1995	1993-94	2.000	ELITE	1973-2174	1976-83	10.000	
APRILIA BERLINA	1486	1939-45	32.000	FULVIA COUPÉ 3	1298	1973-76	6.000	DELTA 2.0 16V TURBO	1995	1995-99	2.000	ELAN 1.8i	1588	1989-92	10.000	
APRILIA 1500	1485	1945-49	30.000	FULVIA COUPÉ MONTECARLO	1298	1972-76	7.000	DELTA L9 TD	1929	1994	1.000	ELAN 1.8i TURBO/ELAN S2	1588	1989-95	13.000	
ARDEA I (II SERIE BERLINA	903	1939-48	14.000	FULVIA COUPÉ SAFARI	1298	1974-76	7.000	Z 2.0 TURBO	1998	1994	1.500	ELISE/ELISE HARDTOP	1795	1995-03	18.000	
ARDEA II SERIE	903	1948-49	12.000	BETA 1.3 (1.4/1.6/1.8) I SERIE	1297-1756	1972-75	2.000	PHEDRA 2.9 V6	2946	2002-03	2.500	ELISE III/III S	1795	2002-03	18.000	
ARDEA IV SERIE	903	1949-53	10.000	BETA 1.3 (1.6/2.0) II SERIE	1297-1995	1975-79	1.500	LAND ROVER GRAN BRETAGNA				EXIGE	1795	2001-03	18.000	
AURELIA B10	1754	1950-52	20.000	BETA 1.3 (1.6/2.0) III S.	1297-1995	1975-81	3.000	80 (SERIE I)	1595-1997	1948-54	20.000	LUAZ RUSSIA				
AURELIA B15	1991	1952-53	22.000	BETA COUPÉ 1.6/1.8 I SERIE	1592-1756	1973-75	3.500	86 (SERIE I)	1997	1954-56	15.000	VOLIN 969	1118-1196	1979-94	1.000	
AURELIA B15	1991	1951-52	22.000	BETA COUPÉ 1.3/1.6/2.0 I/III S.	1297-1995	1975-81	3.000	88 (SERIE I)	1997	1957-58	12.000	MAHINDRA INDIA				
AURELIA B22	1991	1952-53	23.000	BETA COUPÉ 1.3/1.6/2.0 I.E. IV S.	1366-1995	1981-84	3.500	88 (SERIE II)	2052	1957-58	10.000	CJ/CJ D (TUTTI I MODELLI)	2112-2523	1993-94	1.000	
AURELIA II SERIE B12	2386	1954-57	25.000	BETA COUPÉ 2.0 VOLUMEX	1995	1983-84	5.000	107 (SERIE I)	1997	1955-58	12.000	MARCOS GRAN BRETAGNA				
AURELIA B50/B51	1754	1950-51	30.000	BETA HPE 1.6/1.8 I SERIE	1592-1756	1975	3.500	107 (SERIE II)	1997	1955-58	12.000	GT 1600	1650	1964-70	10.000	
AURELIA B52/B53	1991	1952-54	35.000	BETA HPE 1.6/2.0 I/III SERIE	1585-1995	1975-81	3.000	109 (SERIE I)	1997	1957-58	11.000	MINI GT	849-1275	1965-72	5.000	
AURELIA B55/B56	2386	1955-57	35.000	BETA HPE 1.6/2.0 I/III SERIE	1585-1995	1975-81	3.000	109 D (SERIE I)	2052	1957-58	9.000	3 LITRE	2994	1968-73	18.000	
AURELIA B20 GT	1991	1951-52	65.000	BETA HP EXECUTIVE 1.6/2.0 I.E.	1585-1995	1981-84	3.500	109 D (SERIE II)	2286	1958-61	8.000	2 LITRE	1996	1969-73	13.000	
AURELIA B20 GT 2500	2451	1953-55	60.000	BETA HP EXECUTIVE 2.0 VOLUMEX	1995	1983-84	5.000	109 D (SERIE II)	2286	1958-61	8.000	MANTIS	2498	1970-73	8.000	
AURELIA B20 GT 2500	2451	1956-57	70.000	BETA HP EXECUTIVE 2.0 VOLUMEX	1995	1983-84	5.000	109 D (SERIE II)	2286	1958-61	8.000	MARUTI SUZUKI INDIA				
AURELIA B20 GT 2500	2451	1957-58	55.000	BETA SPIDER 1.6/1.8/2.0 I/II S.	1585-1995	1974-82	7.000	109 D (SERIE II)	2286	1958-61	8.000	800	796	1986-94	500	
AURELIA B24 SPIDER (AMERICA)	2451	1955	250.000	BETA SPIDER 1.6/1.8/2.0 I/II S.	1585-1995	1974-82	7.000	109 D (SERIE II)	2286	1958-61	8.000	MASERATI ITALIA				
AURELIA B24 CONVERTIBILE	2451	1956-58	150.000	BETA MONTECARLO SPIDER/COUPÉ	1995	1975-79	9.000	110 FWC	2286	1963-66	7.000	A6 1500	1498	1946-50	250.000	
APPIA CIO I SERIE	1090	1953-56	8.000	MONTECARLO SPIDER/COUPÉ	1995	1980-84	10.000	110 FWC	2286	1963-66	7.000	A6 G 2000 PININ FARINA	1954	1951-53	220.000	
APPIA CIO II SERIE	1090	1956-59	8.000	BETA TREVI 1.6	1585	1980-84	1.000	110 FWC	2286	1963-66	7.000	A6 G54 2000 ZAGATO	1965	1954-57	300.000	
APPIA II SERIE COUPÉ PININFARINA	1090	1957-59	12.000	BETA TREVI 2.0/2.0 I.E.	1995	1980-84	1.000	110 FWC	2286	1963-66	7.000	A6 G54 2000 ALLEMANO	1965	1954-57	200.000	
APPIA I SERIE CONVERT. VIGNALE	1090	1957-59	12.000	BETA TREVI 2.0 VOLUMEX	1995	1982-84	2.500	110 FWC	2286	1963-66	7.000	A6 G54 2000 FRUA SPIDER	1965	1954-57	280.000	
APPIA I SERIE GTZ/GTE ZAGATO	1090	1957-59	45.000	STRATOS HF	2418	1973-78	150.000	110 FWC	2286	1963-66	7.000	3500 GT COUPÉ TOURING CARB.	3485	1957-64	100.000	
APPIA II SERIE	1090	1959-63	6.000	DELTA (TUTTI I MODELLI)	1301-1498	1979-92	1.000	110 FWC	2286	1963-66	7.000	3500 GT SPIDER VIGNALE CARB.	3485	1959-64	150.000	
APPIA II SERIE LUSSO VIGNALE	1090	1959-62	8.000	DELTA GT 1600/GT I.E.	1585	1982-83	2.000	110 FWC	2286	1963-66	7.000	3500 GT COUPÉ TOURING INIEZIONE	3485	1961-65	95.000	
APPIA II SERIE GIARDINETTA VIOTTI	1090	1960-63	7.000	DELTA HF TURBO	1585	1983-86	4.000	110 FWC	2286	1963-66	7.000	3500 GT SPIDER VIGNALE	3485	1961-64	145.000	
APPIA II SERIE COUPÉ PININFARINA	1090	1959-63	10.000	DELTA HF TURBO I.E.	1585	1986-93	4.500	110 FWC	2286	1963-66	7.000	5000 GT	4937-4941	1960-64	400.000	
APPIA II SERIE CONVERT. VIGNALE	1090	1959-63	10.000	DELTA HF 4WD	1995	1986-87	8.000	110 FWC	2286	1963-66	7.000	3500 GT 2 POSTI (MISTRAL)	3485	1963-64	60.000	
APPIA II SERIE GTE/SPORT ZAGATO	1090	1959-62	45.000	DELTA HF INT. 16V	1995	1989-91	18.000	110 FWC	2286	1963-66	7.000	MISTRAL 3.7/4.0	3892-4014	1964-68	65.000	
FLAMINIA BERLINA	2458	1957-63	15.000	DELTA HF INT. 16V EVOLUZIONE	1995	1991-95	25.000	110 FWC	2286	1963-66	7.000	MISTRAL SPIDER 3.7/4.0	3892-4014	1964-69	150.000	
FLAMINIA COUPÉ PININFARINA	2458	1959-63	17.000	DELTA S4	1759	1985-87	85.000	110 FWC	2286	1963-66	7.000	SEBRING 3.5/3.7/4.0 GTIS VIGN.	3485-4014	1963-69	50.000	
FLAMINIA GT TOURING	2458	1958-63	30.000	DELTA TURBO DS	1929	1986-91	1.000	110 FWC	2286	1963-66	7.000	GHIBLI 4.7	4719	1966-73	65.000	
FLAMINIA GT CONV. TOURING	2458	1960-63	40.000	GAMMA 2000/2500 I SERIE	1999-2484	1976-79	3.000	110 FWC	2286	1963-66	7.000	GHIBLI 4.7 SPIDER	4719	1969-73	75.000	
FLAMINIA SPORT ZAGATO	2458	1958-63	80.000	GAMMA 2000 II SERIE	1999	1980-84	3.500	110 FWC	2286	1963-66	7.000	GHIBLI SS	4930	1970-73	75.000	
FLAMINIA BERLINA 2.8	2775	1963-70	15.000	GAMMA 2500/2500 I.E. II SERIE	2484	1980-84	6.000	110 FWC	2286	1963-66	7.000	GHIBLI SS SPIDER	4930	1970-73	200.000	
FLAMINIA COUPÉ PININFARINA 2.8	2775	1963-67	18.000	GAMMA 2500 COUPÉ I SERIE	1999	1976-79	5.000	110 FWC	2286	1963-66	7.000	MEXICO 4.2/4.7	4136-4719	1967-73	45.000	
FLAMINIA GT TOURING 2.8	2775	1963-65	32.000	GAMMA 2500 COUPÉ II SERIE	1999	1976-79	5.000	110 FWC	2286	1963-66	7.000	INDY 4.2/4.7/4.9	4136-4930	1969-74	40.000	

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
BTURBO	1996	1984-87	3.000	290 LIMOUSINE	2267	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	2629	1937-41	20.000	230 G CORTO SW	2299	1979-82	4.500	280 SLC (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)	2862	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 SPEZIALROADSTER	5401	1936-39	6.000.000	230 GE CORTO SW	2299	1982-89	5.000	350 SL (C107)	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	380 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
422A 18V	1996	1988-92	5.000	180	1767-1897	1953-62	7.000	240 GD 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 GD CORTO SW	2399	1979-88	4.500	450 SL (C107)	4520	1975-80	22.000
BTURBO 420 S	1996	1985-87	4.000	190	1897	1955-61	7.000	240 GD 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 GD 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	5.000	300 GD CORTO SW	2998	1979-94	4.500	500 SL (R107)	4973	1980-81	14.000
BTURBO 425	2494	1984-87	4.000	200	1998	1965-68	5.000	300 GD LUNGO SW	2998	1979-94	4.000	500 SL (C107)	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	2195	1959-65	9.000	E 220 (W124)	2199	1993-94	1.500	560 SL (R107)	5647	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	12.000	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	14.000	220 S	2195	1959-65	9.500	200 D/250 D/250 D 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
GHBLJ	1996-2790	1992-99	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
GHBLJ 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
GHBLJ 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	1980-94	7.000
QUATTROPORTE	1996	1994-96	8.500	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/SC COUPE	2996	1952-57	85.000	200 T/200 TE/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/SC 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	28.000	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 TD LUNGO SW	3449	1991-97	7.000
COUPE	4236	2002-03	22.000	180 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	65.000	300 TE 4 MATIC (W124)	2962	1987-95	3.000	636 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	C 200 D/220 D/250 D (W202)	1997-2497	1993-94	1.000
				230	2292	1965-68	6.000	300 TD TURBO 4 MATIC (W124)	2996	1987-94	2.000	C 240 V6 (W202)	2398	1997-00	2.000
				230 S	2292	1965-68	7.500	200 GE CORTO TELONATO	1997	1986-94	6.000	C 280 (W202)	2799	1993-97	2.500
				300 SE	2996	1961-65	10.000	200 GE CORTO SW	1997	1986-94	7.000	C 280 V6 (W202)	2799	1997-00	2.500
				300 SEL	2996	1962-65	10.500	200 GE LUNGO SW	1997	1986-94	7.000	C 230 T KOMPRESSOR (W202)	2250	1995-98	2.500
				290 S/290 SE BERLINA	2496	1965-69	7.000	250 GD CORTO TELONATO	2497	1987-95	6.000	C 36 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	C 43 AMG (W202)	4266	1997-00	8.000
				280 SEL	2778	1968-72	8.000	250 GD LUNGO SW	2497	1987-95	7.000	C 230 T KOMPRESSOR (W202)	2250-2295	1996-00	3.000
				280 SE/SEL 3 S/300 SEL 3.5	3499	1970-72	10.000	200 CE/200 CE-16/E 220 C.P.E (W124)	1997-2199	1990-96	4.000	C 240 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	C 280 T (W202)	2799	1996-97	3.000
				300 SEL/SE	2996	1965-67	8.500	300 CE/320 CE/E 320 C.P.E (W124)	2962-3199	1987-96	5.000	C 280 T V6 (W202)	2799	1997-00	3.000
				300 SEL 6.3 BERLINA	6330	1968-72	20.000	300 CE 24 (W124)	2960	1989-94	5.000	C 43 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	10.000	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 T (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 V8 (W 210)	4266	1997-01	4.000
				300 SE COUPE	2996	1962-65	17.000	350 SE/430 SE (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»	2496	1963-66	38.000	280 S/SE/SEL (W126)	2746	1979-82	1.500	E 320 T (W 210)	3199	1996-97	3.000
				230 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
				280 SL «PAGODA»	2778	1968-71	40.000	380 SE/SEL (W126)	3839	1979-82	2.000	E 320 T 4 MATIC (W210)	3199	1997-01	4.500
				200/220 (W115)	1968-2197	1968-73	3.500	380 SE/SEL (W126)	3839	1983-86	2.500	E 420 T (W 210)	4196	1996-97	4.500
				230-6/250 (W114)	2292-2496	1968-73	4.000	500 SE/SEL (W126)	4973	1979-82	2.000	E 430 T V8 (W210)	4266	1997-01	5.000
				200 D/220 D (W115)	1968-2197	1968-76	2.000	500 SE/SEL (W126)	4973	1983-88	2.500	CLK 200/200 K/230 K (C208)	1998-2295	1997-01	4.000
				220 D LANG (W115)	2197	1968-73	2.000	500 SE/SEL (W126)	4973	1989-91	3.000	CLK 320 (C208)	3199	1997-01	5.000
				230 C/250 CE (W114)	2496	1968-73	6.000	260 SE (W126)	2599	1986-90	2.000	CLK 430 (C208)	4266	1997	

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
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	OPEL GERMANIA			
G 400 CDI CORTO TEL./SW	3996	2000-03	9.000	R94	1992-95	15.000	15.000	MINOR CONVERTIBILE	928	1951-52	9.000	ADMIRAL (ANTEGUERRA)	3626	1938-39	12.000
G 400 CDI LUNGO SW	3996	2000-03	10.000	F/F V/C	1588-1796	1995-01	5.000	MINOR	803	1953-56	5.000	KAPITAEN (ANTEGUERRA)	2473	1938-40	8.000
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	KAPITAEN	2473	1948-50	5.000
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	KAPITAEN	2473	1951-53	4.500
G 55 AMG	5439	1998-03	15.000	ZS 120/180	1796-2497	2002-03	2.000	MINOR 1000 TRAVELLER	948-1098	1956-71	7.500	KAPITAEN	2473	1954-55	4.000
CL 500 (C215)	4966	1999-03	9.000	ZT 190	2497	2002-03	3.500	MINOR 1000 CONVERTIBILE	948-1098	1956-68	10.000	KAPITAEN	2473	1955-57	4.000
CL 600 (C215)	5786	1999-03	10.000	ZT-T 180/190	2497	2002-03	4.000	OXFORD/OXFORD TRAVELLER	1476-1489	1949-59	4.500	KAPITAEN	2473	1958-59	4.500
CL 55 AMG (C215)	5439	1999-03	11.000	ZT X POWER 385	4601	2002	8.000	OXFORD P.FARINA (BERL. E TRAV)	1622	1960-70	4.500	KAPITAEN	2586-2605	1959-63	4.000
CL 85 AMG (C215)	5980	2003	12.000	MINI GERMANIA				MINI MINOR	848	1959-64	6.500	OLYMPIA	1288	1935-37	7.000
C 240 V6 (W203)	2597	2000-03	2.500	ONE/ONE DE LUXE	1598	2001-03	2.000	MINI MINOR	848	1964-67	4.500	OLYMPIA (OL 38)	1488	1938-40	7.000
C 320 V6 (W203)	3199	2000-03	3.000	COOPER	1598	2001-03	3.000	MINI TRAVELLER LEGNO	848	1961-70	5.500	OLYMPIA (TUTTI I MOD.)	1488	1947-52	5.500
C 32 AMG (W203)	3199	2000-03	10.000	COOPER S	1598	2002-03	4.000	MINI TRAVELLER METALLICA	848	1963-70	4.000	OLYMPIA CABRIOLET	1488	1950-52	8.500
C 30 CDI AMG (W203)	2650	2002-03	7.000	COOPER S WORKS	1598	2003	4.500	MINI COOPER	997	1962-64	12.000	OLYMPIA REKORD (TUTTI I MOD.)	1488	1953-55	4.000
C 240 T V6 (W203)	2597	2000-03	3.500	MITSUBISHI GIAPPONE				MINI COOPER	998	1964-67	10.000	OLYMPIA REKORD (TUTTI I MOD.)	1488	1956-57	4.000
C 320 T V6 (W203)	3199	2000-03	4.000	GALANT D/TURBO D	2347	1980-86	7.500	MINI COOPER 1100 S	1071	1963-64	14.000	OLYMPIA REKORD CABRIOLET	1488	1954-57	5.500
C 30 CDI AMG T (W203)	2650	2002-03	7.000	GALANT/GALANT TURBO	1597-2350	1983-87	1.000	MINI COOPER	970	1964-65	15.000	OLYMPIA REKORD (TUTTI I M.)	1488-1680	1958-60	4.000
A 190/210	1897-2084	2000-03	2.000	PAJERO (I SERIE)	1997-2972	1982-90	3.500	MINI COOPER S	1275	1964-67	17.000	OLYMPIA REKORD CABRIOLET	1488-1680	1959-60	5.500
A 190 L/210 L	1897-2084	2001-03	2.500	PAJERO D/TD (II SERIE)	2947-2477	1982-91	3.000	MINI COOPER S MK2/MK3	1275	1968-70	15.000	1200	1196	1959-62	3.500
SL 350 (R230)	3724	2003	16.000	PAJERO WAGON (I SERIE)	1997-2972	1983-90	3.500	MINI COOPER S MK2/MK3	1275	1968-70	15.000	REKORD	1488-1680	1960-63	4.000
SL 500 (R230)	4966	2001-03	18.000	PAJERO WAGON D/TD (I SERIE)	2477-2835	1983-90	3.000	MINI MOKE (AUS)	998	1966-68	7.000	REKORD CABRIOLET	1680	1961-62	5.500
SL 600 (R230)	5513	2001-03	20.000	PAJERO 3.0 V6 (II SERIE)	2972	1988-91	4.000	1100	1098	1964-67	2.500	REKORD (1500/1700/1900/2600)	1488-2605	1963-65	3.500
SL 55 AMG (R230)	5439	2001-03	20.000	PAJERO TD (II SERIE)	2477-2835	1991-99	4.000	1100 MK2	1098	1967-74	2.500	REKORD (1500/1700/1900/2600)	1488-2605	1965-66	3.000
CLK 200 K (C209)	1796	2002-03	5.000	PAJERO 2.4/2.6 (II SERIE)	2351-2555	1991-99	3.000	1100 MK2	1098	1967-74	2.500	REKORD CABRIOLET	1680-2605	1963-65	4.500
CLK 240 (C209)	2597	2002-03	6.000	PAJERO V6/V6 GDI (II SERIE)	2972-3497	1991-99	5.000	1800	1798	1966-68	2.000	REKORD C (1500/1700/1900/2200)	1492-2239	1966-71	2.500
CLK 320 (C209)	3199	2002-03	7.000	COLT (TUTTI I MOD.)	1299-1499	1983-87	1.000	1800 MK2	1798	1968-74	2.000	REKORD C CABRIOLET	1492-2239	1967-71	4.000
CLK 500 (C209)	4966	2002-03	9.000	COLT II SERIE (TUTTI I MOD.)	1299-1595	1987-91	7.500	MOSKOVICH RUSSIA				KADETT	1074	1936-37	8.000
CLK 55 AMG (C209)	5439	2002-03	12.000	COLT TURBO	1598	1983-87	1.500	2138/2140	1357-1479	1974-90	1.000	KADETT/KADETT SPEZIAL	1074	1938-40	7.000
CLK 200 K CABRIOLET (C209)	1796	2003	6.000	COLT GTI 1.6V (TURBO)	1595	1987-91	1.500	2136/2137	1357-1479	1974-87	7.500	KADETT/KADETT A (TUTTI I M.)	993	1962-65	3.500
CLK 240 CABRIOLET (C209)	2597	2003	7.000	COLT III SERIE (TUTTI I MOD.)	1299-1836	1991-94	1.000	2141 (ALEKO)	1479-1890	1987-91	500	KADETT B (TUTTI I MOD.)	1078-1897	1965-73	2.000
CLK 320 CABRIOLET (C209)	3199	2003	8.000	3000 GT	2972	1990-00	7.000	IS+2126	1479	1987-91	500	KADETT C (TUTTI I MOD.)	993-1196	1973-79	1.500
CLK 500 CABRIOLET (C209)	4966	2003	10.000	3000 GT SPIDER	2972	1995-00	8.000	NISSAN GIAPPONE				KADETT 1900/2000 GT/E	1887-1979	1976-79	10.000
CLK 55 AMG CABRIOLET (C209)	5439	2003	13.000	LANCER GSR EVO (II)	1997	1992-94	11.000	DATSUN 240Z/26	2393	1969-75	13.000	KADETT D (TUTTI I MOD.)	993-1584	1979-84	1.000
E 320 (W211)	3199	2002-03	4.000	LANCER GSR EVO (II/IV)	1997	1995-97	13.000	DATSUN 280Z/280 (TUTTE)	2565-2753	1975-78	10.000	KADETT D DIESEL (TUTTI I M.)	1596	1982-84	1.000
E 500 (W211)	4966	2002-03	7.000	LANCER GSR EVO V/EVO V/EVO VII	1997	1998-02	15.000	PATROL	2753-3656	1980-95	3.000	KADETT GT	1796	1983-84	1.500
E 55 K AMG (W211)	5439	2002-03	9.000	LANCER GSR EVO VIII	1997	2003	16.000	PATROL TURBODIESEL	3246	1983-95	3.000	KADETT E (TUTTI I MOD.)	1196-1998	1984-91	1.000
E 320 T (W211)	3199	2003	5.000	GALANT/GALANT VR-4 TURBO	1755-1997	1987-91	1.000	SAFARI/PATROL GR	4169	1988-97	4.500	KADETT E D/TURBOD. (TUTTI I M.)	1488-1700	1984-91	1.000
E 500 T (W211)	4966	2003	8.000	PAJERO (I/PININ)	1834	1990-03	3.000	SAFARI/PATROL GR	4479	1997-99	4.500	KADETT 2000 GSI	1998	1985-91	2.000
E 55 K AMG T (W211)	5439	2003	10.000	PAJERO (I/PININ) GDI	1999	2000-03	3.000	SAFARI/PATROL GR	4479	1999-03	3.000	KADETT 2000 GSI 18V	1998	1988-91	2.500
C 230 K SPORTCOUPÉ	1796	2000-03	2.500	PAJERO SPORT	2972-3497	1995-99	3.500	SAFARI/PATROL GR TD	2826-4169	1988-97	4.500	KADETT L3 CABRIO/1,6 CABRIO	1297-1598	1987-93	1.500
C 320 SPORTCOUPÉ	3199	2000-03	3.500	PAJERO SPORT TD	2835	1996-99	3.000	SAFARI/PATROL GR TD	2826-4169	1997-99	4.500	KADETT 2.0 GSR CABRIO/2.0 CABRIOLE	1998	1985-93	2.000
C 32 AMG SPORTCOUPÉ	3199	2000-03	6.000	PAJERO SPORT (II SERIE)	2972-3497	1999-03	4.000	SAFARI/PATROL GR TD	2826-4169	1997-99	4.500	OLYMPIA (1100/S/1800 S)	1078-1897	1967-70	2.000
C 30 CDI SPORTCOUPÉ	2650	2000-03	2.500	PAJERO SPORT TD (II SERIE)	2477-3200	1999-03	3.500	SAFARI/PATROL GR TD	2826-4169	1997-99	4.500	GT	1078-1897	1968-73	8.000
MG GRAN BRETAGNA				PAJERO TD (III SERIE)	2477-3200	1999-03	4.000	SAFARI/PATROL GR TD	2826-4169	1997-99	4.500	KAPITAEN	2605-2784	1964-68	3.500
JL/JL2/J3 MIDGET	746-847	1932-33	30.000	PAJERO TD (III SERIE)	2477-3200	1999-03	4.000	SAFARI/PATROL GR TD	2826-4169	1997-99	4.500	KAPITAEN V8	4638	1965-68	4.000
LI/L2 MAGNA	1087	1933-34	32.000	PAJERO V6 (III SERIE)	2972-3497	1999-03	5.000	200/240 SX	1809-2388	1989-94	2.000	ADMIRAL	2605-2784	1964-68	3.500
NA MAGNETTE	1087-1271	1934-36	35.000	ECLIPSE	1755-1997	1992-93	1.500	300 ZX	2960	1990-97	8.000	ADMIRAL V8	4638	1965-68	4.000
MIDGET PA/PB ROADSTER	847-939	1934-36	30.000	ECLIPSE (II SERIE)	1996-1997	1994	2.000	350 Z	3498	2003	10.000	DIPLOMAT V8/V8 COLPÉ	4638-5354	1964-68	5.000
SA DROPHHEAD COUPÉ	2288-2322	1937-39	35.000	SPACE RUNNER	1834-1997	1991-94	1.000	TERRANO/PATHFINDER	2389-3275	1986-97	2.500	KAPITAEN	2784	1968-70	3.500
VA DROPHHEAD COUPÉ	1548	1937-39	32.000	SPACE WAGON	1834-1997	1991-94	1.000	TERRANO II	2389-2960	1992-02	3.000	ADMIRAL/DIPLOMAT	2784	1969-77	4.000
WA DROPHHEAD COUPÉ	2561	1938-39	40.000	SPACE WAGON TD	1796-1998	1991-94	1.000	TERRANO II TD	2664-2563	1992-03	3.000	DIPLOMAT V8	5354	1969-77	5.000
TA ROADSTER	1292	1936-39	32.000	MORGAN GRAN BRETAGNA				PATHFINDER	3275-3498	1997-03	4.000	COMMODORE (2300/2500/2800)	2239-2784	1967-71	3.000
TB ROADSTER	1250	1939	32.000	THREEWHEELER (JAP)	980-1096	1919-39	30.000	PATHFINDER TD	2664-3153	1997-02	4.000	COMMODORE BERLINA COUPÉ	2490	1972-77	3.000
TC	1250	1945-49	30.000	THREEWHEELER (BLACKBURNE)	1098	1930-39	28.000	MICRA	997-1275	1992-94	1.000	COMMODORE GS/E COUPÉ	2784	1972-77	5.000
TD	1250	1949-53	28.000	THREEWHEELER (MATCHLESS)	990	1934-39	30.000	MICRA CABRIOLET	1275	1997-98	2.000	ASCONA I SERIE (TUTTI I MOD.)	1196-1997	1970-75	1.500
TD ARNOLD	1250	1951-53	28.000	F-4F-2F-SUPER THREW. FORD B3A)	933-1172	1932-52	25.000	SKYLINE GTS-T	1998	1989-91	3.000	ASCONA II SERIE (TUTTI I MOD.)	1196-1979	1975-80	1.000
TF	1250	1953-54	28.000	4+ (4AL 1946 4/W) (CLIMAX/SPECIAL)	1122-2167	1936-51	30.000	SKYLINE GT-R	2568	1989-91	5.000	ASCONA III SERIE (TUTTI I MOD.)	1297-1998	1981-88	1.000
TF 1500	1466	1954-55	32.000	4/4 SERIES II (FORD 1100E)	1172	1955-60	25.000	PRIMERA (TUTTI I MOD.)	1596-1998	1990-94	1.000	ASCONA III SERIE DIESEL	1598	1981-88	1.000
YA/YB	1489	1955-59	25.000	4/4 SERIES III (FORD 105E)	997	1960-61	25.000	PRIMERA 4WD (TUTTI I MOD.)	1998	1990-94	1.000	ASCONA 400	2410	1980-82	10.000
A COUPÉ	1489	1956-59	20.000	PLUS 4 «FLAT RAD.» (MANGUARD)	2088	1950-54	30.000	PRIMERA 4WD (TUTTI I MOD.)	1596-1998	1990-94	1.000	MANTA I SERIE	1196-1897	1970-75	2.500
A TWIN CAM ROADSTER	1588	1959-60	32.000	4/4 SERIES IV (FORD 109E)	1796	1993-03	32.000	PRIMERA SW (TUTTI I MOD.)	1596-1998	1990-94	1.000	MANTA II/III SERIE	1297-1979	1975-88	2.000
A TWIN CAM COUPÉ	1588	1959-60	27.000	4/4 SERIES V (FORD 116E)	1498	1963-68	27.000	PRIMERA D/TD	1973	1992-94	1.000	MANTA 400	2410	1980-85	12.000
A 1600 ROADSTER	1588	1959-61	27.000	4/4 SERIES V (FORD 116E)	1498	1963-68	27.000	PRIMERA D/TD SW	1973	1992-94	1.000	REKORD D BERLINA	1698-1897	1972-77	1.500
A 1600 COUPÉ	1588	1959-61	20.000	4/4 1800 (FIAT/ROVER)	1796	1993-03	32.000	FIGARO	988	1991-92	10.000	REKORD D BERLINA DIESEL	2068	1975-77	1.000
A 1600 MK2 ROADSTER	1622	1961-62	28.000	PLUS 4 «COILED» (WANG/TR2/TR3/TR4)	1991-2138	1954-69	33.000	PRAIRIE	1974-2388	1988-94	1.000	REKORD E/EZ BERLINA	1698-2197	1977-86	1.000

Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro
OMEGA GL 2.6i V6	2594	1990-93	1.000	DYNA JUNIOR CABRIOLET	845-851	1952-56	8.000	106 RALLYE II SERIE	1587	1996-98	1.500	336 A 1600 CABRIOLET (60 CV)	1582	1955-59	42.000
OMEGA GL 2.8i V6 CARAWAN	2594	1990-93	1.000	PL 17/PL 17 TIGRE	851	1959-62	6.500	106 XSI	1587	1994	1.500	336 A 1600 S CABRIOLET (75 CV)	1582	1955-59	45.000
OMEGA 3000 BERLINA/CARAWAN	2969	1987-93	1.000	PL 17/17 B CABRIOLET (TIGRE)	848-851	1961-63	10.000	305 BERLINA (TUTTI I MODELLI)	1290-1905	1978-88	1.000	336 B 1600 CABRIOLET (60 CV)	1582	1959-63	40.000
OMEGA 3000 24V BERLINA/CARAWAN	2969	1989-93	1.500	17/17 BREAK	848	1963-65	5.000	305 DIESEL (TUTTI I MODELLI)	1548-1905	1979-88	1.000	336 B 1600 S CABRIOLET (75 CV)	1582	1959-63	42.000
OMEGA D/TD	2260	1986-93	1.000	17 B/17 BT	848	1963-65	5.500	305 BREAK (TUTTI I MODELLI)	1290-1905	1978-89	1.000	336 B 1600 S CABRIOLET (90 CV)	1582	1960-63	45.000
OMEGA CARAWAN D/TD	2260	1986-93	1.000	24 B/BA	848	1964-67	6.000	305 BREAK DIESEL (TUTTI I MOD.)	1548-1905	1979-89	1.000	336 C 1600 CABRIOLET (75 CV)	1582	1963-65	45.000
OMEGA LOTUS 3.6 TURBO	3615	1990-92	25.000	24 BT (TIGRE)	848	1964-67	7.000	309 (TUTTI I MODELLI)	1118-1905	1985-92	1.000	336 C 1600 CABRIOLET (95 CV)	1582	1963-65	48.000
OMEGA 2.0i/2.0i 16V/2.5 24V (II S.)	1998-2498	1994	1.000	24 C COUPÉ	848	1963-67	10.000	309 D/TURBOD. (TUTTI I MODELLI)	1769-1905	1986-92	1.000	336 A SPEEDSTER	1488-1582	1954-58	120.000
OMEGA 2.0i/2.0i 16V/2.5 24V SW (II S.)	1998-2498	1994	1.000	24 CT COUPÉ TIGRE	848	1963-67	12.000	309 GT/GTI 16	1905	1987-92	1.500	336 A 1600 GS CARRERA SPEEDSTER	1587	1958-59	180.000
OMEGA 3000 V6 24V MV6/S.W. (II S.)	2962	1994-99	1.500	CD/RALLYE	848	1963-65	15.000	405 (TUTTI I MODELLI)	1360-1998	1987-94	1.000	336 A 1600 GT CARRERA SPEEDSTER	1587	1958-59	200.000
OMEGA 3.2 V6/SW (II S.)	3175	2000-02	1.500	PANTHER GRAN BRETAGNA				405 DIESEL/TURBOD.	1769-1905	1988-94	1.000	336 CONVERTIBLE D	1582	1958-59	90.000
OMEGA 2.5 TD/SW (II S.)	2497	1994	1.000	KALLISTA	1598-2792	1982-94	10.000	405 BREAK (TUTTI I MOD.)	1360-1998	1988-94	1.000	336 ROADSTER	1582	1959-61	75.000
SENATOR	2490-2968	1977-88	1.500	PEGASO SPAGNA				405 BREAK D/TURBOD.	1769-1905	1988-94	1.000	911 (CARR. SOLEX)/TARGA	1991	1963-65	30.000
SENATOR TURBODIESEL	2260	1985-87	1.000	Z102	2472-3178	1951-58	150.000	405 M16	1905-1998	1987-95	1.500	911 (CARR. WEBER)/TARGA	1991	1965-67	27.000
SENATOR II SERIE	2490-2594	1987-93	1.500	Z102 SPIDER	2472-3178	1951-58	200.000	405 T16	1998	1992-95	2.000	911 R	1991	1967	130.000
SENATOR 3.0i/3.0i 24V II SERIE	2968	1987-93	1.500	PEKING CINA				405 X4	1905-1998	1989-94	1.500	911 S (CARBURATORI)/TARGA	1991	1966-68	32.000
MONZA	2784-2968	1977-82	2.000	BJ 212	2445	1971-82	2.000	505 (TUTTI I MODELLI)	1796-2165	1979-92	1.000	911 T/E/TARGA	1991	1967-69	25.000
MONZA	2784-2968	1983-87	2.500	PEUGEOT FRANCIA				505 D/TURBOD. (TUTTI I M.)	2304-2498	1979-91	1.000	911 S (INIEZIONE)/TARGA	1991	1968-69	32.000
CORSA (TUTTI I MODELLI)	993-1598	1982-92	1.000	5 CV 1.7 (TUTTI I MODELLI)	667-950	1922-29	15.000	505 BREAK/FAMILIALE	1796-2165	1982-92	1.000	911 T/E 2200/TARGA	2195	1969-71	28.000
CORSA TR (TUTTI I MODELLI)	993-1598	1982-92	500	201 (TUTTI I MODELLI)	1122-1465	1929-37	14.000	505 BREAK/FAMILIALE D	2498	1982-91	1.000	911 S 2200/TARGA	2195	1969-71	35.000
CORSA D/TURBODIESEL	1488	1987-92	1.000	301 (TUTTI I MODELLI)	1465	1932-36	14.000	505 V6	2849	1986-90	1.500	911 T/E 2400/TARGA	2341	1971-73	32.000
CORSA GSI	1598	1987-92	1.500	401 (TUTTI I MODELLI)	1720	1934-35	14.000	804 SL/T/ST/STGTI	2864-2849	1975-86	2.000	911 S 2400/TARGA	2341	1971-73	38.000
CORSA GSI (II SERIE)	1598	1993-01	1.500	601 BERLINA/LIMOUSINE	2148	1934-35	16.000	804 GRD/SD TURBO/GTD TURBO	2304-2498	1979-86	1.500	911 CARRERA RS 2700	2687	1972-73	120.000
CORSA GSI 1.8 (II SERIE)	1796	2001-03	1.500	402 LIMOUSINE	1991-2142	1935-40	16.000	605 (TUTTI I MODELLI)	1998	1989-94	1.000	911 2700/TARGA	2687	1974-75	20.000
TIGRA	1389-1598	1994-01	1.500	402 BERLINA LÉGÈRE	1991-2142	1937-40	14.000	605 D/TD (TUTTI I MODELLI)	2088-2138	1989-94	1.000	911 S 2700/TARGA	2687	1974-75	22.000
ASTRA (TUTTI I MOD.)	1389-1998	1991-94	1.000	202 BERLINA	1133	1938-49	9.000	605 D3 (TUTTI I MODELLI)	2963-2975	1988-97	1.500	911 TARGA	2687	1976-77	20.000
ASTRA D/TD (TUTTI I MOD.)	1686-1700	1991-94	1.000	302 BERLINA	1758	1936-38	11.000	605 2.9 V6 24V	2946	1997-99	1.500	911 2700 CARRERA/TARGA	2687	1974-75	28.000
ASTRA GSI 16V	1998	1991-94	1.500	203	1290	1948-60	6.000	306 (TUTTI I MODELLI)	1360-1762	1993-94	1.000	911 3000 CARRERA/TARGA	2994	1975-77	26.000
ASTRA 1.4i CABRIO/L6i CABRIO	1389-1598	1993-98	2.000	203 DECAPOTTABILE	1290	1948-54	9.000	306 S16	1998	1993-96	1.500	911 SC 180-188 CV/TARGA	2994	1977-80	23.000
FRONTERA (TUTTI I MODELLI)	1982-2772	1991-98	3.000	203 FAMILIALE	1290	1948-60	5.500	306 GTI	1998	1996-01	1.500	911 SC 1204 CV/TARGA	2994	1980-83	25.000
FRONTERA II S. (TUTTI I MOD.)	2198-3165	1998-03	4.000	203 COUPÉ	1290	1952-60	11.000	306 CABRIOLET	1587-1998	1993-02	2.500	911 SC CABRIOLET	2994	1983	26.000
MONTEREY	3059-3165	1992-98	2.500	403	1290-1468	1955-66	4.500	306 QTD	1905	1994	1.000	911 3200 CARRERA/TARGA	3164	1983-89	27.000
MONTEREY II SERIE	2999-3494	1998-99	3.500	403 DIESEL	1816	1960-66	4.000	406 SVT (TURBO)	1998	1996-98	1.000	911 3200 CARRERA CABRIOLET	3164	1983-89	30.000
SINTRA 3.0 V6 24V	2962	1996-99	1.500	403 FAMILIALE	1290-1468	1957-62	5.000	406 2.9 V6 24V/II S.	2946	1996-03	1.500	911 3200 CARRERA SPEEDSTER	3164	1987-89	55.000
ASTRA OPC	1998	1999-01	2.500	403 FAMILIALE D	1816	1960-62	4.500	406 COUPÉ 2.0i/2.2 16V	1998-2230	1996-03	2.500	911 CARRERA 2/TARGA (864)	3600	1989-93	22.000
ASTRA COUPÉ (TUTTI I MOD.)	1796-2198	2000-03	1.500	403 CABRIOLET	1468	1957-67	13.000	406 COUPÉ 3.0 V6 24V	2946	1996-03	3.000	911 CARRERA 4/TARGA (864)	3600	1989-94	24.000
ASTRA COUPÉ 2.2 TD	2171	2002-03	2.000	404	1618	1960-75	4.000	807 2.9 V6 24V	2946	1999-03	2.000	911 CARRERA 4/TARGA (864)	3600	1989-94	23.000
ASTRA CABRIOLET (TUTTI I MOD.)	1598-2198	2001-03	1.500	404 SUPER LUSO/INIEZIONE	1618	1964-68	4.500	206 GTI/GT/RC	1997	1999-03	2.000	911 CARRERA 4 CABRIOLET (864)	3600	1989-94	26.000
ASTRA CABRIOLET 2.2 TD	2171	2002-03	2.000	404 DIESEL	1948	1964-76	3.000	206 CC	1587-1997	2000-03	2.500	911 CARRERA SPEEDSTER (864)	3600	1992-93	45.000
8/25 PS	2000	1930-24	10.000	404 BREAK/FAMILIALE	1618	1962-71	4.000	307 CC	1997	2003	3.000	911 CARRERA RS (864)	3600-3746	1992-94	30.000
14/38 PS	3450	1919-24	12.000	404 FAMILIALE/COMMERCIALE D	1816-1948	1963-72	3.000	806 2.0i/2.0 TURBO	1998	1994	1.500	911 CARRERA (893)	3600-3746	1993-97	26.000
21/55 PS	5646	1919-24	18.000	404 COUPÉ CARB./INIEZ.	1618	1962-68	10.000	806 1.9 TD	1905	1994	1.000	911 CARRERA 4 (893)	3600-3746	1994-98	26.000
30/75 PS	7793	1930-24	20.000	204 BERLINA	1130	1965-76	2.000	807 2.9 V6 24V	2946	2002-03	2.500	911 CARRERA 4S "TURBOLOOK" (893)	3600-3746	1995-98	35.000
4/12 PS	951	1924-26	12.000	204 DIESEL	1255	1968-76	1.500	911 CARRERA TARGA (893)	3600-3746	1995-97	2.000	911 CARRERA CABRIOLET (893)	3600-3746	1994-97	30.000
4/14 PS	1018	1924-26	10.000/4/16	204 BREAK	1130	1965-76	2.000	911 CARRERA CABRIOLET (893)	3600-3746	1994-97	2.000	911 CARRERA 4 CABRIOLET (893)	3600-3746	1994-98	30.000
PS	1018	1926-28	10.000	204 BREAK DIESEL	1255	1969-76	1.500	911 GT2 (893)	3600	1995-98	50.000	911 TURBO 3000	2994	1975-77	35.000
4/20 PS	1018	1929-31	10.000	204 COUPÉ	1130	1966-70	7.500	911 TURBO 3000	2994	1977-79	36.000	911 TURBO 3300	3299	1980-86	35.000
7/84 PS	1735	1927-28	8.500	204 CABRIOLET	1130	1966-70	7.500	911 TURBO 3300/TARGA	3299	1987-90	38.000	911 TURBO 3300 CABRIOLET	3299	1987-90	40.000
8/40 PS	1916	1928-30	8.000	304 BERLINA	1288	1969-80	1.500	911 TURBO 3.3	3299	1990-92	38.000	911 TURBO 3.6	3600	1992-94	35.000
10/40 PS (MODELLI 80)	2620	1925-29	10.000	304 DIESEL	1357	1976-79	1.000	911 TURBO 3.6 (893)	3600	1996-98	38.000	912	1582	1965-68	18.000
12/50 PS (MODELLI 90)	3160	1927-28	10.000	304 BREAK	1288	1970-80	1.500	912 TARGA	1582	1966-68	18.000	912 E 2000	1971	1975	15.000
15/60 PS (MODELLI 100)	3882	1927-28	12.000	304 BREAK DIESEL	1357-1548	1976-80	1.000	912 4 MARCE	1984	1975-77	3.000	924 5 MARCE	1984	1977-85	3.500
14/50 PS	3640	1929-30	12.000	304 COUPÉ	1288	1971-75	6.500	924 4 MARCE	1984	1977-85	3.000	924 TURBO (170/177 CV)	1984	1978-84	6.000
16/60 PS	4170	1929	13.000	304 CABRIOLET	1288	1971-75	6.500	924 TURBO CARRERA GT	1984	1979-80	18.000	924 TURBO CARRERA GT	1984	1979-80	18.000
24/110 PS REGENT	5972	1928-29	20.000	504	1796-1971	1968-83	2.500	924 S	2479	1985-88	5.000	924 S	2479	1985-88	5.000
1.8 LITER/1.8 REGENT	1790	1931-33	9.000	504 DIESEL	1948-2304	1971-84	2.000	924 S	2681	1988-89	5.000	944	2479	1982-87	4.000
1 LITER	995	1933	8.000	504 BREAK/FAMILIALE	1971	1971-83	2.500	944 S	2681	1988-89	5.000	944 S	2479	1986-87	5.000
1.2 LITER/REGENT/12 LG	1193	1931-35	10.000	504 BREAK/FAMILIALE D	1948-2304	1972-84	2.000	944 S	2681	1988-89	5.000	944 S	2479	1986-87	5.000
P4	1														

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
BOXSTER	2480-2687	1996-03	12.000	4 FRGG	966	1987	5.000	RENAULT SINPAR FRANCIA				P5 3 LITRI MK3	2995	1965-67	8.000
BOXSTER S	31.79	1999-03	14.000	SUPER 5 (TUTTI I MODELLI)	955-1397	1984-94	1.000	R4 4X4	845-1108	1964-82	6.500	P5 3 LITRI MK3 COUPÉ	2995	1965-67	10.000
911 CARRERA (996)	3387	1997-01	20.000	SUPER 5GT TURBO	1397	1985-91	4.000	R6 4X4	1108	1972-77	3.500	P5 3.5 LITRI V8	3532	1967-73	10.000
911 CARRERA 4 (996)	3387	1998-01	22.000	SUPER 5 TD/GTD	1596	1985-94	1.000	R12 4X4	1.289	1972-77	4.000	P5 3.5 LITRI V8 COUPÉ	3532	1967-73	11.000
911 CARRERA CABRIOLET (996)	3387	1998-01	23.000	6 (TUTTI I MODELLI)	845-1108	1969-78	1.000					P6 2000 SC	1978	1963-76	4.500
911 GT1	3164	1997-98	350.000	9 (TUTTI I MODELLI)	1108-1721	1981-89	1.000	RILEY GRAN BRETAGNA				P6 2000 TC	1978	1967-76	5.000
911 GT3 (996)	3600	1999-01	47.000	9 TD/GTD/TDE	1596	1983-89	1.000	PATHFINDER	2443	1953-57	5.500	P6 3500 V8 AUTOMATICA/V8 S	3528-3532	1968-76	7.000
911 GT3 (996)	3600	2003	50.000	9 TURBO	1397	1985-89	1.500	2600	2639	1957-60	5.500	P6 2200 SC/TC	2205	1974-76	5.000
911 TURBO 3.6 (996)	3600	2000-03	28.000	11 (TUTTI I MODELLI)	1108-1721	1983-89	1.000	1500	1489	1959-67	4.500	MINI (TUTTI I MODELLI)	998-1275	1989-00	3.000
911 CARRERA 3.6 (996)	3600	2002-03	22.000	11 TD/GTD/TDE	1596	1984-89	1.000	4/88	1489	1959-61	5.000	MINI BRITISH OPEN CLASSIC	1275	1992-96	4.000
911 CARRERA 4 3.6 (996)	3600	2002-03	24.000	11 TURBO	1397	1983-89	1.500	4/72	1622	1961-69	5.000	MINI COOPER	1275	1990-00	5.000
911 CARRERA 4S (996)	3600	2002-03	26.000	12 (TUTTI I MODELLI)	1289	1970-78	1.000	ELF	849-998	1961-68	5.500	MINI COOPER SPORTS PACK	1275	1997-00	6.000
911 CARRERA TARGA 3.6 (996)	3600	2002-03	25.000	12 GORDINI	1595	1971-74	9.000	KESTREL MK1/MKII/MKIII	1098-1275	1963-68	3.500	MINI CABRIOLET	1275	1991-96	6.000
911 CARRERA CABRIOLET 3.6 (996)	3600	2002-03	26.000	14 (TUTTI I MODELLI)	1218-1360	1976-83	1.000					100 (TUTTI I MODELLI)	1113-1396	1990-94	1.000
911 GT2 (996)	3600	1998-02	60.000	15 (TUTTI I MODELLI)	1289-1565	1971-78	2.000	ROLLS-ROYCE GRAN BRETAGNA				114 GT/GTA	1396	1990-97	1.500
911 GT2 (996)	3600	2002-03	65.000	17/177 (TUTTI I MODELLI)	1565-1647	1971-78	2.500	SILVER GHOST TORPEDO	7428	1919-25	400.000	100 1.4 GTI 16V	1396	1990-94	1.500
CAYENNE 3.2 V6	3189	2003	8.000	16 L/TL/TS	1470-1585	1965-74	2.000	PHANTOM I	7695	1925-29	200.000	111/114 CABRIOLET	1113-1396	1993-96	1.500
CAYENNE S 4.5 V8	4511	2003	10.000	16 TX	1647	1973-77	2.500	PHANTOM II	7668	1929-35	250.000	213/216	1342-1598	1984-89	750
CAYENNE TURBO 4.5 V8	4511	2003	15.000	18 BERLINA	1397-1995	1978-86	1.000	TWENTY LIMOUSINE	3127	1922-29	100.000	2000 (SD1)	1994	1982-86	1.000
				18 TD/GTD/TURBO D	2068	1980-86	1.000	20/25 BERLINA	3699	1929-36	80.000	2300/2300S (SD1)	2350	1977-86	1.000
RAYTON FISSORE ITALIA				18 BREAK	1397-1995	1979-86	1.000	PHANTOM III	7340	1936-39	250.000	2600/2600S (SD1)	2597	1977-86	1.500
MAGNUM 4X4	1995	1984-88	2.000	18 BREAK TD/GTD/TURBO D	2068	1980-86	1.000	WRAITH BERLINA	4257	1938-39	80.000	3500 (SD1)	3528	1977-82	2.000
MAGNUM 4X4 TD FIAT	2445	1984-90	2.000	18 BREAK TD/GTD/TURBO D	2068	1980-86	1.000	SILVER DAWN BERLINA	4256-4566	1946-55	40.000	3500 V8S/SE (SD1)	3528	1978-82	2.000
MAGNUM VIP V6	2494	1986-90	2.500	18 TURBO (110 CV)	1565	1981-83	1.500	SILVER DAWN DROP HEAD	4256-4566	1946-55	65.000	3500 VANDEN PLAS/1 (SD1)	3528-3532	1980-86	2.500
MAGNUM TURBODIESEL VM	2383-2500	1991-93	2.000	18 TURBO (125 CV)	1565	1983-85	1.500	SILVER WRAITH LIMOUSINE	4256-4887	1946-58	45.000	3500 VITESSE (SD1)	3528-3532	1982-86	2.500
2.4 TD BMW (MAGNUM)	2443	1988-90	2.000	18 BREAK 4X4	1647-1995	1983-86	1.000	SILVER WRAITH DROP HEAD	4256-4887	1946-58	100.000	2400 SD TURBO (SD1)	2993	1982-86	1.000
3.5 BMW (MAGNUM)	3430	1988-90	3.000	19 (TUTTI I MODELLI)	1390-1794	1988-94	1.000	SILVER CLOUD I SERIE BERL. E.L.M.	4887	1955-59	38.000	820/825	1996-2494	1986-92	1.000
				19 D/TD	1870	1988-94	1.000	SILVER CLOUD I SERIE D.H.C.	4887	1955-59	115.000	827 SJ/SJL/STERLING/VITESSE	2675	1988-92	1.000
				19 CHAMADE (TUTTI I MOD.)	1390-1794	1990-94	1.000	SILVER CLOUD II SERIE BERL. E.L.M.	6230	1959-62	40.000	827 FASTBACK VITESSE	2675	1988-92	1.500
				19 CHAMADE D/TD	1870	1990-94	1.000	SILVER CLOUD II SERIE D.H.C.	6230	1959-62	110.000	214 SJ/SJL/OSI 16V	1396	1989-94	1.000
				19 1.8 16V/16 S	1764	1990-95	1.500	SILVER CLOUD III SERIE BERL. E.L.M.	6230	1962-66	42.000	216 GS/STI 16V	1590	1989-94	1.000
				19 1.8 16V CABRIOLET	1764	1991-95	2.500	SILVER CLOUD III SERIE D.H.C.	6230	1962-66	115.000	216 GTI 16V TWIN CAM	1590	1991-94	1.500
				20 (TUTTI I MODELLI)	1647-2165	1975-84	1.000	SILVER SHADOW I SERIE BERLINA	6230	1965-70	22.000	216 DIESEL/TURBOD	1769-1905	1993-94	1.000
				20 TD/GTD/TURBODIESEL	2068	1979-83	1.000	SILVER SHADOW I SERIE LUNGA	6230	1969-70	22.000	216 16V COUPÉ COUPÉ	1590-1795	1992-98	1.500
				21 (TUTTI I MODELLI)	1721-2165	1986-93	1.000	SILVER SHADOW I SERIE COUPÉ	6230	1966-70	35.000	220 TURBO 16V COUPÉ	1994	1992-96	2.000
				21 NEVADA (TUTTI I MODELLI)	1721-2165	1986-94	1.000	SILVER SHADOW I SERIE CABRIOLET	6230	1966-70	45.000	214 (216 16V CABR./CABRIOLET	1396-1590	1992-98	2.000
				21 TD/GTD/TURBO D/TURBO DX	2068	1986-93	1.000	PHANTOM V LIMOUSINE	6230	1959-68	90.000	820 T. COUPÉ (V800 COUPÉ T. KV6)	1994	1992-98	2.500
				21 NEVADA D/TD/GTD/TURBO D	1870-2068	1986-94	1.000	PHANTOM VI LIMOUSINE	6230-6750	1968-91	95.000	827 V6 24V COUPÉ (KV6)	2675	1992-96	2.000
				21 NEVADA 4X4	1995-2165	1988-93	1.000	SILVER SHADOW I	6230-6750	1971-77	20.000	800 2.5 V6 24V COUPÉ (KV6)	2497	1996-98	2.000
				21 2L TURBO	1995	1987-93	2.000	SILVER SHADOW II	6750	1977-80	18.000	825 COUPÉ TD (KV6)	2500	1992-97	2.000
				21 2L TURBO QUADRA	1995	1990-93	2.500	SILVER WRAITH I	6750	1977-80	20.000	820 16V/18V TURBO (KV6)	1994	1992-94	1.000
				25 (TUTTI I MODELLI)	1995-2849	1984-92	1.000	CORNICHE COUPÉ	6750	1971-77	30.000	827 V6 24V (KV6)	2675	1992-96	1.000
				25 V6 TURBO	2438	1985-92	1.500	CORNICHE COUPÉ	6750	1977-81	28.000	800 2.5 V6 24V (KV6)	2497	1996-98	1.000
				25 V6 TURBO BACCARA	2438	1990-92	2.000	CORNICHE CABRIOLET	6750	1971-77	45.000	75 25 V6 24V	2497	1998-03	1.500
				25 TD/GTD/TURBO D/TURBO DX	2068	1983-92	1.000	CORNICHE CABRIOLET	6750	1977-88	42.000	75 25 V6 24V ESTATE	2497	2001-03	2.000
				30 TS/TX	2664	1974-84	1.500	CORNICHE CABRIOLET II	6750	1988-89	48.000	75 V8	4601	2002	5.000
				30 DIESEL TURBO	2068	1981-83	1.000	CORNICHE CABRIOLET III	6750	1990-91	55.000	414 SJ/SJL 16V	1396	1990-94	1.000
				ESPACE	1995	1984-90	1.500	CORNICHE CABRIOLET IV	6750	1992-95	75.000	416 GS/STI 16V	1500	1990-94	1.000
				ESPACE TURBO D/DK	2068	1984-90	1.000	CAMARGUE	6750	1975-86	45.000	418 DIESEL/TURBOD.	1769-1905	1993-94	1.000
				ESPACE QUADRA	1995-2165	1988-90	1.000	SILVER SPIRIT	6750	1980-85	18.000	620 (TUTTI I MODELLI)	1996-2259	1993-94	1.000
				ESPACE II SERIE	1995-2849	1991-96	1.000	SILVER SPIRIT	6750	1986-89	18.000	620 TI	1994	1994	1.500
				ESPACE TD I SERIE	2068	1991-96	1.000	SILVER SPIRIT II	6750	1990-93	20.000	620 TDI	1994	1994	1.000
				ESPACE QUADRA II SERIE	1995-2165	1991-96	1.500	SILVER SPIRIT III	6750	1993-96	22.000				
				FUEGO TL/GTL	1397	1980-85	1.500	SILVER DAWN	6750	1996-98	24.000	SAAB SVEZIA			
				FUEGO TS/GTS	1647	1980-85	2.000	SILVER SPUR	6750	1980-82	20.000	92	764	1950-52	8.000
				FUEGO TX/GTX	1995	1980-85	2.500	SILVER SPUR	6750	1983-89	20.000	92B	764	1953-56	6.000
				FUEGO TURBO 1600	1565	1983-85	2.500	SILVER SPUR II	6750	1990-93	22.000	93	748	1956-57	5.000
				FUEGO TURBODIESEL	2068	1982-85	1.500	SILVER SPUR III	6750	1993-98	25.000	93B	748	1958-60	4.500
				LAGUNA (TUTTI I MODELLI)	1794-1995	1994	1.000	SILVER SPUR LIGHT-TURBO	6750	1996-98	27.000	95 S.W.	841	1960-68	5.000
				LAGUNA 2.9 24V V6/3.0 I V6	2946-2963	1994-00	1.500	FLYING SPUR	6750	1994-96	32.000	95 V4 S.W.	1498	1967-78	4.500
				LAGUNA D (TUTTI I MODELLI)	2188	1994	1.000	TOURING LIMOUSINE	6750	1991-98	50.000	96 V4	841	1960-68	4.000
				SAFRANE (TUTTI I MODELLI)	1995-2165	1992-94	1.000	TOURING LIMOUSINE LIGHT-TURBO	6750	1996-98	55.000	96 V4	1498	1967-80	3.500
				SAFRANE TURBOD. (TUTTI I MOD.)	2068-2500	1992-94	1.000	SILVER SERAPH	5379	1998-02	35.000	750 GRAN TURISMO	748	1958-59	8.000
				SAFRANE 2.9 24V V6/3.0 I V6	2946-2963	1992-01	1.000	PARK WARD	5379	2000-02	60.000	SONETT II V4	1498	1967-69	8.000
				SAFRANE BT TURBO	2963	1993-94	2.500	CORNICHE	6750	2000-02	85.000	SONETT III	1698	1970-74	8.000
				MEGANE COACH 2.0 16V	1998	1996-02	1.500	PHANTOM	6749	2003	120.000	99 (TUTTI I MODELLI)	1985	1971-80	1.500
				MEGANE CABRIOLET 2.0 16V	1998	1996-02	2.500					99 EMS	1985	1976-80	2.000
				SPORT SPIDER	1998	1996-99	25.000	ROVER GRAN BRETAGNA				99 TURBO	1985	1977-78	4.000
				ESPACE 2.9 V6/3.0 V6 (II S.)	2946-2963	1996-02	1.000	14 BERLINA/LIMOUSINE	1577-1901	1933-40	12.000	900 (TUTTI I MODELLI)	1985-2119	1978-93	1.000
				GRAND ESPACE 2.9 V6/3.0 V6 (III S.)	2946-2963	1997-02	1.000	16 BERLINA/LIMOUSINE	2023-2147	1933-40	12.000	900 TURBO (TUTTI I MODELLI)	1985	1978-86	3.500
				CLIO (TUTTI I MODELLI)	1108-1794	1990-94	1.000	20 BERLINA/LIMOUSINE	2512-2555	1933-40	12.000	900 TURBO (TUTTI I MODELLI)	1985	1987-93	2.500
				CLIO D (TUTTI I MOD.)	1870	1990-94	1.000	P9 80	1386	1948-49	7.000	900 TURBO 16 (TUTTI I MODELLI)	1985	1988-93	3.000
				CLIO 1.8I 16V	1764	1991-96	1.500	P9 75	2103	1948-49	8.000	900 TURBO 16 CABRIOLET	1985	1985-9	

Modello	cm³	Anni	Euro
9-3 CABRIOLET VIGGEN	2290	1999-02	5.000
9-3 2.0 TURBO AERO (II S.)	1998	2002-03	2.000
9-3 2.0 TURBO CABRIOLET (II S.)	1998	2003	6.000

SAMAS ITALIA

YETI	843-903	1968-73	6.500
------	---------	---------	-------

SEAT SPAGNA

MARBELLA	843-903	1982-93	1.000
FURA	903-1438	1982-85	750
IBIZA (TUTTI I MODELLI)	903-1675	1984-93	1.000
IBIZA DIESEL	1714	1984-92	1.500
IBIZA II SERIE (TUTTI I MOD.)	1043-1984	1993-94	1.000
IBIZA II SERIE D/TD (TUTTI I MOD.)	1896	1993-94	1.000
RONDA	1193-1995	1979-86	750
RONDA DIESEL	1714	1980-86	500
MALAGA	1193-1461	1985-91	500
MALAGA DIESEL	1714	1985-91	500
IBIZA GTI/CUPRA	1984	1993-99	1.500
IBIZA GTI/CUPRA	1781	1999-01	1.500
TOLEDO	1595-1984	1991-94	750
TOLEDO D/TD	1896	1991-94	750
CORDOBA (TUTTI I MODELLI)	1391-1984	1993-94	1.000
CORDOBA D/TD	1896	1993-94	1.000
LEON 1.6 TURBO/CUPRA/2.8 V6	1781-2791	2000-03	2.000

SIATA ITALIA

208 CS	1996	1952-54	250.000
800	633	1956-60	6.000
1500 TS	1481	1962-66	5.000
1500 TS COUPE MICHELOTTI	1481	1962-64	7.000
1600 TS COUPE MICHELOTTI	1587	1964-66	7.000
SPRING 850 SPIDER	845	1967-70	8.000

SIMCA/TALBOT FRANCIA

6 CV BERLINA	995	1935-37	12.000
6 CV CABRIOLET	995	1935-37	15.000
5 (3 CV)	569	1936-48	8.000
8 (1100) BERLINA	1089	1938-49	9.000
ARONDE 9	1221	1951-55	4.000
ARONDE (TUTTI I MODELLI)	1290	1956-64	4.500
ARONDE PLEIN CIEL COUPE	1290	1957-62	5.500
ARONDE OCEANE CABRIOLET	1290	1957-62	7.500
VEDETTE (TUTTI I MODELLI)	2351	1955-62	5.500
ARIANE (TUTTI I MODELLI)	1290-2351	1957-63	4.500
1000 (TUTTI I MODELLI)	777-1118	1961-72	2.000
1000 COUPE BERTONE	944	1962-67	4.000
1200 S COUPE	1204	1967-71	5.000
1000 (TUTTI I MODELLI)	997-1118	1973-78	1.500
1000 RALLYE	1118	1970-71	4.000
1000 RALLYE 1	1294	1972-76	4.500
1000 RALLYE 2	1294	1972-77	5.000
1300/1500	1290-1475	1963-66	2.500
1300/1500 CANADA BREAK	1290-1475	1965-66	2.500
1301/1501	1290-1475	1967-76	1.500
1301/1501 CANADA BREAK	1290-1475	1967-76	2.000
1100 (TUTTI I MODELLI)	944-1294	1967-82	1.000
1100 BREAK (TUTTI I MOD.)	944-1294	1968-80	1.000
1100 TI	1294	1974-78	1.500
CHRYSLER 160/180/2 LITRI	1639-1981	1971-79	1.000
HORIZON (TUTTI I MODELLI)	1118-1442	1977-86	1.000
HORIZON LD/EXD	1905	1983-86	1.000
1307/1308/1309/1510	1294-1592	1975-84	1.000
SOLARA (TUTTI I MODELLI)	1294-1592	1980-86	1.000
SOLARA D	1905	1984-86	1.000
TAGORA (TUTTI I MODELLI)	2155-2849	1980-84	1.000
TAGORA DT	2304	1980-84	1.000
SAMBA	954-1360	1981-86	750
SAMBA CABRIOLET	954-1360	1982-86	1.500
SAMBA RALLYE	1219-1360	1982-86	1.500

SINGER GRAN BRETAGNA

GAZELLE	1497	1955-67	4.500
GAZELLE CONVERTIBILE	1497	1955-62	7.500
VOGUE	1725	1961-66	3.500
CHAMDIS	875	1964-70	3.000

SKODA REPUBBLICA CECA

1200	1221	1952-59	4.000
440/445	1089-1221	1958-61	4.500
FELICIA	1089-1221	1959-64	5.000
OCTAVIA BERLINA/COMBI	1089-1221	1959-71	3.000
1000 MB/MBG/MBK	988	1964-69	1.500
1100 MB/MBX	1107	1967-69	1.500
100/110/120 S/130 RS	1046-1289	1969-80	1.000
105/120/130 (TUTTI I M.)	1046-1289	1976-90	750

Modello	cm³	Anni	Euro
GARDE/RAPIDE	1174-1289	1981-90	1.000
FAVORIT	1137-1289	1989-94	750
FORMAN	1289	1990-94	750
4 R	1944	1928-30	15.000
6 R	2936	1929-30	20.000
422	1195	1930-32	8.000
430	1661	1929-32	10.000
430 D	1802	1930-36	11.000
633	1792	1931-34	10.000
637/K/D	1961	1932-35	11.000
645	2492	1929-34	20.000
650	2704	1932-36	20.000
880	3880	1929-32	32.000
420 STANDARD	995	1933-34	7.000
420 RAPID	1195	1934-35	7.500
418/420 POPULAR	903-995	1934-38	7.000
POPULAR OHV/995	995	1937-46	7.000
POPULAR 1100 OHV/1100	1089	1938-46	7.500
POPULAR SPORT-MONTECARLO	1385	1935-38	18.000
RAPID SIX	1961	1935	20.000
RAPID	1385	1935-38	8.000
RAPID OHV	1564	1938-47	10.000
RAPID 2200	2199	1941-47	12.000
FAVORIT/FAVORIT 2000 OHV	1802-2091	1936-41	10.000
640 SUPERB	2492	1934-36	11.000
SUPERB/SUPERB OHV	2704-3137	1936-49	12.000
SUPERB 4000	3991	1939-40	16.000
1101/1102	1089	1946-52	5.000

SMART GERMANIA

SMART	599	1998-03	2.000
SMART CABRIO	599	2000-03	2.500
SMART CROSSBLADE	599	2001-02	4.000
SMART ROADSTER	698	2002-03	5.000
SMART ROADSTER-COUPE	698	2002-03	4.500

SPA ITALIA

TIPO 23/23S - 20 HP TORP./BERL.	2724	1920-25	35.000
TIPO 24S - 40 HP TORP./BERL.	4426	1920-26	65.000

SSANGYONG COREA DEL SUD

KJ/KORANDO	2238-3199	1995-03	2.000
MUSSO	2295-3199	1995-03	2.000
MUSSO DIESEL	2299-2874	1995-03	1.500

STANDARD GRAN BRETAGNA

VANGUARD/IV/II	2088	1948-63	5.000
EIGHT	803	1953-59	3.500
TEN	948	1954-61	4.000

STEYR PUCH AUSTRIA

500 (TUTTI I MODELLI)	493	1958-72	7.500
650 (TUTTI I MODELLI)	643-660	1963-68	9.000
700 C	643	1961-68	6.000
700 E	643	1963-66	6.000
HÄFLINGER	643	1958-75	10.000
PINZGAUER	2499	1972-82	12.000

SUBARU GIAPPONE

1800 4 WD/LEONE (TUTTI I MODELLI)	1782	1979-91	1.000
IMPENZA (TUTTI I MODELLI)	1587-1820	1992-94	1.000
IMPENZA 2.0 TURBO 16V 4WD	1994	1993-01	8.000
IMPENZA WRX TURBO	1994	2000-03	10.000
IMPENZA WRX STI	1994	2001-03	13.000
SIX	3338	1991-96	6.000
LEGACY (TUTTI I MODELLI)	1820-2212	1989-94	1.000
LEGACY WAGON (TUTTI I MOD.)	1820-2212	1989-94	1.000
LEGACY OUTBACK 2.0 TURBO 16V 4WD	1994	1997-03	2.000
LEGACY OUTBACK H6 3.0	2999	2000-03	2.500
FORESTER (TUTTI I MOD.)	1994-2457	1997-03	1.500
M 80	758	1982-93	750

SUNBEAM GRAN BRETAGNA

16/40	3016	1919-24	28.000
24 / 24/80 / 24/70	4524	1919-24	32.000
14	1954	1921-24	10.000
12	1598	1924-26	10.000
14/40	2120	1924-27	12.000
18/50	2540	1924	28.000
20/80	3181	1924-27	30.000
3 LITRE	2936	1926-31	40.000
30/90	2926	1926-29	50.000
16	2035-2193	1927-33	20.000
100	2936-3317	1927-33	25.000
25	3617	1927-33	28.000
35	5447	1929	60.000

Modello	cm³	Anni	Euro
20	2194-2936	1933-35	28.000
25	3317	1934-35	30.000
DAWN	1627	1934-35	15.000
3 LITRE	3181	1938-40	20.000
4 LITRE	4086	1938-40	25.000
TEN SALOON	1184	1938-48	8.000
TEN TOURER/DHC	1184	1938-48	12.000
2 LITRE SALOON	1944	1939-48	10.000
2 LITRE TOURER/DHC	1944	1939-48	14.000
80	1184	1948-50	8.000
80 DHC	1184	1948-50	10.000
90/90 MK II/90 MK IIA	1944-2267	1948-54	10.000
90/90 MK II/90 MK IIA DHC	1944-2267	1948-54	12.000
MK II/MK III S	2267	1954-57	10.000
MK III DHC	2267	1954-57	13.000
ALPINE IIA/MK III	2267	1953-55	15.000
RAPER	1390	1955-58	5.500
RAPER I/II/III/IIA	1494-1592	1958-63	6.000
RAPER I/II/III/IIA CONVERTIBILE	1494-1592	1958-63	8.000
RAPER I/IV	1592-1725	1963-67	6.500
NEW RAPER	1725	1967-76	3.000
RAPER H 120	1725	1968-76	3.500
ALPINE	1725	1968-76	2.500
ALPINE	1494	1959-60	14.000
ALPINE I/II/III/IV	1592-1725	1960-68	12.000
TIGER 260	4261	1964-67	30.000
TIGER 289	4737	1967	32.000
VENZIA	1592	1963-65	20.000
IMP	875	1964-76	3.500
STILETTO	875	1967-72	4.000

SUZUKI GIAPPONE

LJ10 JIMNI	359	1970-73	3.500
LJ50	539	1970-80	3.000
LJ80	797	1975-80	3.500
SJ 410/413/SAMURAI	657-1324	1981-03	3.500
VITARA/VITARA TD	1590-1998	1988-98	2.000
VITARA WAGON/WAGON TD	1590-1998	1991-98	2.500
X-90	1590	1996-00	4.000
GRAND VITARA (TUTTI I MOD.)	1590-2737	1998-03	3.000
JIMNY/JIMNY CABRIOLET	1298	1998-03	3.500
SWIFT CABRIOLET	1298	1992-94	1.500
BALENO (TUTTI I MODELLI)	1299-1590	1994	1.000

TALBOT LAGO FRANCIA

SPECIAL COUPE	3996	1936-39	130.000
SPECIAL CABRIOLET	3996	1936-39	150.000
SS COUPE	3996	1937-39	150.000
SS CABRIOLET	3996	1937-39	180.000
T 26 RECORD	4482	1946-55	40.000
T 26 GS GRAND SPORT	4482	1948-53	55.000

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
GRIFITH	4727	1962-67	25.000	ATLANTIQUE/300/400 GT	2946-2975	1994-01	12.000	PASSAT I SERIE (TUTTI I MOD.)	1297-1388	1973-81	1.500	460 (TUTTI I MODELLI)	1596-1998	1989-94	1.000
VIXEN	1598-1798	1967-70	14.000	VOLKSWAGEN GERMANIA				PASSAT I SERIE DIESEL	1471	1976-81	1.000	460 TD	1970	1993-94	1.000
TUSCAN	2994-4727	1968-71	20.000	TYP 82 KÜBELWAGEN	965-1131	1940-45	25.000	PASSAT II SERIE (TUTTI I MOD.)	1272-2226	1981-88	1.000	244 BERLINA (TUTTI I MOD.)	1986-2127	1974-81	2.500
TASMIN	1933-2792	1980-88	16.000	TYP 82E/92 SS	965-1131	1941-45	28.000	PASSAT II SERIE GT/TO	1588	1981-88	1.000	244 GL D6	2363	1978-83	1.500
280/350/390/400/420/490	2792-4441	1980-91	18.000	TYP 87 KOMMANDEURWAGEN	1131	1941-44	30.000	PASSAT II S. VAR. (TUTTI I MOD.)	1272-2226	1981-88	1.000	245 SW (TUTTI I MOD.)	1986-2127	1974-81	2.500
S CONVERTIBLE/S2/S2C	2792-2935	1986-90	17.000	TYP 186 SCHWIMMAGEN	1131	1942-44	32.000	PASSAT II S. D/TO VARIANT	1588	1981-88	1.000	245 GL D6	2363	1978-83	1.500
SPEED EIGHT	3947	1989-91	18.000	MAGGIOLINO (LUN. DUE VETRINI)	1131	1946-53	16.000	PASSAT III SERIE (TUTTI I MOD.)	1595-1984	1988-94	1.000	240 BERLINA (TUTTI I MOD.)	1986-2316	1982-91	2.000
S3/S3C	2935	1990-91	20.000	MAGGIOLINO (LUNOTTO OVALE)	1192	1953-57	10.000	PASSAT III SERIE D/TURBOD.	1588-1896	1988-94	1.000	244/240 BERLINA TURBO	1986-2127	1980-89	3.000
CERBERA/CERBERA GT	4185-4475	1995-03	25.000	MAGGIOLINO 1200	1192	1957-64	7.500	PASSAT III SERIE VAR. (TUTTI I M.)	1595-1984	1988-94	1.000	240 GL D6	2363	1983-91	1.500
TUSCAN	4441	1990-91	25.000	MAGGIOLINO 1200	1192	1964-67	6.500	PASSAT III SERIE D/TURBOD. VAR.	1588-1896	1988-94	1.000	240 SW (TUTTI I MOD.)	1986-2316	1982-93	2.000
GRIFITH 300	4997	1990-02	25.000	MAGGIOLINO 1300/1500	1285-1493	1965-67	6.500	PASSAT III S. 680 SYNCRO GTI	1781	1989-93	1.500	245 TURBO/240 SW TURBO	1986-2127	1980-89	3.000
CHIMAERA	3947-4997	1992-03	25.000	MAGGIOLINO 1300/1500	1285-1493	1967-70	5.500	PASSAT III S. 680 VAR. SYNCRO GTI	1781	1989-93	1.500	240 GL D6 SW	2363	1983-91	1.500
TUSCAN'S	3605-3996	2000-03	25.000	MAGGIOLINO CABR. HEBMÜLLER	1131	1949-53	30.000	PASSAT III SERIE 2.8 VR6	2792	1990-94	1.500	264 DU/GL/GLE	2664-2849	1974-81	3.000
TAMORA	3605	2002-03	25.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1131	1951-52	20.000	PASSAT III SERIE 2.8 VR6 VARIANT	2792	1990-94	1.500	265 DU/GL/GLE	2664-2849	1974-81	3.000
UAZ RUSSIA				MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1192	1952-57	17.000	CORRADO 1.8/2.0 16V	1781-1984	1988-94	1.500	262 COUPE	2664-2849	1977-81	6.000
469 B/31512	1995-2498	1964-99	2.500	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1192-1285	1957-67	13.000	CORRADO 1.8I 600	1781	1988-93	2.000	740 (TUTTI I MOD.)	2316	1984-90	1.000
UMM PORTOGALLO				MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1192-1285	1967-70	10.000	CORRADO 2.9 VR6	2861	1990-95	2.000	740 TURBO	1986-2316	1984-89	1.000
4X4/ALTER/ALVOR	1971-2498	1976-95	2.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1966-67	13.000	SHARAN 2.8 VR6	2792	1995-03	1.500	740 TURBO 16V	1986	1989-90	1.000
VANDEN PLAS GRAN BRETAGNA				MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	11.000	SHARAN 2.8 VR6 SYNCRO	2792	1996-03	2.000	740 GL DIESEL	2363	1984-90	1.000
PRINCESS 3 LITRI	2912	1989-94	7.000	1500/1900 S	1493	1961-65	3.000	GOLF IV 1.8 20V TURBO	1781	1997-03	2.000	740 SW	2316	1985-90	1.000
4 LITRI BERUNA	3993	1980-88	10.000	1500/1900 S/1600 VARIANT	1493-1584	1962-73	3.000	GOLF IV 1.8 20V TURBO PLUS	1781	2003	3.000	740 TURBO SW	1986	1985-89	1.500
4 LITRI LIMOUSINE	3993	1980-88	15.000	1600 L/TL	1584	1965-73	3.500	GOLF IV 2.3 V5	2324	1997-03	2.000	740 TURBO 16V SW	1986	1989-90	1.500
PRINCESS 4 LITRI (MOTORE RR)	3909	1984-68	9.000	411/412 (TUTTI I MODELLI)	1679-1795	1968-74	1.500	GOLF IV 2.8 VR6	2792	2000-03	2.500	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 R32	3189	2002-03	7.000	760 TURBO 2.3	2316	1982-87	1.000
VAUXHALL GRAN BRETAGNA				KARMANN GHIA COUPE	1285-1584	1966-74	7.000	POLO GTI	1598	1998-01	1.500	760 GLE QTD	2363	1982-87	1.000
25 HP	3969	1921	28.000	KARMANN GHIA 5/1.6 TYP 34	1493-1584	1961-69	8.000	VENTO (TUTTI I MOD.)	1598-1984	1992-94	1.000	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 D/DT	1896	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 2.8 VR6	2792	1992-98	1.000	760 GLE QTD SW	2363	1985-87	1.000
30/98	4224	1922-26	30.000	MAGGIOLINO	1192	1968-78	5.000	NEW BEETLE	1390-1984	1998-03	2.500	760 GLE LIMOUSINE	2849	1986-87	1.500
25/70	3880	1926-28	25.000	MAGGIOLONE 1302/1303	1192-1584	1970-75	4.000	NEW BEETLE 2.3 V5	2324	2000-03	3.500	760 GLE V6 (II SERIE)	2849	1987-90	1.500
20/60	2762-2916	1927-30	30.000	MAGGIOLONE CABR. 1302/1303	1192-1584	1970-80	8.000	LUPO GTI	1598	1999-03	1.500	760 TURBO (II SERIE)	2316	1987-90	1.500
CADET	2048	1931-33	12.000	MAGGIOLINO MEXICO	1192-1584	1978-91	3.500	BORA 2.3 V5	2324	1999-02	1.000	760 GLE TURBO (II SERIE)	2363	1987-90	1.000
80	3317	1931-32	18.000	PESCACCIA TYP 181	1493-1584	1969-79	5.000	BORA 2.8 VR6	2792	2001-02	1.500	760 GLE V6 SW (II SERIE)	2849	1987-90	1.500
27 HP	3190	1935-36	15.000	K70 (TUTTI I MOD.)	1605-1807	1970-74	1.500	PASSAT IV S. 2.3 V5 SYNCRO	2324-2327	1997-02	1.000	760 GLE TURBO (II SERIE)	2363	1987-90	1.000
BIG 6	2392	1933-35	13.000	POLO I SERIE (TUTTI I MOD.)	895-1093	1975-81	1.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V	2771	1996-03	1.500	780 TURBO	1986	1986-90	3.000
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 VAR. SYNCRO	2324-2327	1997-02	1.500	780 TURBO 16	1986	1990	3.500
14 HP	1781	1935-38	10.000	POLO II SERIE DIESEL	1272	1986-90	1.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V VARIANT	2771	1997-03	1.500	780 V6	2458-2849	1985-90	3.000
14 HP	1781	1938-48	10.000	POLO COUPE (TUTTI I MOD.)	1043-1272	1982-90	1.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V VARIANT	2771	1997-03	1.500	780 TURBODIESEL	2383	1985-91	1.500
14/6	1781	1939-40	10.000	POLO II SERIE MODEL YEAR '91	1043-1272	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
20 HP	2392	1934-36	12.000	POLO COUPE MODEL YEAR '91	1043-1272	1990-94	1.000	PASSAT IV SERIE 4.0 W8 VARIANT	3999	2001-03	3.000	960 TURBO	2316	1990-92	2.000
12 HP	1530	1936-38	9.000	POLO COUPE G40	1272	1985-94	7.000	PHAETON 3.2 V6	3189	2002-03	4.000	960 2.9I 24V	2922	1990-96	2.000
12 HP	1442	1938-48	8.000	DERBY I SERIE (TUTTI I MOD.)	895-1093	1976-81	2.500	PHAETON 4.2 V6	4172	2003	5.000	960 2.0I TURBO 16V S.W.	1986	1990-94	2.500
12 HP	1442	1938-48	7.000	DERBY II SERIE (TUTTI I MOD.)	1043-1272	1981-88	500	PHAETON 6.0 W12	5998	2002-03	6.000	960 TURBO	2316	1990-92	2.500
25 HP	3215	1936-39	13.000	GOLF I SERIE (TUTTI I MOD.)	1083-1457	1974-81	1.500	PHAETON 5.0 V10 TD	4921	2002-03	4.000	960 2.9I 24V S.W.	2922	1990-96	2.500
10 HP	1203	1938-40	7.000	GOLF I SERIE (TUTTI I MOD.)	1083-1457	1981-83	1.000	NEW BEETLE CABRIOLET 1.4/1.6	1390-1585	2003	4.000	960 TURBODIESEL	2383	1990-94	1.500
10 HP	1203	1946-47	6.000	GOLF I SERIE (TUTTI I MOD.)	1083-1457	1981-83	1.000	NEW BEETLE CABRIOLET 1.8 T/2.0	1781-1984	2003	5.000	960 TURBODIESEL SW	2383	1990-94	2.000
WYVERN (LX)	1442	1948-51	4.000	GOLF DIESEL I SERIE	1471-1598	1976-83	1.000	TOUAREG 3.2 V6	3189	2002-03	5.000	850 GLE GLT	1984-2435	1991-94	1.000
WYVERN (EX)	1442	1951-52	4.000	GOLF GTD I SERIE	1598	1982-83	2.500	TOUAREG 4.2 V8	4172	2002-03	6.000	850 GLE SW/GLT SW	1984-2435	1993-94	1.500
WYVERN (EXW)	1507	1952-57	5.000	GOLF GTI 4 MARCE 1600	1598	1976-78	6.000	TOUAREG 2.5 RS TDI	2461	2002-03	3.500	850 TURBO 20V T-5	1984-2319	1993-96	2.000
VELDX (LP)	2275	1948-51	4.500	GOLF GTI 5 MARCE 1600	1598	1978-82	5.000	TOUAREG 5.0 V10 TDI	4921	2002-03	4.500	850 T-5 R	2319	1995-96	3.000
VELDX (EP)	2275	1951-52	4.500	GOLF GTI 1800	1781	1982-83	4.500	VOLKSWAGEN PORSCHE GERMANIA				850 TURBO 20V T-5 S.W.	1984-2319	1993-96	2.500
VELDX (EPV)	2262	1962-67	5.500	GOLF CABRIOLET (TUTTI I MOD.)	1083-1781	1979-87	2.500	914/4	1679	1969-72	12.000	870 20V TURBO	2319-2435	1996-01	2.000
VELDX (PAS-PASY-PASK)	2262-2651	1957-62	6.000	GOLF CABRIOLET (TUTTI I MOD.)	1595-1781	1987-93	2.500	914/6	1991	1969-72	20.000	870 XC 20V TURBO AWD	1984-2435	1996-03	4.000
VELDX (PB)	2651	1962-65	5.000	GOLF II SERIE (TUTTI I MOD.)	1272-1781	1983-92	1.000	914/8	1795	1973-75	10.000	890 2.9 24V	2922	1996-98	2.500
VELDX (PB)	3093	1964-65	5.000	GOLF II SERIE DIESEL	1598	1983-91	1.000	914 1.8	1971	1972-75	10.000	990 2.9 24V	2922	1996-98	3.500
CRESTA (EIPC)	2262	1954-57	5.500	GOLF II SERIE GTD	1598	1983-92	1.000	914 2.0	1971	1972-75	10.000	POLAR 2.3 TURBO	2316	1997	2.000
CRESTA (PAS-PASY-PASK)	2262-2651	1957-62	6.000	GOLF II SERIE GTI	1781	1983-89	2.500	VOLVO SVEZIA				POLAR 2.3 TURBO SW	2316	1997	3.000
CRESTA (PB)	2651	1962-65	5.000	GOLF II SERIE GTI MODEL YEAR '90	1781	1989-91	2.000	ÖV 4	1944	1926-29	25.000	C70 COUPE	1948-2435	1996-03	2.000
VISCOUNT	3293	1966-72	5.000	GOLF GTI 18V	1781	1985-89	3.000	PV 4	1944	1927-29	25.000	C70 CABRIOLET	2319-2435	1998-03	4.000
VICTOR	1507	1957-59	4.500	GOLF GTI 18V MODEL YEAR '90	1781	1989									

I VEICOLI INDUSTRIALI E COMMERCIALI

Le quotazioni si riferiscono a veicoli originali, completi in ogni loro parte, in condizioni d'uso normali e, se previsto, con cassone fisso originale o coevo al veicolo. Ogni difetto sostanziale (mancanza dell'allestimento, motore non originale, necessità di restauro della carrozzeria) ne diminuisce la quotazione; un restauro totale o parziale già effettuato la aumenta. Allestimenti diversi dal cassone ma di grande serie (cisterne, furgonature) non variano la quotazione; il cassone ribaltabile non originale la diminuisce. Gli allestimenti speciali come bisarche, uffici mobili e simili sono da valutare caso per caso anche in base alla loro storia. Vengono quotati soltanto i veicoli ancora esistenti in un numero di esemplari tale da garantire un minimo volume di compravendite. I modelli non citati seguono indicativamente la quotazione del modello da cui derivano o di quello tecnicamente e cronologicamente più vicino.

valutazioni in crescita • valutazioni in discesa

Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	
ALFA ROMEO ITALIA				ASTRA ITALIA				LANCIA ITALIA				OMT ITALIA				
430	5816	1939-50	8.000	BM9/21/72	11580-17174	1966-80	1.000	190.35	17174	1980-84	1.500	SUPER ORIONE	11630	1952-60	9.000	
800	8725	1940-50	10.000	BM25	15950-17174	1972-80	1.000	190.38	17174	1980-84	1.800	TIGRE I SERIE	6870	1939-63	4.000	
450/455	6330	1950-59	6.000	AUTOBIANCHI ITALIA				190.38 SPECIAL	17174	1980-84	2.800	LEONCINO I SERIE	3770	1950-53	4.000	
900/950	8725	1950-59	9.500	VISCONTI/SCALIGERO I SERIE	3770	1958-59	2.000	190.26	13798	1980-84	2.500	TIGROTTO I SERIE	4156	1953-57	3.700	
MILLE	11050	1958-65	3.000	VISCONTI/SCALIGERO II/III SERIE	4397	1959-68	1.500	190.33/38 TURBOSTAR	13798	1987-92	7.800	LEONCINO II/III SERIE	4156-4361	1957-62	1.200	
ROMEO/ROMEO2	1290	1954-67	2.000	AMBROSIANO/ESTENSE I SERIE	3770-4156	1958-59	1.800	190.42 TURBOSTAR	17174	1984-92	2.000	TIGROTTO II SERIE E SUCCESSIVE	4561-4940	1963-70	800	
ROMEO/ROMEO2 DIESEL	1158	1954-67	2.200	AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.600	190.48 TURBOSTAR	17174	1989-92	4.000	LEONCINO IV SERIE E SUCCESSIVE	4361	1963-70	8.000	
A11/A12/F11/F12	1290	1966-69	1.000	BEDFORD GRAN BRETAGNA				190.48 TURBOSTAR SPECIAL HP	17174	1991-92	5.000	LUPETTO I SERIE	4156	1956-63	2.500	
A11/A12/F11/F12 DIESEL	1760	1966-89	1.100	TM330Q/400	9308-12066	1975-80	1.500	300 PC	13098	1975-80	1.300	LUPETTO II SERIE	4361	1963-70	1.000	
A15/A19/A38	3017-3300	1967-75	500	BIANCHI ITALIA				190/260/300 PC/PAC	9572-13798	1979-82	1.800	TIGRE II SERIE	6870	1963-67	2.000	
ASTRA ITALIA				MILES/CIVIS	4939-4847	1934-52	8.000	330.26	17174	1980-84	1.500	TIGRE S	6870	1963-67	3.000	
BM9/21/72	11580-17174	1966-80	1.000	VISCONTI/SCALIGERO I SERIE	3770	1952-57	2.000	2000	330.35	17174	1980-84	1.600	TITANO	11150	1961-67	3.000
BM25	15950-17174	1972-80	1.000	VISCONTI/SCALIGERO II/III SERIE	4397	1959-68	1.500	LANCIA ITALIA				TITANO S	11150	1961-67	3.500	
AUTOBIANCHI ITALIA				AMBROSIANO/ESTENSE I SERIE	3770-4156	1958-59	1.800	3RD 464/584	6875	1938-47	12.000	100/120	7412	1967-70	1.500	
VISCONTI/SCALIGERO I SERIE	3770	1958-59	2.000	AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.600	ESARÒ	6875	1942-46	11.000	150	8905	1967-70	1.800	
VISCONTI/SCALIGERO II/III SERIE	4397	1959-68	1.500	BEDFORD GRAN BRETAGNA				ESATAU86 4/864C	8245-8864	1948-56	10.000	DAINO/CERBIATTO/ORSETTO	4361	1950-72	800	
AMBROSIANO/ESTENSE I SERIE	3770-4156	1958-59	1.800	TM330Q/400	9308-12066	1975-80	1.500	ESATAU86 4A	8864	1955-57	13.000	190/260	14886	1970-75	3.200	
AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.600	BIANCHI ITALIA				ESATAUB 503	8864	1956-62	6.000	OMT ITALIA				
BEDFORD GRAN BRETAGNA				MILES/CIVIS	4939-4847	1934-52	8.000	ESADELTA/ESADELTA B 401	8245	1959-66	2.500	MF (TUTTI I MODELLI)	11310-11548	1963-67	3.500	
TM330Q/400	9308-12066	1975-80	1.500	VISCONTI/SCALIGERO I SERIE	3770	1952-57	2.000	BETA/BETA DIESEL/BETA 190	1908-1963	1950-61	4.000	PEUGEOT FRANCIA				
BIANCHI ITALIA				VISCONTI/SCALIGERO II/III SERIE	4397	1959-68	1.500	JOLLY	1090	1959-63	1.500	J7/J9	1468-2304	1965-89	800	
MILES/CIVIS	4939-4847	1934-52	8.000	AMBROSIANO/ESTENSE I SERIE	3770-4156	1958-59	1.800	ESAGAMMA 516	10521	1962-66	2.500	RENAULT FRANCIA				
VISCONTI/SCALIGERO I SERIE	3770	1952-57	2.000	AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.600	ESAGAMMA 516 TRATT/4 ASSI	10521	1962-66	3.000	ESTAFETTE	845-1289	1959-80	1.100	
VISCONTI/SCALIGERO II/III SERIE	4397	1959-68	1.500	BEDFORD GRAN BRETAGNA				ESAGAMMA/ESAGAMMA E 519	10521	1966-68	2.600	SCANIA SVEZIA				
AMBROSIANO/ESTENSE I SERIE	3770-4156	1958-59	1.800	TM330Q/400	9308-12066	1975-80	1.500	ESAGAMMA/ESAG. E 519 TR/4 ASSI	10521	1966-68	3.200	110	11020	1939-76	2.100	
AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.600	BIANCHI ITALIA				ESAGAMMA E 520	10521	1968-75	3.000	140	14180	1939-76	2.500	
MILES/CIVIS	4939-4847	1934-52	8.000	MILES/CIVIS	4939-4847	1934-52	8.000	ESAGAMMA E 520 TRATT/4 ASSI	10521	1968-75	3.600	86	7790	1976-81	1.300	
VISCONTI/SCALIGERO I SERIE	3770	1952-57	2.000	VISCONTI/SCALIGERO I SERIE	3770	1952-57	2.000	ESADELTA C 402	9469	1967-75	2.000	111	11020	1976-81	1.500	
VISCONTI/SCALIGERO II/III SERIE	4397	1959-68	1.500	VISCONTI/SCALIGERO II/III SERIE	4397	1959-68	1.500	ESADELTA C 402 TRATT/4 ASSI	9469	1967-75	2.400	141	14180	1976-81	2.000	
AMBROSIANO/ESTENSE I SERIE	3770-4156	1958-59	1.800	AMBROSIANO/ESTENSE I SERIE	3770-4156	1958-59	1.800	SUPERJOLLY	1488-1800	1965-70	2.000	82	7790	1981-88	1.000	
AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.600	AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.600	MAGIRUS DEUTZ GERMANIA				112	11020	1981-88	1.200	
BEDFORD GRAN BRETAGNA				AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.600	150 D14	9500	1960-73	1.000	142	14190	1981-88	1.500	
TM330Q/400	9308-12066	1975-80	1.500	BIANCHI ITALIA				230/232 D26	11310	1967-75	1.500	142 T	14190	1981-88	2.000	
BIANCHI ITALIA				MILES/CIVIS	4939-4847	1934-52	8.000	360 D18	19145	1975-80	1.800	SPA ITALIA				
MILES/CIVIS	4939-4847	1934-52	8.000	VISCONTI/SCALIGERO I SERIE	3770	1952-57	2.000	MAN GERMANIA				38R	4053	1938-46	10.000	
VISCONTI/SCALIGERO I SERIE	3770	1952-57	2.000	VISCONTI/SCALIGERO II/III SERIE	4397	1959-68	1.500	F8 PONTON	11413	1956-69	1.000	UNIMOG GERMANIA				
VISCONTI/SCALIGERO II/III SERIE	4397	1959-68	1.500	AMBROSIANO/ESTENSE I SERIE	3770-4156	1958-59	1.800	F7/F8/F9 CABINA SAVIEM	11413	1967-86	1.900	BOHRINGER	1767	1947-51	4.000	
AMBROSIANO/ESTENSE I SERIE	3770-4156	1958-59	1.800	AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.600	MERCEDES GERMANIA				401/411	2167	1951-63	4.000	
AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.600	BEDFORD GRAN BRETAGNA				LAK (TUTTI I MODELLI)	10810-15950	1960-82	1.800	404	2195	1955-80	1.000	
TM330Q/400	9308-12066	1975-80	1.500	TM330Q/400	9308-12066	1975-80	1.500	LPI SERIE (ECCETTO LP333)	4580-10810	1950-65	1.700	406/416	1767	1963-88	2.000	
BIANCHI ITALIA				BIANCHI ITALIA				LP333	10810	1958-61	3.000	VIBERTI ITALIA				
MILES/CIVIS	4939-4847	1934-52	8.000	MILES/CIVIS	4939-4847	1934-52	8.000	LPI II SERIE	5785-15950	1970-74	1.500	BVF 203	10676-11548	1966-65	3.000	
VISCONTI/SCALIGERO I SERIE	3770	1952-57	2.000	VISCONTI/SCALIGERO I SERIE	3770	1952-57	2.000	L39	1767	1956-69	1.200	VOLVO TRUCKS SVEZIA				
VISCONTI/SCALIGERO II/III SERIE	4397	1959-68	1.500	VISCONTI/SCALIGERO II/III SERIE	4397	1959-68	1.500	NG FND 12000 KG	5765	1973-88	800	F88	9602	1965-77	2.000	
AMBROSIANO/ESTENSE I SERIE	3770-4156	1958-59	1.800	AMBROSIANO/ESTENSE I SERIE	3770-4156	1958-59	1.800	NG OLTR 12000 KG	9570-17426	1973-88	1.200	F89	11979	1970-77	2.000	
AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.600	AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.600	OM ITALIA				F10/N10 I SERIE	9600	1976-84	1.500	
TM330Q/400	9308-12066	1975-80	1.500	AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.600	TITANO 137	11540	1937-45	35.000	F12/N12 I SERIE	11970	1976-84	1.700	
FIAT ITALIA				AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.600	TALURIUS	5320	1939-47	7.000					
19 BL/BLR	5650	1914-21	10.000	AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.600	TALURIUS 340	5320	1949-51	4.000					
15 TER	4398	1913-22	10.000	AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.600	SUPER TALURIUS	5816	1951-57	1.500					
614/618 AUTOCARRO	1438-1944	1930-37	6.000	AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.600	ORIONE 400/ORIONE 400B	10640	1946-52	1.800					
614/618 FURGONE	1438-1944	1930-37	7.200	AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.600									
621	2516	1930-35	8.000	AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.600									
621/621N	4580	1934-39	10.000	AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.600									
632N/633N	5540	1933-37	12.000	AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.600									
634N VII SERIE	8310-8355	1931-39	15.000	AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.600									
626N	5750	1939-47	5.000	AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.600									
666N/N7	9365	1939-47	8.000	AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.600									
1100 BLR/ELR	1098	1949-53	4.000	AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.600									
640N	6032	1948-52	4.500	AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.600									
880N	10170	1948-52	7.000	AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.600									
615/615N	1395-1901	1951-61	2.000	AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.600									
615N1	1395-1901	1960-68	1.500	AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.600									
642N	6650	1952-55	4.200	AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.600									
642T	6650	1952-55	5.000	AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.600									
642N2/N6/N8R	6550	1955-58	4.000	AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.600									
FIAT ITALIA				AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.600									
19 BL/BLR	5650	1914-21	10.000	AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.600									
15 TER	4398	1913-22	10.000	AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.600									
614/618 AUTOCARRO	1438-1944	1930-37	6.000	AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.600									
614/618 FURGONE	1438-1944	1930-37	7.200	AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.600									
621	2516	1930-35	8.000	AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.600									
621/621N	4580	1934-39	10.000	AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.600									
632N/633N	5540	1933-37	12.000	AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.600									
634N VII SERIE	8310-8355	1931-39	15.000	AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.600									
626N	5750	1939-47	5.000	AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.600									
666N/N7	936															

Le classiche[®]
Vendita e noleggio auto d'epoca

Le classiche
 Zona produttiva Vurza, 22
 39055 Pineta di Laives (BZ)

Tel. 0471 590269
 direzione@leclassiche.com
 www.leclassiche.com

cell. 339 8678969



Seguici su facebook
 Le Classiche Bolzano

NOLEGGIA LA TUA MUSCLE CAR



Ford Gran Torino



Chevrolet Corvette C1, anno 1959 ottime condizioni, ASI



Porsche 356 B, anno 1962 Matching Number



Ford F100 anno 1956 Da concorso



Lancia Fulvia 1.3 S, anno 1973 ASI Targa Oro



Citroen B2, anno 1925, ottime condizioni, già iscritta ASI.



Fiat 850 Francis Lombardi Grand Prix, anno 1970, ASI.



Ford Mustang del 1966 289 Matching Number, Da concorso



Porsche 997 S anno 2006 condizioni pari al nuovo.



Fiat 1100 turismo veloce cabrio, anno 1957.

LE AUTOMOBILI AMERICANE

I modelli sono raggruppati per «famiglie» di valore omogeneo, essendo molto vasto il numero di versioni. La cilindrata non compare in quanto praticamente ininfluente per fissare le valutazioni. I fuoristrada e alcuni modelli, più diffusi in Italia perché regolarmente importati all'epoca, compaiono invece nelle pagine precedenti. **I prezzi, riferiti al mercato americano, sono qui indicati in dollari**

valutazioni in crescita • valutazioni in discesa

Modello	Note	Anni	Dollari	Modello	Note	Anni	Dollari	Modello	Note	Anni	Dollari	Modello	Note	Anni	Dollari	
AMC/RAMBLER				CADILLAC				ELDORADO COUPÉ				CHECKER				
AMBASSADOR		1966-74	5.000	CONVERTIBILE		1961-74	15.000	ELDORADO COUPÉ		1955-58	35.000	MARATHON 8 CILINDRI		1961-70	5.000	
JAVELIN		1966-70	17.000	SKYLARK 2/4 PORTE		1961-63	5.000	BERLINA 4 PORTE		1959-60	17.000	MARATHON 8 CILINDRI		1965-70	6.000	
AMX		1968-70	30.000	SKYLARK CONVERTIBILE		1961-63	10.000	LIMOUSINE (SERIE 75)		1959-60	18.000	MARATHON 6 CILINDRI		1971-85	5.500	
HORNET		1970-75	4.000	RIVIERA		1963-65	20.000	COUPÉ		1959-60	30.000	MARATHON 8 CILINDRI		1971-85	6.500	
GREMLIN		1971-78	4.000	GS 350/4 00/455 COUPÉ		1965-73	18.000	ELDORADO CONVERTIBILE		1959	160.000					
PACER		1975-80	5.000	GS 350/4 00/455 CONVERTIBILE		1965-72	30.000	ELDORADO COUPÉ		1959	45.000					
EAGLE		1981-87	6.000	RIVIERA		1966-73	15.000	DE VILLE CONVERTIBILE		1959	90.000					
BUICK				ELDORADO COUPÉ				CONVERTIBILE				CHEVROLET				
BERLINA 2/4 PORTE		1946-54	14.000	BERLINA 4 PORTE		1946-52	17.000	CONVERTIBILE		1961-64	30.000	BERLINA 2/4 PORTE		1946-54	9.000	
CONVERTIBILE		1946-60	55.000	LIMOUSINE (SERIE 75)		1946-52	18.000	BERLINA 2/4 PORTE		1961-74	10.000	STATION WAGON		1946-48	75.000	
STATION WAGON		1946-53	80.000	COUPÉ		1946-52	25.000	LIMOUSINE		1961-74	13.000	CONVERTIBILE		1946-54	35.000	
SKYLARK		1953	130.000	CONVERTIBILE		1946-58	80.000	CONVERTIBILE		1965-70	18.000	STATION WAGON		1949-58	15.000	
STATION WAGON		1954-74	15.000	BERLINA 4 PORTE		1953-58	17.000	ELDORADO COUPÉ		1968-76	10.000	COUPÉ		1949-54	18.000	
SKYLARK		1954	100.000	LIMOUSINE (SERIE 75)		1953-58	18.000	ELDORADO CONVERTIBILE		1971-76	15.000	CORVETTE	(C)	1953	200.000	
BERLINA 2/4 PORTE		1955-60	10.000	COUPÉ		1953-58	30.000	BERLINA 2/4 PORTE		1975-89	5.000	CORVETTE	(C)	1954-55	140.000	
BERLINA 2/4 PORTE		1961-74	7.000	ELDORADO CONVERTIBILE		1953	200.000	ALLANTÉ		1987-91	7.000	BERLINA 2/4 PORTE		6 OL -20%	1955-60	15.000
				ELDORADO CONVERTIBILE		1954-58	120.000	SEVILLE SLS/STS		1994-01	3.000	COUPÉ		IN +50%/6 C -20%	1955-57	30.000
								ELDORADO TC		1994-01	5.500	CONVERTIBILE			1955-57	75.000

I Raccoglitori di

RUOTECLASSICHE

Conserva al meglio le tue riviste nei comodi raccoglitori realizzati per Ruoteclassiche. Valorizzeranno la tua raccolta, che sarà sempre in ordine, accessibile e consultabile.

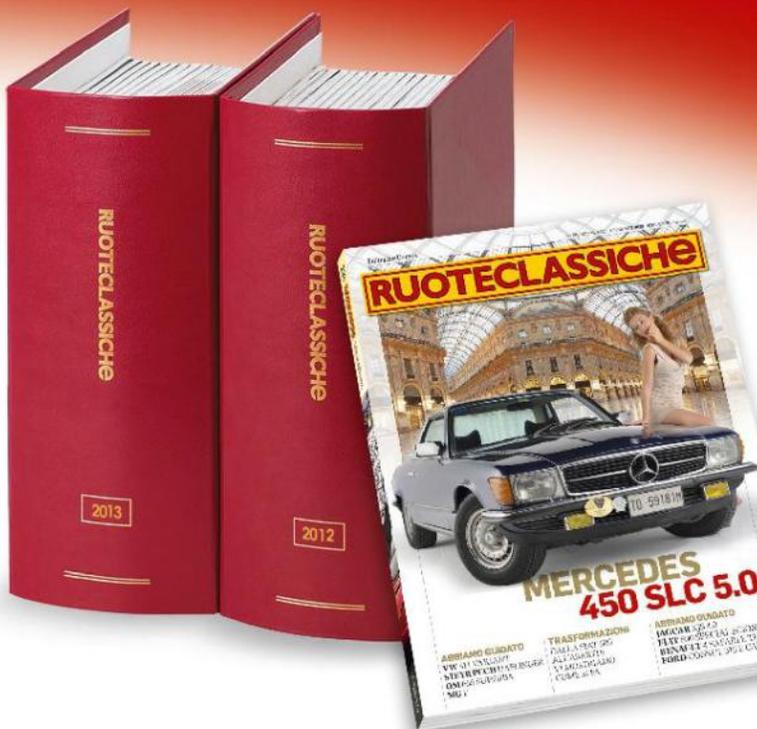
Ogni Raccoglitore

€ **14,90**

ORDINALI SUBITO!

► Telefona al Nr. **02 57316431**

► OPPURE SE PREFERISCI COLLEGATI AL SITO INTERNET
<http://store.edidomus.it>



Modello	Note	Anni	Dollari	Modello	Note	Anni	Dollari	Modello	Note	Anni	Dollari	Modello	Note	Anni	Dollari
NOMAD		1955-57	55.000	CHARGER DAYTONA	HEM+50%	1969	120.000	LIMOUSINE		1946-61	15.000	CARIBBEAN CONVERTIBLE		1953-56	80.000
CORVETTE	(C1) IN+50%	1959-60	85.000	CHALLENGER COUPE		1970-74	15.000	COUPE		1951-61	23.000	BERLINA 2/4 PORTE		1957-58	12.000
COUPE	6 CL-20%	1959-60	22.000	CHALLENGER CONVERTIBLE	HEM+150%	1970-72	16.000	CONVERTIBILE		1951	30.000	HAWK		1958	25.000
CONVERTIBILE		1959-60	40.000	CHALLENGER RT COUPE	440+30%	1970-71	35.000	CONVERTIBILE		1957-61	65.000	PLYMOUTH			
CORVAIR 2/4 PORTE		1959-69	6.000	CHALLENGER RT CONVERTIBLE	440+20%	1970	75.000	GHIA LIMOUSINE		1957-61	22.000	BERLINA 2/4 PORTE		1946-56	8.000
CORVAIR CONVERTIBLE		1960-65	12.000	EDSEL				BERLINA 4 PORTE		1962-74	8.000	STATION WAGON		1946-49	50.000
BERLINA 2/4 PORTE/S.W.	BIG BLOCK+20%	1961-74	8.500	BERLINA 4 PORTE		1958	10.000	COUPE		1962-68	15.000	CONVERTIBILE		1946-56	18.000
COUPE	BIG BLOCK+20%	1961-66	15.000	COUPE		1958	15.000	CONVERTIBILE		1981-83	3.500	STATION WAGON		1950-56	10.000
CONVERTIBILE	BIG BLOCK+20%	1961-66	35.000	CONVERTIBILE		1958	40.000	STATION WAGON		1956	4.000	FURY COUPE		1956	30.000
CORVETTE	(C1) IN+50%	1961-62	65.000	STATION WAGON		1958	12.000	KAISER		1947-55	4.000	BERLINA 2/4 PORTE		1957-60	10.000
CORVAIR TURBO		1962-66	9.000	BERLINA 4 PORTE		1959-60	8.500	DE LUXE CONVERTIBLE		1950	20.000	STATION WAGON		1957-60	12.000
NOVA 2/4 PORTE	V8+20%	1962-74	6.000	COUPE		1959-60	12.000	DARRIN CONVERTIBLE		1954	80.000	COUPE		1957-60	20.000
CORVETTE	(C2) IN/BIG BLOCK+50%	1963-67	85.000	CONVERTIBILE		1959-60	30.000	LINCOLN				CONVERTIBILE		1957-60	55.000
CORVETTE CONV.	(C2) IN/BIG BLOCK+50%	1963-67	85.000	STATION WAGON		1959	10.000	2/4 PORTE	CONTINENTAL+20%	1946-48	25.000	FURY COUPE		1957-58	45.000
CHEVELLE 2/4 PORTE		1964-74	10.000	FORD				CONVERTIBILE	CONTINENTAL+20%	1946-48	55.000	VALIANT 2/4 PORTE		1960-70	3.500
NOVA SS V8	BIG BLOCK+50%	1966-70	10.000	T TOURING		1938-27	20.000	CONVERTIBILE		1949-55	20.000	BERLINA 2/4 PORTE		1961-74	7.000
CHEVELLE CONVERTIBLE		1966-72	25.000	T SEDAN/COUPE		1938-27	15.000	2/4 PORTE		1949-55	55.000	CONVERTIBLE		1961-74	7.000
CHEVELLE SS	BIG BLOCK+30%	1966-74	23.000	A SEDAN/COUPE		1937-32	18.000	BERLINA 2/4 PORTE		1956-60	15.000	VALIANT CONVERTIBLE		1963-66	7.000
CHEVELLE SS CONVERTIBLE		1966-72	40.000	A PHAETON		1937-32	25.000	CONVERTIBILE		1956-60	45.000	BARRACUDA COUPE	BIG BLOCK+40%	1964-67	14.000
COUPE	BIG BLOCK+20%	1967-74	15.000	A ROADSTER		1937-32	35.000	CONTINENTAL COUPE		1956-57	50.000	BARRACUDA CONVERTIBLE		1967-69	20.000
CONVERTIBILE	BIG BLOCK+20%	1967-74	18.000	V8 SEDAN/COUPE		1932-34	38.000	CONTINENTAL 4 PORTE		1961-70	13.000	ROADRUNNER/GTX COUPE	HEM+150%	1967-73	35.000
CAMARO COUPE	6 CL-30%	1967-73	10.000	V8 PHAETON		1932-34	45.000	CONTINENTAL CONVERTIBLE		1961-67	23.000	ROADRUNNER CONVERTIBLE		1969-70	40.000
CAMARO CONVERTIBLE	6 CL-30%	1967-69	20.000	V8 ROADSTER		1932-34	80.000	CONTINENTAL 2 PORTE		1970-76	10.000	SUPERBIRD	HEM+80%	1970	135.000
CAMARO Z 28	RS/SS+20%	1967	45.000	V8 STATION WAGON		1934-42	80.000	BERLINA		1977-89	5.500	BARRACUDA COUPE		1970-71	26.000
CAMARO Z 28	BIG BLOCK+20%	1968-73	35.000	V8 COUPE		1935-42	35.000	LIMOUSINE		1977-89	7.000	BARRACUDA CONVERTIBLE		1970-72	17.000
CORVETTE COUPE	(C3) BIG BLOCK+30%	1968-74	30.000	V8 ROADSTER/CONVERTIBLE		1935-42	65.000	COUPE		1977-89	10.000	CUDA COUPE	440+50%/HEM+150%	1970-71	40.000
CORVETTE CONV.	(C3) BIG BLOCK+30%	1968-75	45.000	BERLINA 2/4 PORTE		1946-51	14.000	MERCURY				CUDA CONVERTIBLE	440+50%	1970-71	70.000
CHEVELLE SS 454	LS 6+50%	1970-72	35.000	STATION WAGON		1946-51	70.000	BERLINA 4 PORTE		1946-51	12.000	BARRACUDA COUPE		1972-74	20.000
CAMARO COUPE	6 CL-30%	1975-81	10.000	COUPE		1946-51	18.000	BERLINA 2 PORTE/COUPE		1946-51	25.000	PONTIAC			
CORVETTE COUPE	(C3)	1975-82	15.000	CONVERTIBILE		1946-51	35.000	STATION WAGON		1946-48	60.000	BERLINA 2/4 PORTE		1946-52	8.000
CAMARO COUPE	4/6 CL-30%	1982-91	5.500	SPORTSMAN CONVERTIBLE		1946-48	150.000	CONVERTIBILE		1946-51	50.000	CONVERTIBILE		1946-52	40.000
CORVETTE	(C4)	1983-84	7.000	BERLINA 2/4 PORTE/STATION W.		1952-59	40.000	STATION WAGON		1949-51	70.000	STATION WAGON		1946-52	45.000
CORVETTE COUPE	(C4)	1985-91	11.000	CONVERTIBILE		1952-59	40.000	BERLINA 2/4 PORTE		1952-59	10.000	COUPE		1949-52	14.000
CORVETTE CONV.	(C4)	1986-91	17.000	HARDTOP		1952-59	15.000	STATION WAGON		1952-59	20.000	BERLINA 2/4 PORTE		1953-60	10.000
CORVETTE ZR1		1991-95	25.000	SKYLINER/CROWN VICTORIA GLASS TOP		1954-56	25.000	CONVERTIBILE		1952-59	40.000	COUPE		1953-60	14.000
CORVETTE COUPE	(C4)	1992-95	12.000	THUNDERBIRD CONVERTIBLE	I.S.	1955-57	55.000	BERLINA 2/4 PORTE		1960-74	6.500	CONVERTIBILE		1953-60	40.000
CORVETTE CONV.	(C4)	1992-95	18.000	SKYLINER CONVERTIBLE		1957-59	45.000	STATION WAGON		1960-74	6.000	STATION WAGON		1953-60	15.000
CORVETTE COUPE	(C5)	1996-03	15.000	THUNDERBIRD COUPE	I.S.	1958-60	18.000	CONVERTIBILE		1960-70	17.000	SAFARI		1955-57	40.000
CORVETTE CONV.	(C5)	1996-03	20.000	THUNDERBIRD CONVERTIBLE	I.S.	1959-60	35.000	COMET 2/4 PORTE		1961-70	4.500	BONNEVILLE CONVERTIBLE	IN+20%	1957-58	140.000
CORVETTE COUPE 50' ANNIV.	(C5)	2002-03	18.000	CONVERTIBILE		1960-72	17.000	COMET/CYCLONE CONVERTIBLE		1961-70	15.000	BONNEVILLE COUPE	IN+20%	1958	70.000
CORVETTE CONV. 50' ANNIV.	(C5)	2002-03	22.000	FALCON 2/4 PORTE		1961-70	5.000	COMET/CYCLONE		1963-70	10.000	BERLINA 2/4 PORTE/STATION W.		1961-74	9.000
CHRYSLER				FALCON SPRINT COUPE V8		1961-63	15.000	COUGAR COUPE		1967-73	15.000	COUPE		1961-74	12.000
BERLINA 2/4 PORTE		1946-56	10.000	FALCON SPRINT CONVERTIBLE V8		1961-63	20.000	COUGAR ELIMINATOR COUPE		1968-73	25.000	CONVERTIBILE		1961-74	12.000
CONVERTIBILE		1946-56	55.000	THUNDERBIRD COUPE	II-V.S.	1961-66	14.000	COUGAR CONVERTIBLE		1969-73	23.000	CONVERTIBILE		1961-74	12.000
TOWN & COUNTRY CONVERTIBLE		1946-48	130.000	THUNDERBIRD CONVERTIBLE	II-V.S.	1961-66	22.000	METROPOLITAN				CONVERTIBILE		1961-74	12.000
TOWN & COUNTRY BERLINA		1946-48	55.000	MUSTANG COUPE	6 CL-20%	1964-66	20.000	COUPE		1954-62	10.000	TEMPEST 2/4 PORTE/STATION W.		1961-64	5.500
TOWN & COUNTRY CONVERTIBLE		1949	110.000	MUSTANG FASTBACK	6 CL-20%	1964-66	25.000	CONVERTIBILE		1954-62	15.000	TEMPEST CONVERTIBLE		1961-64	10.000
TOWN & COUNTRY STATION W.		1949-50	45.000	MUSTANG CONVERTIBLE	6 CL-20%	1964-66	30.000	OLD SMOBILE				GRAND PRIX COUPE		1962-66	14.000
300 COUPE		1955-61	85.000	FAIRLANE/TORINO 2/4 PORTE		1965-74	8.000	BERLINA 4 PORTE		1946-60	10.000	STO COUPE		1964-67	35.000
BERLINA 4 PORTE/STATION W.		1957-61	20.000	FAIRLANE GT COUPE		1966-74	14.000	STATION WAGON	(WOODY)	1946-48	70.000	GTO CONVERTIBLE		1964-67	50.000
COUPE		1957-61	25.000	FAIRLANE GT CONVERTIBLE		1966-67	18.000	CONVERTIBILE		1946-48	70.000	TEMPEST 2/4 PORTE/STATION W.		1965-74	6.000
CONVERTIBILE		1957-61	75.000	MUSTANG COUPE	6 CL-20%	1967-68	23.000	COUPE		1946-60	15.000	LE MANS 2/4 PORTE/STATION W.		1965-74	6.000
300 CONVERTIBLE		1957-61	150.000	MUSTANG FASTBACK	6 CL-20%	1967-68	30.000	FIREBIRD COUPE		1946-60	60.000	TEMPEST CONVERTIBLE		1965-72	18.000
BERLINA 4 PORTE/STATION W.		1962-74	6.500	MUSTANG CONVERTIBLE	6 CL-20%	1967-68	30.000	FIREBIRD CONVERTIBLE		1949-60	15.000	LE MANS CONVERTIBLE		1965-72	18.000
COUPE		1962-74	10.000	THUNDERBIRD 4 PORTE	V.S.	1967-71	9.000	FIREBIRD COUPE		1967-69	35.000	FIREBIRD COUPE		1967-81	15.000
CONVERTIBILE		1962-70	20.000	THUNDERBIRD COUPE	V-V.S.	1967-76	12.000	FIREBIRD CONVERTIBLE		1967-69	35.000	GRAND PRIX COUPE		1967-74	12.000
300 H/J/K/L		1962-65	25.000	MUSTANG COUPE I.S.	(RETYLING)	1969-73	12.000	GRAND PRIX COUPE		1967-74	12.000	GTO COUPE	JUDGE+20%	1968-72	40.000
300 H/K/L CONVERTIBLE		1962-65	30.000	MUSTANG BOSS 429		1969-70	150.000	GTO CONVERTIBLE	JUDGE+50%	1968-72	65.000	TRANS AM		1969	120.000
300 HURST COUPE		1970	20.000	MUSTANG FASTBACK I.S.	(RETYLING)	1969-73	18.000	TRANS AM		1970-73	35.000	TRANS AM		1974-81	20.000
TOWN AND COUNTRY		1983-87	3.000	MUSTANG CONVERTIBLE I.S.	(RETYLING)	1969-73	20.000	FIREBIRD/TRANS AM		1982-91	5.000	TRANS AM		1970-73	35.000
DE SOTO				MUSTANG BOSS 302		1969-70	110.000	TRANS AM		1974-81	20.000	TRANS AM		1970-73	35.000
BERLINA 2/4 PORTE		1946-56	8.000	MUSTANG BOSS 351		1971	45.000	TRANS AM		1974-81	20.000	TRANS AM		1974-81	20.000
STATION WAGON	(WOODY)	1946-56	80.000	MUSTANG COUPE	II SERIE	1974-78	5.000	CONVERTIBILE		1961-74	10.000	TRANS AM		1974-81	20.000
CONVERTIBILE		1946-56	50.000	THUNDERBIRD COUPE	VI-VII S.	1977-82	4.000	STARFIRE CONVERTIBLE		1961-63	25.000	TRANS AM		1970-73	35.000
BERLINA 4 PORTE/STATION W.		1957-61	15.000	MUSTANG COUPE	III SERIE	1979-86	4.500	STARFIRE COUPE		1962-63	18.000	TRANS AM		1970-73	35.000
COUPE		1957-60	25.000	MUSTANG CONVERTIBLE	III SERIE	1979-86	6.000	JETFIRE TURBO		1962-63	8.000	TRANS AM		1974-81	20.000
CONVERTIBILE		1957-59	80.000	THUNDERBIRD COUPE	IX S.	1983-88	5.500	442 COUPE		1965-69	18.000	TRANS AM		1974-81	20.000
ADVENTURER COUPE		1957-59	55.000	MUSTANG CONVERTIBLE	II S. (REST.)	1987-93	6.500	442 CONVERTIBLE		1965-69	35.000	TRANS AM		1974-81	20.000
ADVENTURER CONVERTIBLE		1957-59	100.000	THUNDERBIRD COUPE	X S.	1989-97	5.000	TORONADO COUPE		1966-70	18.000	TRANS AM		1974-81	20.000
DODGE				FRAZER				HURST OLDS		1968-69	30.000	TRANS AM		1974-81	20.000
BERLINA 2/4 PORTE/S.W.		1946-56	8.000	BERLINA	HARDTOP 4 P.+20%	1947-51									

MA FRA®
i cosmetici per la vostra auto

Made in Italy

MAIN SPONSOR
2014 3rd 2014
SUMMER MARATHON



***1 prodotto più amati
dai collezionisti***

SEGUICI SU 

PRODUZIONE E SVILUPPO 100% MADE IN ITALY
TRADIZIONE ITALIANA
DAL 1965 ABBIAMO CURA DELLA TUA AUTO

IN VENDITA SU
www.auto-spa.it

IL MITO IN UNA CARTA



Scegli Enjoy 1000 Miglia, entra nel mito!
In edizione limitata fino al 30 giugno,
in tutte le filiali e su bancodibrescia.it



UBI  **Banco di Brescia**