

RUOTECLASSICHE

www.ruoteclassiche.it



ANNIVERSARI FORD MUSTANG

L'ORIGINE DELLE "PONY CAR"

MOTOCCLASSICHE

LE QUOTAZIONI
AGGIORNATE
E LA SFIDA TRA
SWM E ANCILLOTTI

GRANDI EVENTI

- MILLE MIGLIA
- G.P. DE MONACO HISTORIQUE
- MILANO AUTOCLASSICA

ABBIAMO GUIDATO

ALFA ROMEO 6C 1750
CITROËN DS 21 PRESTIGE
ASTON MARTIN DB7
BERTONE X1/9 GT CABRIO



VENDITE A TRATTATIVA PRIVATA PRESSO LA KIDSTON SA



Sopra **1930 DELAGE D8N MOUETTE DI CHAPRON**

PORTFOLIO CLIENTI 1930 Rolls-Royce Phantom II Sedan de Ville di Park Ward
1944 Schwimmwagen I 66 ● 1950 Alfa Romeo 6C 2500SS Villa d'Este ● 1957 AC Ace Bristol
1962 Ferrari 400 Superamerica Coupé Aerodinamico (ex-Salone di Ginevra)
1966 Austin Healey Le Mans prototipo (ex-ufficiale Sebring 12 Ore/Le Mans 24 Ore) ● 1980 BMW M1
1985 Porsche 962 (due arrivi sul podio alla 24 Ore di Daytona) ● 1987 Porsche 959 Komfort
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



56



106

Cavalli selvaggi
Venerdì 17 aprile 1964: debutta sul mercato d'Oltreoceano la Ford "Mustang". A distanza di cinquant'anni esatti abbiamo portato in pista a Vairano (PV) cinque esemplari di epoche diverse. Servizio a pag. 40.

AUTOMOBILI

Regine del passato
Alfa Romeo "6C 1750 Turismo DHC"
James Young 1929:
Sartoria inglese 32

Impressioni
Alfa Romeo "6C 1750 Turismo DHC":
Il "DNA" del Biscione si fa sentire 38

Anniversari
Ford "Mustang":
Sportive per tutti 40

Protagoniste
Citroën "DS 21 i.e. Prestige" 1972:
Per sedurre il diplomatico 56

Guida all'acquisto
Citroën "DS 21 i.e.":
Se ve ne innamorate non la lascerete più 64

Youngtimer
Aston Martin "DB7" 1994-2000:
Noblesse oblige 66

Rottami preziosi
Lancia "Flavia" 1962:
La signora torna in forma 74

Pezzi unici
Bertone "X1/9 GT Cabrio" 1987:
La vita per un prototipo 78

Nate per correre
Lotus "18" 1960:
L'incantesimo di Colin 82

Fai da te
Check up della "storica":
Dopo il letargo serve il mini tagliando 122

STORIA E COSTUME

Eventi
Mustang 50th Birthday Celebration:
Una cavalcata per la storia 52

Collezionisti
Junichiru Hiramatsu:
Ossessione Rossa 94

Grandi eventi
Mille Miglia:
Prospettiva "Sportiva" 106
9° Grand Prix de Monaco Historique:
Charme in pista 114
Milano AutoClassica:
Tripudio tricolore 118

MERCATO

Vendite all'asta
Montecarlo punta sul rosso e vince 124

Il polso del mercato
La corsa all'oro delle Aston Martin 133

Vendo&Compro
Un ponte fra la domanda e l'offerta 134

Quotazioni
Dieci gradi di valore 154
I prezzi dei veicoli industriali e commerciali 169
I prezzi delle auto americane 170
I prezzi delle moto 172

RUBRICHE

Editoriale
Vecchia o storica? Pasticcio all'italiana 5

Flashback
Guido Moroni:
"Il Guido" e la rara elite 6

Fatti e persone 8

Posta 28

Appuntamenti con le storiche 128

TUTTOCLASSICO

Motoclassiche
SWM "RS 250 GS" e Ancilotti "FH 250" 1978:
Portatele fuoristrada 88

Gli specialisti
Omea:
La fabbrica degli stemmi 100



<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



TAGHeuer
SWISS AVANT-GARDE SINCE 1860



PORSCHE



PORSCHE
Centro Assistenza Porsche
Palazzo art
S. Paolina (CT)



FEGOTTO



PORSCHE
Centro Porsche Catania



Città di Palermo



Comune di Catania



Comune di Petralia



Regione Siciliana
Associazione Turismo
Sport e Spettacolo



Comune di Nola

VECCHIA O STORICA? PASTICCIO ALL'ITALIANA



369,80	Proprie determinate (italiana)
374,37	
378,93	
382,50	a euro 51,65.
388,06	euro 25,82
392,63	eressato, deve far
397,20	della L. 342/200



Per Report è "Autosconto"

Dall'alto: Questo il titolo del pungente servizio di Report sulle auto storiche. Tra gli intervistati, il presidente dell'Asi Loi e il presidente dell'Acì Sticchi Damiani.

A destra: Milena Gabanelli, giornalista conduttrice di Report. L'inchiesta è visibile digitando <http://goo.gl/DA8ymU>

Se l'argomento è stato persino oggetto di una pungente inchiesta di Report, la questione si è fatta seria, viene da pensare. Non che noi di Ruoteclassiche non lo avessimo mai evidenziato, proprio da questa pagina peraltro. Di che cosa stiamo parlando? Proprio di auto storiche, cari lettori.

Ricapitolando, puntata del noto programma Rai del 5 maggio scorso: "Passiamo al mondo delle automobili. Qui in furbizia non ci batte nessuno", anticipa la collega. "La passione per le auto d'epoca contagia gli italiani", "al compimento del 20° anno con un semplice certificato un'auto da vecchia può diventare storica e tutto cambia". Insomma, persino la Milena nazionale si è accorta che c'è qualcosa su cui far luce. "Che differenza c'è tra un'auto storica e una semplicemente vecchia?". La voce fuoricampo di Report dice "l'incremento di appassionati forse è dovuto al fatto che al compimento del ventesimo anno, con un semplice certificato, un'auto da vecchia diventa storica e tutto cambia?".

Report evidenzia ciò che sappiamo bene, e cioè che bollo e assicurazione "stracciati" fanno gola a tutti. E lancia una frecciata all'Automotoclub Storico Italiano "passato dai 30 mila iscritti del 2000 agli oltre 200 mila di oggi". Che fatti due conti... Intervistato, il presidente dell'Asi Roberto Loi, dichiara che "un veicolo è storico quando rispetta un certo periodo della sua vita" e che "tutti i veicoli astrattamente possono essere considerati storici". In astratto, sottolineiamo. Il rischio è che presto o tardi ci troveremo circondati di rottami "sfiniti" che, godendo però della defiscalizzazione da storiche, sono infinitamente più convenienti di una "500" nuova fiammante. E hai voglia a vendere au-

to nuove... Facciamo però un passo indietro. Che cosa dice la legge? Il provvedimento n. 342 del 21 novembre 2000 dispone che siano esentati dal pagamento della tassa di proprietà tutti i veicoli storici - che abbiano cioè trent'anni - e quelli di vent'anni con certificazione di rilevanza storica rilasciata dall'Asi. Le regioni hanno poi facoltà di disporre correzioni (abbiamo pubblicato la tabella a pag. 108 di Ruoteclassiche di marzo 2014). L'attestato di storicità serve anche per ottenere la polizza RC agevolata e per abbattere i costi del passaggio di proprietà. Come si ottiene? Sottoponendo l'auto a un'accurata verifica di un team di esperti e da ripetere ogni "tot", giusto? Neanche per sogno: è sufficiente inviare una "gallery" di foto a un club federato Asi che recapiterà a casa la certificazione di legge. Insomma, il solito "pasticcio all'italiana" smascherato da Report.

E il problema è serio, anche se Loi, a ragione, sostiene di applicare la legge, dimenticando però che il governo proprio a lui aveva chiesto di determinare i criteri per la definizione di storicità di un'auto. E che la Fiva (Fédération Internationale des Véhicules Anciens) ritiene che siano 30 gli anni giusti per inquadrare un'auto come storica.

Proviamo allora a credere che qualcosa cambierà alla svelta. Anche perché "in Italia siamo sommersi di auto", ricorda invece il presidente dell'Acì Angelo Sticchi Damiani (che una "lista chiusa" almeno ha provato a farla con Acì Storico, anche se zeppa di banchi...). Ce ne sono 59,3 ogni 100 abitanti, più che in ogni altro paese d'Europa. Sono 50,5 in Germania, 47,9 nel Regno Unito, 47 in Francia e 46,8 in Spagna. Il che significa che il "boom di scassoni tax free", detta alla Gabanelli, alimenta l'evasione fiscale, compromette la sicurezza e inquina l'aria. Insomma, noi ribadiamo a gran voce di essere per la conservazione delle auto, senza distinzioni, ma solo quando c'è un preciso obiettivo collezionistico. Perché solo così siamo convinti che resteranno le sacrosante agevolazioni per chi si erge a testimone del tempo. Chi utilizza invece un rottame tutti i giorni al posto della citycar moderna mette a serio rischio il sistema. Ci pensi presidente Loi. Se poi l'"Arna" e la "Duna" sono usate poco e ben conservate, che male c'è a etichettarle come storiche?

[@davgiud](https://twitter.com/davgiud)



FLASHBACK Guido Moroni

di David Chard, foto Alfa Romeo Automobilità Storico, Centro Documentazione Arese, Milano





“IL GUIDO” E LA RARA ELITE

**Di' quello che vuoi,
poi ti faccio vedere io**
Nella foto. Un raro primo piano
di Moroni, qui molto assorto al volante
di una "P2" del 1924.
In alto, sopra al titolo. Il muletto
della "164" svelato
da Quattroruote nel 1985.

Scusa Guido. Sappiamo che non avresti mai voluto finire su un giornale di macchine classiche, ma ti (ci) tocca; perché parlare di te vuol dire parlare della storia dell'Alfa Romeo, ricordare le "tue" auto di cui tanto si parla su queste e molte altre pagine. Dalla "Giulietta" alla "Giulia", dall'"Alfetta" alla "164", fino alla grande famiglia "Alfasud", nessuno di quelli che c'erano può parlare di quelle automobili senza ricordare Guido Moroni e le infinite discussioni, prima, durante e dopo averle guidate.

"Il Guido" appartiene a quella élite (oggi in via di estinzione) di cui fanno parte i collaudatori responsabili dello sviluppo e della messa a punto dei modelli. Gente che ha costruito la passione per la guida maturando una profonda professionalità, indispensabile per collaborare con i progettisti. Soprattutto quando le misure non erano computerizzate, ma affidate a mani e fondoschiena e i tecnici dovevano rispettare e fidarsi solo dei driver.

Insieme a Consalvo Sanesi e a Bruno Bonini, Moroni ha costituito un trio formidabile (tre piloti, di cui lui "mancato" non certo perché fosse più lento degli altri), unico per capacità e passione, competenza e attaccamento al marchio; ai tempi in cui le Alfa Romeo erano "il" riferimento della sportività e i suoi uomini invidiati da tutti, rivali in primis.

Berretto british, scarpette leggere, giubbotto retrò, baffi curati e, sempre e comunque, il sorrisetto beffardo di chi "tu puoi dire quello che vuoi ma poi ti faccio vedere io". E di solito ci riusciva, sia per convincere che le "sue" macchine erano le migliori sia (ma raramente e con discrezione) per sottolineare le magagne delle concorrenti; senza dirlo apertamente, piuttosto fingendo un errore in pista o una reazione improvvisa: un testacoda o un "lungo" nei prati di Balocco e poi con un sorriso: "Vedi? È bastato...". Impagabile Guido.

Le prove di Quattroruote erano per lui ogni volta un esame di laurea: macchina tirata a lucido e ta-

rata alla perfezione ("niente di particolare, è a disegno!") e guai a criticare qualcosa. Le pastiglie dei freni rumorose? "Certo, se vieni giù dal Cervino con tutta la famiglia...". Ma in pista mollano un po'... "Per andare forte bisogna schiacciare il pedale di destra, non quello al centro". Insomma, discutere le sue Alfa era come toccare la famiglia e offendere il lavoro suo e di tutti i suoi colleghi.

L'Alfa Romeo era una cosa da difendere senza riserve, sempre e comunque, anche dalle indiscrezioni della stampa invadente; tanto da considerare un'onta personale il fatto di essere stato "paparazzato" da Piero Mulone (lo storico fotografo di Quattroruote specializzato nello scovare i prototipi) al volante di una "164" muletto con carrozzeria definitiva. Guido infuriato e Piero terrorizzato: "Credevo volesse investirmi!". Quello scoop pubblicato nell'ottobre 1985 non l'ha mai digerito; quasi avesse subito un danno d'immagine.

Il "personaggio" Moroni è stato il testimonial più autorevole e convincente del marchio del Biscione che infatti ha largamente beneficiato del suo carisma, oltre che delle sue capacità, affidandogli volentieri compiti di rappresentanza nei confronti di una categoria di saputelli della guida come quella dei giornalisti dell'auto. In questo Guido ha dato molto di più di quanto spetta normalmente a un collaudatore; perché la sua lealtà era così forte da trovare naturale difendere a spada tratta qualsiasi scelta aziendale, anche quelle più difficili da digerire per un alfista talebano come lui e lo ha dimostrato con il passaggio di proprietà alla Fiat.

Ma intanto il mondo era cambiato e Moroni non ha mai voluto voltarsi indietro; per questo non ha mai amato le macchine d'epoca e preferiva parlare di quelle che sarebbero arrivate; quando non ha più potuto lavorarci si è evitato anche il ruolo di ex perché "il Guido" la storia dell'Alfa Romeo ha preferito scriverla che raccontarla. **R**

Scambio di opinioni

A destra. Ritrovo d'eccellenza durante le prove della "Giulia TZ" a Monza; da sinistra, Giancarlo Baghetti, Lorenzo Bandini (chinato), Consalvo Sanesi, Guido Moroni e Roberto Bussinello. Più a destra. Moroni alla guida di un'Alfa Romeo "P3".



a cura di **Dario Tonani**

CONCORSO D'ELEGANZA DI VILLA D'ESTE



CONCORSO D'ELEGANZA
VILLA D'ESTE
PATROCINATO DA
BMW Group

UN QUASI EN PLEIN ITALIANO



IL NOSTRO REPORTER

Nel numero di luglio torneremo a parlare più diffusamente del Concorso d'Eleganza di Villa d'Este, attraverso la cronaca di Claudio Zara (foto), che è stato selezionato dalla redazione come nostro reporter alla kermesse.



ALBERTO NOVELLI

“**S**tavolta è stata davvero dura, ma alla fine, dopo una bella discussione, ce l'abbiamo fatta”. Queste le parole pronunciate da uno dei giudici (che vuole rimanere anonimo) incaricati di scegliere la “Best in Show” al Concorso di Eleganza di Villa d'Este del 24-25 maggio. Nell'edizione 2014, infatti, il livello medio delle vetture era tale che tra le otto vincitrici di classe, praticamente tutte avrebbero potuto aggiudicarsi il titolo più ambito. Alla fine l'ha spuntata la Maserati “450 S” (1956) del collezionista svizzero Albert Spiess, che ha quindi ricevuto il Trofeo BMW Group assegnato dalla giuria di Villa d'Este.

La due giorni di Cernobbio, però, prevedeva altri due premi non meno importanti, se non addirittura più prestigiosi; quello “storico” della Coppa d'Oro, che dal 1929 viene assegnato alla vettura preferita dal pubblico presente a Villa d'Este nella giornata di sabato e il Trofeo BMW Italia decretato dal pubblico presente la domenica a Villa Erba. In entrambi i casi, la vettura premiata, con un consenso quasi

plebiscitario, è stata l'Alfa Romeo “1750 GS” carrozzata Aprile (1931) di proprietà del collezionista italiano Corrado Lopresto, che con questa Coppa d'Oro ha portato a quattro i suoi successi sulle rive del lago di Como. E come se non bastasse, si è aggiudicato anche il “BMW Group Ragazzi”, assegnato da un gruppo di giudici giovanissimi, di età inferiore ai 16 anni.

Tra le pretendenti al titolo c'era un'altra vettura del Tridente: una “V4 Sport” del 1929 con carrozzeria Zagato, equipaggiata con un motore a 16 cilindri (ha vinto la Classe Maserati). A far palpitare i cuori nella classe che intendeva omaggiare i cent'anni di attività della Casa, c'era anche la “A6GCS” del 1953 della Collezione Panini di Modena, uno dei più grandi capolavori realizzati da Pinin Farina. Lo stesso Lorenzo Ramaciotti, presidente della giuria e nella vita di tutti i giorni Responsabile Design del Gruppo Fiat, ha ammesso che il prototipo della nuova Maserati, la “Alfieri”, che ha vinto il premio riservato ai prototipi moderni, ha pre-

COSÌ HANNO DECISO LE GIURIE

Premi di classe e speciali	Vettura	Anno	Carrozzeria	Collezione
Rolls-Royce	Phantom II	1934	Boattail Gurney Nutting	Anthony Bamford (UK)
Il grande Gatsby	Hispano Suiza H6 B	1922	Sedanca Landaulette Chapron	Alexander Schaufier (A)
Via col Vento Coppa d'Oro Villa d'Este; Trofeo BMW Group Italia Referendum Villa Erba; Trofeo BMW Group ragazzi Villa Erba	Alfa Romeo 6C 1750 GS	1931	Spider Aprile	Lopresto Collection (I)
Villa d'Este Style	Ferrari 250 Europa	1953	Berlinetta Pinin Farina	Jan de Reu (B)
Da St. Tropez a Portofino	Ferrari 250 GT LWB	1959	Spider California, Scaglietti	Sarah Allen (UK)
Le Fuoriserie	Fiat Abarth 2000 Scorpione	1969	Coupé Pininfarina	Shiro Kosaka (J)
Maserati	Maserati V4 Sport	1929	Spider Zagato	Lauwrence Auriana (USA)
Piloti per Diletto	Ferrari 250 GT Tour de France	1957	Berlinetta Scaglietti	Destriero Collection (MC)
Da Corsa Trofeo BMW Group Best in Show Jury	Maserati 450 S	1956	Barchetta Fantuzzi	Albert Speiss (CH)
Concept cars & Prototipi	Maserati Alfieri	2014	Maserati	Maserati

Lo stile mette le ali

Nella pagina a fianco. La Maserati "450 S" (1956) del collezionista svizzero Albert Speiss vincitrice del titolo "Best in Show", assegnato dalla giuria di Villa d'Este.

Premi a gogò

Sotto, da sinistra in senso orario. Corrado Lopresto a bordo della sua premiatissima Alfa Romeo "6C 1750 Gran Sport" Zagato-Aprile (1931); il gruppo delle vincitrici di classe; Maserati "V4 Sport" (1929) carrozzata Zagato; il folto pubblico intervenuto nella giornata clou del sabato.



so spunto stilistico proprio da questa vettura. La Classe "Villa d'Este Style" è stata vinta dalla Ferrari "250 Europa" (1953), con carrozzeria Pinin Farina, del collezionista belga Jan de Reu, mentre la classe "Fuoriserie" è andata alla Fiat "Abarth 2000 Scorpione" (1969) del giapponese Shiro Kosaka, senza dubbio la vettura più bassa, rumorosa ed estrema di tutto il Concorso. Il palmarès più importante è stato quello sfoggiato da una Ferrari "250 GT Tour de France" del 1957, con carrozzeria berlinetta di Scaglietti: il telaio numero 0677GT ha, infatti, nella sua storia sportiva una vittoria assoluta al Tour de France e una di classe alla Mille Miglia.

Per il quarto anno consecutivo, al Concorso di Cernobbio è stato dato ampio spazio anche alle motociclette storiche. Il titolo di "Best of Show" è andato a una Opel "Motoclub Supersport" del 1929; ma lo spettacolo più apprezzato dal pubblico è stata senza dubbio la rassegna di due ruote da record dal 1929 al 1937. (Massimo Delbò)





L'ULTIMA CURVA

Addio JACK

Si chiamava John Arthur Brabham, ma tutti lo conoscevano come Jack. Il grande pilota australiano, classe 1926, si è spento a 88 anni nel suo Paese lasciando nella bacheca dei ricordi di tutti gli appassionati di Formula Uno ben tre titoli mondiali: 1959, 1960 e 1966. Ma il suo nome è anche strettamente legato alla fabbrica omonima di automobili da corsa da lui fondata. Fu del resto proprio con una Brabham che egli vinse il suo ultimo campionato.

L'anno dopo, il 1967, il Mondiale fu vinto ancora da una monoposto con il suo cognome, guidata però dal neozelandese Dennis Hulme. A Jack toccò la piazza d'onore. Nel 1970 egli decise di ritirarsi dal Circus, a 44 anni, dopo quindici anni di attività e una carriera spettacolare conclusa quell'anno al GP del Messico con un punteggio di tutto rispetto, 25 punti, che lo portò al quinto posto assoluto nella classifica conduttori. Nella sua lunga vita assistette anche alla svolta epocale della Formula Uno, quella che vide il motore passare dall'anteriore al posteriore delle monoposto e il peso calare a tutto vantaggio della maneggevolezza e della stabilità. Una soluzione portata avanti dall'amico John Cooper, che trovò in Jack un valente pilota.

Fu la stessa Regina d'Inghilterra a nominarlo cavaliere nel 1977 e, per uno come lui, cittadino del Commonwealth, fu forse il più grande onore.



ANTRODOCO (RI)

RIFATTO IL TORNANTE DELLA MILLE MIGLIA

La Freccia Rossa non è solo belle auto ma anche e soprattutto piccole e grandi storie. Come quella, segnalataci dal collega Fernando Felli, che ha visto protagonista la curva della Mille Miglia di Antrodoco, al km 1.100 direzione L'Aquila della SS 17, in provincia di Rieti, nella quale transitarono

nove edizioni della corsa, dal 1949 al 1957. Grazie all'Anas, l'intera area è stata riqualificata e restaurata anche con l'apposizione di cartelli e di una targa in travertino ai bordi del tornante. Il 16 maggio, alle ore 20.20, per la seconda tappa della Mille Miglia che ha portato la carovana da Padova a Roma, un centinaio di persone sono tornate in prossimità della storica curva per applaudire il più grande museo itinerante del mondo.



Periodico mensile giugno 2014

DIRETTORE RESPONSABILE David Giudici
ART DIRECTOR Stefano Tosi
REDAZIONE Fulvio Zucco (caporedattore)
 Alfredo Albertini (caposervizio)
 Fabrizio Greggio (caposervizio)
 Dario Tonani
IMPAGINAZIONE Paolo Pedrozzi, Barbara Bossi
SEGRETARIA DI REDAZIONE Paola Pisati
COLLEZIONE QUATTORRUOTE HANNO COLLABORATO Federico Robutti
 Matteo Albertini, Alessandro Barteletti, David Chard, Massimo Condolo, Laura Confalonieri, Massimo Delbò, Gaetano Derosa, Marco Di Pietro, Giuseppe Frustaci, Alessandro Giudice, Antonello Jelitto, Lino Mattia, Paolo Mazzetti, Gilberto Milano, Marco Niero, Maurizio Schifano, Giuseppe Valerio
FOTOGRAFIE Matteo Albertini, Archivio Quattoruote, Archivio Ruoteclassiche, Automobilmuseo Storico Alfa Romeo, Giuseppe Barone, Alessandro Barteletti, Alessandro Bianchi, Massimo Campi, Paolo Carlini, Massimo Condolo, Laura Confalonieri, Massimo Delbò, Luci e Immagini, Thomas Maccabelli, Paolo Mazzetti, Alberto Novelli, Maurizio Schifano, Massimiliano Serra, Studio Alquati, Daniele Tenconi
Copertina: Massimiliano Serra
DISEGNI Archivio Quattoruote, Archivio Ruoteclassiche
 In questo numero la pubblicità non supera il 45%

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

EDITORIALE DOMUS

S.p.a.
Presidente Giovanna Mazzocchi Bordone
Amministratore delegato Sofia Bordone
Brand manager Anna Amodeo
Marketing manager Giorgiana Scianca
International Director Sofia Bordone
Licensing & Syndication Carmen Fignini, fignini@edidomus.it, Tel. +39 02 82472487
Ufficio Stampa Elisabetta 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: Autopro, 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-Valle D'Aosta: DueA Communication Sas, via S. Francesco d'Assisi, 22 - 10121 Torino tel. 011 3997851 fax 011 3997714. **Liguria:** Comunicare di Alessandro Monti, Via M.Polo, 10/6 - 16136 Genova mail monticomunicare@libero.it, tel 010 218783.
Veneto, Friuli V. G. e Trentino Alto Adige: Studio 71 sas di Zappardi Andrea & C., via G. Dalla Bona, 4a - 37138 Verona, tel. 045 8039204, fax 045 8015004
Emilia Romagna, Marche e Umbria: Massimo Verni Pubblicità, via San Pier Tommaso, 18/3 (int. 4) - 40139 Bologna, tel. 051 544145 fax 051 7458932. **Lazio e Campania:** Interspazi, via Lorenzo Valla, 38/A - 00152 Roma, tel. 06 5806368-5819853, fax 06 5899492.
Sardegna: Giampiero Apeddu, via S'Arrullioni, 28 - 09126 Cagliari, tel. 070 43491. Per le restanti regioni contattare Tel. 02 82472253

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

ABBONAMENTI ITALIA
 Numero Verde 800-001199 (dal lunedì a venerdì dalle 9 alle 21, sabato dalle 9 alle 17.30)
 fax 02 57318421 - E-mail: uf.abbonamenti@edidomus.it
 Abbonamento annuale (12 numeri): € 48,90 (+3,90 contributo spese spedizione).
 Modalità di pagamento:
 - carta di credito (American Express, 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 2601 03089 33034, 100000020749, 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:
 - contrassegno (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

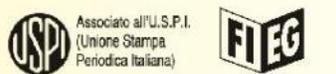
Back issues: € 7,50 (postal changes not included).
 Payment method:
 - by credit card: American Express, Diners, Mastercard, Visa
 - bank transfer on Intesa Sanpaolo SpA, via Caboto 41/43, 20084 Corsico (MI), IBAN IT 2601 03089 33034, 100000020749, Swift: Code BCITITMM.

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

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 - 20086 Seggiano di Pliottello (MI)



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



Per la vostra
passione,
la sfida più alta.

COPPA D'ORO DELLE DOLOMITI



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

Dal 1947.

2014

17 | 20 luglio
CORTINA D'AMPEZZO 

Iscrezioni online:
www.coppadorodelledolomiti.it

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



CONCESSIONARIA DI



AUTOMOBILE CLUB
BELLUNO



Automobile Club d'Italia

Quattro giorni di pista, regolarità E BUONA TAVOLA

Al via, dal 3 all'8 giugno, tra Modena, cuore della Motor Valley, e Firenze, l'edizione 2014 di Modena Cento Ore Classic, evento per certi versi unico nel panorama motoristico nazionale, capace di unire regolarità, pista, scalate in montagna, paesaggi meravigliosi e cucina d'autore.

Due, come di consueto, le sezioni in cui è articolata la manifestazione: la "velocità" offrirà un percorso di circa 100 chilometri di gare in pista e altrettanti di prove speciali, con 12 rilevamenti a cronometro sugli Appennini e due corse sui mitici circuiti di Imola e del Mugello.

La sezione "regolarità" seguirà lo stesso percorso, articolandosi in 12 prove di media su strade chiuse al traffico immerse in paesaggi mozzafiato e 12 prove cronometrate negli stessi circuiti della "velocità", per un totale di 50 chilometri di giri in pista e più o meno il doppio di prove di



media. Al termine di ogni giornata delle quattro previste gli equipaggi potranno rilassarsi in location uniche, godendo di ottimi vini locali e dei manicaretti di grandi chef, con tanto di intrattenimento musicale; la serata di gala conclusiva è prevista all'interno dell'antico Palazzo Ducale, nella prestigiosa Accademia Militare di Modena. Per informazioni: www.modenacentooreclassic.it

Turismo e agonismo

Sopra. In primo piano, una Shelby "GT 350".

A sinistra. Un concitato briefing con un commissario di corsa.



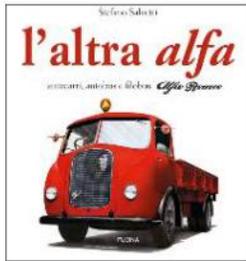
MILLE MIGLIA

QUELLE ALI SPERICOLATE E UN PO' PRETENZIOSE...

Due Mercedes "300 SL" protagoniste, in qualche modo, dell'ultima edizione della Mille Miglia: la prima, vittima di un incidente sulla Strada Provinciale Cimina, tra Viterbo e Roma, dove sono state coinvolte due vetture della carovana e un BMW di passaggio. Quella dei fratelli tedeschi Alexander e Konstantin Sixt (nella foto a destra) ha riportato la peggio; nessun ferito grave, ma danni che si possono solo immaginare, per una vettura del valore stimato di circa 800 mila euro. La seconda, sempre di un tedesco, respinta al momento dell'iscrizione, perché ritenuta inidonea sul piano della conformità storica. Il proprietario si è anche molto risentito nei confronti degli organizzatori bresciani che hanno rifiutato la sua vettura del 1954. Nella sua piccola risposta affermava, infatti, di non capire cosa ci fosse di strano se al posto dei tipici sedili in tessuto scozzese aveva montato dei sedili anatomici in pelle e che, se ritenuto proprio così disdicevole, avrebbe potuto smontare il moderno condizionatore d'aria, installato per contrastare l'alta temperatura nell'abitacolo dell'"Ali di gabbiano". Quanto al motore, concludeva il pragmatico teutonico, pur essendo vero che

quello presente sulla vettura non è del tipo adottato in origine dalle "300 SL" del 1954, è risaputo che il propulsore montato, del 1962, appartenente alla serie successiva (la "300 SL roadster") gira molto meglio. Il discorso vale pure per la modifica dell'accensione, a doppia bobina, non originale ma molto più efficace del sistema a bobina singola. Il resto, moderni ammortizzatori regolabili e gomme ribassate servono solo per migliorare comfort e tenuta di strada, mica per altro...

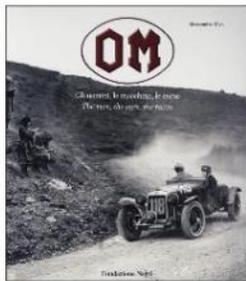


L'ALTRA ALFA

Autore: Stefano Salvetti
Editore: Fucina
Pagine: 450
Prezzo: 60 euro

Con il titolo evocativo di "L'altra Alfa", l'autore Stefano Salvetti esplora un mondo spesso dimenticato e sconosciuto; quello dei mezzi pesanti costruiti dapprima al Portello e poi a Pomigliano, fino al Brasile con la FNM. L'altra

faccia dell'Alfa Romeo, rimasta spesso nell'ombra sebbene fosse uno dei settori più significativi, addirittura il più importante dopo la Seconda Guerra Mondiale, con l'esaurirsi delle commesse belliche dei motori d'aviazione. Nel volume viene offerta una panoramica riccamente illustrata degli autocarri, degli autobus e dei filobus, che assieme ai propulsori avio, tennero in piedi la Casa milanese negli anni 30, furono il pilastro portante negli anni 40 e il settore trainante fino all'avvento della "1900", ma soprattutto della "Giulietta".

**OM - GLI UOMINI, LE MACCHINE, LE CORSE**

Autore: Alessandro Silva
Editore: Fondazione Negri
Pagine: 304
Prezzo: 46 euro

L'avventura imprenditoriale e sportiva della Officine Meccaniche comincia nella primavera del 1918, con la costruzione della prima automobile - la "S 305" - che si rifà all'ultimo modello della Züst, marchio automobilistico bresciano di cui la OM

aveva acquisito la fabbrica un anno prima. Nel 1922 iniziano i primi successi sportivi, che culmineranno cinque anni dopo - nel 1927 - quando l'OM scriverà definitivamente il suo nome nell'albo d'oro delle corse automobilistiche, vincendo la Mille Miglia con la coppia Nando Minoja e Giuseppe Morandi, a bordo di una "665 Superba". Il volume, con testo in italiano e inglese, ripercorre soprattutto l'epopea sportiva del marchio bresciano fino al 1935, cioè due anni dopo la sua assimilazione nel Gruppo Fiat (anche se rimase un'azienda autonoma). Particolarmente ricca e interessante la sezione iconografica, che rivista gli anni eroici del motorismo sportivo, con splendidi immagini d'epoca, molte delle quali inedite.

**AYRTON SENNA**

Autore: Mario Donnini
Editore: Giorgio Nada
Pagine: 208
Prezzo: 40 euro

Un viaggio emotivo condotto sul doppio

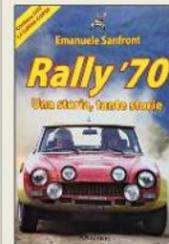
binario della testimonianza visuale e dell'approfondimento intimista, a vent'anni dalla scomparsa del campione più amato della Formula 1. Centinaia di scatti, accompagnati da rivelazioni inedite, aneddoti e confidenze raccolti da chi l'ha conosciuto bene.

MILLE MIGLIA 2013

Autore: Paolo Maggi e Diego Tamone
Editore: Tecnograf
Pagine: 178
Prezzo: 35 euro

In trenta capitoli il volume racconta e documenta

fotograficamente, con oltre 1300 immagini, la scorsa edizione della Freccia Rossa. Dai 415 equipaggi partiti alla premiazione finale; con l'albo d'oro delle edizioni storiche, l'ordine di partenza 2013 e le classifiche finali.

RALLY '70

Autore: Emanuele Sanfront
Editore: Ananke
Pagine: 350
Prezzo: 25 euro

Oltre dieci anni di corse vissute in prima persona dall'autore; con i piloti, le

macchine, l'atmosfera e curiosi "dietro alle quinte" di uno dei periodi d'oro dei rally. In allegato il DVD con il filmato "La lunga corsa" che celebra la straordinaria (e vincente) stagione agonistica 1975 del gruppo Fiat.

CONCORSI D'ELEGANZA

Porsche e Osca trionfano **A WARREN**



Nella splendida cornice del locale Golf and Country Club, sotto un cielo che ha minacciato pioggia fino all'ultimo, è andata in scena il 10 maggio la seconda edizione del Concorso d'Eleganza di Warren (Essex, Inghilterra), che quest'anno rendeva omaggio ai cent'anni della Maserati e ai sessanta della Mercedes-Benz "300 SL".

Al vaglio della giuria 140 tra le più belle vetture da collezione "di stanza" in Europa, con una foltissima delegazione di auto usate dai potenti della terra, come una Jaguar "SS100" (1938) commissionata dal Re di Romania e carrozzata Leonida & Co, di Bucarest o la Rolls Royce "Silver Wraith II" (1980) di proprietà della Principessa Margaret. Molte le Aston Martin, le Lagonda, le Porsche e le Ferrari presenti.

Proprio alle "Italian Grand Touring" è stata dedicata una delle classi più ammirate e apprezzate, che ha visto primeggiare la Osca "1600GT" Touring del 1961 (foto sotto, a sinistra) del collezionista Corrado Lopresto, in un parterre che comprendeva ben sei vetture di Maranello ("250 GTE", 1961; "250 GT SWB Berlinetta", 1962, "365 California Spider", 1967; "365 GTC", 1969; "365 GT4 Berlinetta Boxer", 1974; "308 GTB", 1980), una Dino "246 GT" (1966), una Maserati "3500 Spider" Vignale e un'Alfa Romeo "1900 C SS" Touring (1954), piazzatasi alla piazza d'onore. Per la cronaca, il premio Best of Show è andato a una Porsche "356 Carrera GT" (foto sotto a destra).



JAGUAR

RINASCE IL MITO DELLA "LIGHTWEIGHT E TYPE"



La Jaguar sta per avviare un'ambiziosa quanto singolare operazione di recupero del proprio glorioso passato motoristico: la ricostruzione artigianale di sei nuove "Lightweight E Type", celebre versione superteggera in alluminio della "E Type", costruita tra il 1963 e la fine del 1964. Il progetto originario prevedeva 18 esemplari, ma ne furono costruiti soltanto 12; ai sei che non videro mai luce vennero comunque assegnati i numeri di telaio, che ora Jaguar recupererà per costruire mezza dozzina di vetture secondo le esatte specifiche

tecniche di cinquant'anni fa. Grazie alla sua carrozzeria di alluminio e all'essenzialità dell'abitacolo (per esempio i finestrini laterali a comando manuale), l'"E Type" alleggerita pesava circa 114 kg in meno della versione standard e montava un motore a 6 cilindri in linea di 3,8 litri. Delle 12 vetture originarie - all'epoca condotte da piloti del calibro di Graham Hill, Jackie Stewart, Roy Salvadori e Briggs Cunningham - pare che oggi ne siano sopravvissute 11. Il primo esemplare di questo nuovo lotto sarà probabilmente pronto entro la fine dell'estate.



AXA ART

UNA POLIZZA PER LA COLLEZIONE

Dopo due anni di studio sul campo, grazie alla collaborazione di un team di operatori ben noti ai collezionisti di auto storiche, la Axa Art, leader nel settore assicurativo del "fine art", ha sviluppato una polizza, denominata "Classic Car Collection", dedicata alle vetture storiche. La nuova polizza, prima in Italia nel suo genere, non si limita ad assicurare la collezione "statica", ma offre una copertura estesa all'utilizzo nel tempo libero, per la partecipazione a rievocazioni storiche, raduni e incontri tra appassionati. Anche i danni patiti e provocati da terzi nel corso di manifestazioni come la recente Mille Miglia sarebbero così indennizzati, in modo da salvaguardare non solo la tranquillità dei proprietari ma anche lo stato originale del veicolo (con coperture Furto, Incendio, Grandine, Kasko). In caso di danno alla vettura, "Classic Car Collection" mette inoltre a disposizione un network di specialisti, tra cui i migliori restauratori, in grado di stabilire con il collezionista, le soluzioni più adatte per il ripristino del mezzo alle condizioni originarie, nel massimo rispetto del suo valore storico. Un team di esperti è inoltre a disposizione per valutare le auto, così che la cosiddetta "stima accettata" non comporti alcuna discussione al momento del sinistro. Per informazioni: www.axa-art.it



BERGAMO HISTORIC GRAN PRIX

IN 50 SOTTO LE MURA

Torna il 15 giugno, sul "Circuito delle Mura", il Bergamo Historic Gran Prix, rievocazione del G.P. di Bergamo, vinto nel 1935 da Tazio Nuvolari. Una cinquantina le vetture ammesse, suddivise nelle categorie Anteguerra G.P. e Sport, F1, F2, Formula Junior e F3 fino al 1975, GTS e Sport fino al 1975. Già confermata la presenza di diverse Bugatti e di alcune vetture dal glorioso passato sportivo, come la F1 Lancia Marino (1959), la F1 Cooper BRM "T75" ex Jochen Rindt, la McLaren "1B" (1966), la Porsche



"935" Vaillant ex Rabl e la Porsche "934" Jägermeister. Invitati anche i piloti Arturo Merzario, Alex Caffi e Jarno Trulli.

Vuoi proteggere ovunque le tue auto storiche?

Classic Car Collection
la soluzione che conosce
la tua passione!

L'offerta che mancava ad un costo
"tagliato" su misura per la tua collezione:
Kasko / Furto / Incendio /
Atti Vandalici / Eventi Atmosferici

Photography/Peter Williams - Art Direction/Rhodesna/Proctor

www.axa-art.it


redefining / art insurance

GOODWOOD FESTIVAL OF SPEED

Dopo oltre un secolo si rivede **LA FIAT "S76"**



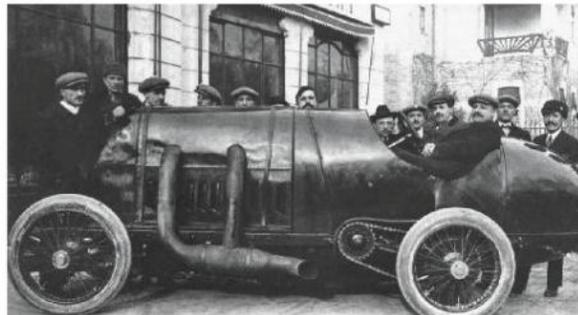
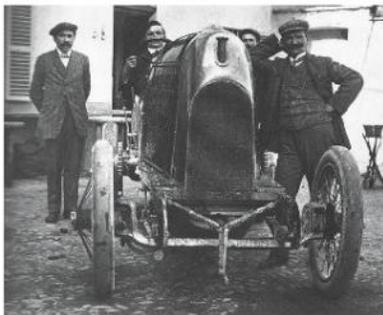
Si va definendo il programma dell'imminente Festival of Speed di Goodwood, che si terrà sul celebre circuito britannico dal 26 al 29 giugno. E l'ultima riguarda una prestigiosa vettura italiana, la Fiat "S76", considerata l'auto più veloce del 1911, che tornerà a muoversi per la prima volta dopo cent'anni d'immobilità.

Della celebre vettura da record vennero costruiti due esemplari, con l'obiettivo di strappare alla "Blitzen Benzes", prodotta dalla Benz nel 1909, il record sul chilometro e sul miglio lanciato. Quello del miglio fu in effetti ottenuto con al volante Pietro Bordino nel 1911, a Saltburn Sands; quello del chilometro, invece, fece sì registrare a Ostenda, in Belgio, una velocità superiore alle 135 miglia orarie (217,4 km/h), ma non venne omologato in quanto la "S76" non riuscì a completare la seconda prova - quella di ritorno - entro il limite perentorio di un'ora dal primo tratto.

Uno dei due esemplari venne smantellato dalla Fiat al termine della Grande Guerra, perché i suoi segreti non finissero nelle mani del-

la concorrenza; l'altro fu acquistato dal nobile russo Boris Soukhanov e dopo la prima guerra mondiale prese la via dell'Australia, dove le furono applicate alcune migliorie per presentarla al pubblico con la nuova generica etichetta di Fiat "Racing Special". Dal 2003 questa seconda "S76" appartiene al collezionista di Bristol Duncan Pittaway, che le ha rimontato l'originario motore a 4 cilindri di 28,5 litri recuperato dall'esemplare smontato e ha avviato un lungo e minuzioso restauro durato ben dieci anni.

Ma le novità di Goodwood non sono finite: il grande John Fitzpatrick si metterà per la prima volta al volante della Porsche "935 JLP-4" dell'ex avversario John Paul Jr., contro il quale - perdendo il confronto - corse il Campionato Imsa 1982. L'intento è quello di accendere i riflettori sulla fondazione che si sta occupando della ricerca attorno alla malattia che ha colpito l'amico John Paul Jr., da tempo ricoverato in ospedale per un grave disturbo neurodegenerativo.



Un record in bianco e nero

A sinistra. Imponente e a suo modo affusolata, la "S76" che Bordino portò al record sul miglio lanciato. In alto. John Fitzpatrick accanto alla Porsche "935 JLP-4" dell'amico ed ex rivale John Paul Jr.

CUERVO Y SOBRINOS CUP

DALLA NOSTRA SEDE ALLE ALPI

Partirà il 3 luglio dalla sede della prestigiosa Collezione Quattroruote, qui da noi a Rozzano, la seconda edizione della Cuervo y Sobrinos Cup, gara di regolarità classica, inserita dalla Csai tra i "Grandi eventi" della stagione e nata dalla partnership tra Scuderia Tricolore, Canossa Events e la nota griffe cubana d'orologeria Cuervo y Sobrinos. Dopo la prima giornata, che si concluderà con la cena inaugurata di gala nel Museo Diocesano, che sorge nella cornice dei chiostri di Sant'Eustorgio a Milano, la carovana si sposterà nel circondario di Bormio, per percorrere un suggestivo itinerario a cavallo di tre nazioni: Italia, Svizzera e Austria. Venerdì gli equipaggi attraverseranno i paesaggi dei laghi, della Svizzera e di Sankt Moritz; il giorno dopo sarà la volta dell'Engadina, dell'Austria e dello Stelvio, con arrivo e cena a



quota 3000; la domenica saranno invece protagoniste le curve della Valtellina, i laghi di Calcano, il Parco Nazionale dello Stelvio, Isolaccia e la Val di dentro, dove si svolgeranno le premiazioni finali. La gara si svolgerà su un totale di 600 chilometri e sarà aperta a un massimo di 60 vetture costruite entro il 1969. Per informazioni: www.cuervoysobrinos-cup.com





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



Alfa Romeo "Giulietta"

RUOTINE CLASSICHE

60 ANNI PORTATI GIOCANDO

**Di tutti i colori**

Scala attorno a 1:24 per queste "Giulietta Sprint" prodotte dalla Marchesini a fine anni 50. La scocca è in plastica, il fondino in lamierino, come anche l'abitacolo.

Festeggiamo il compleanno tondo del celebre modello del Biscione con il più classico dei regali, che avrebbe fatto la gioia dei ragazzini dell'epoca: un modellino in scala. Anzi, per l'esattezza, nove. Coloratissimi e tutti, a loro modo, piuttosto fedeli. E l'ultimo si poteva anche "guidare"

La Svizzera le voleva così

Poker di modelli in scala 1:48 della Mercury (1956) nelle originali livree bicolore previste per il mercato elvetico; gli abbinamenti cromatici sono gli stessi utilizzati anche per la Fiat "600 Multipla", prodotta dalla stessa Casa.

**Giocattolo da guidare**

Splendida "Giulietta Sprint" 1:18 in plastica della APS. Il modello, filoguidato, è contraddistinto dal numero di catalogo 306 e riconducibile al biennio 1959-1960.



8 SETTEMBRE 2014



L'anno scorso abbiamo cambiato la data della nostra asta RM a Londra, che si svolge ai primi di Settembre in concomitanza con il prestigioso Concours d'Elegance. La nuova data e la nostra partnership si è rivelata un gran successo. Con oltre £21.700.000 di vendite, è il miglior risultato mai ottenuto per la RM a Londra. Chiamaci ora per consegnare la vostra automobile a quest'asta prestigiosa, in concomitanza con il Concours d'Elegance, Hampton Court Palace.

Ferrari 250 GT/L 'Lusso' del 1964 carrozzata da Scaglietti
Una delle Ferrari stradale più favolose di tutti i tempi, questo esemplare fu venduto l'anno scorso per un prezzo eccezionale di £817,600.

ISCRIZIONE AI LOTTI APERTE

MILAN +39 02 9475 3812

UK +44 (0) 20 7851 7070

CANADA +1 519 352 4575



RM AUCTIONS

www.rmauctions.com



Gli editoriali di Gianni Mazzocchi 1906-1984

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

LA NUOVA AUTOMOBILE

febbraio 1976

La "molla" che spinge verso una nuova automobile, e tanto più chi è giovane o giovanissimo, nasce da un moto dell'animo, simile a quello amoroso, e induce talvolta a una scelta irrazionale, del tutto impulsiva. Certamente nessuno accetterebbe suggerimenti per scegliere la donna da amare; sarebbero sgraditi oltre che assurdi: su questo argomento i consigli sono inutili.

Questo parallelo "donna-automobile", superfluo precisarlo, è solo paradossale: grazie a Dio la donna è ben diversa da una macchina.

Quando si tratti di un'automobile qualche cosa si può invece suggerire, e qualche suggerimento vale la pena di ascoltarlo.

Come la grande passione per una diva può esprimersi anche solo con l'assistere agli spettacoli in cui ella appare, e collezionando fotografie di lei, così il giovane aspirante automobilista esprime la sua passione per l'automobile assistendo alle corse, di presenza o alla televisione, e tappezzando la sua stanza con fotografie e posters di Ferrari, di "Stratos", di Alfa "33". E come nella vita finirà poi con lo sposare una brava ragazza (magari con una piccola dote e molta buona volontà di lavorare), così anche nella scelta dell'auto finirà per scegliere una "brava" automobile, che funzioni bene e consumi poca benzina. Può anche darsi che il nostro giovane automobilista non abbia preoccupazioni finanzia-

rie; tuttavia anche in tal caso, come non sposerà la diva famosa così è meglio lasciar perdere il bolide da 250 km/ora non solo e non tanto perché non è facile trovare strade dove siano permessi i 250 km/ora ma per ragioni pratiche, e direi anche morali. L'automobile infatti si può cambiare facilmente, salendo ogni volta un gradino nella scala delle qualità e delle prestazioni. Chi cominciasse con una 300 HP non avrebbe più la gioia di "progredire", e nella vita la più grande soddisfazione sta proprio nel progredire. Allora, domanderete voi, dobbiamo cominciare con una "126", cioè dal primo gradino, perché così saremo sicuri che in seguito potremo salire altri e avere automobili migliori? Rispondiamo che bisogna riflettere prima di qualsiasi decisione. Si pensa infatti che la "126" sia una vettura più economica: ma lo è davvero? È indubbiamente un'automobile che ci consente di muoverci molto meglio che a piedi: direi che c'è più differenza fra il viaggiare in "126" e l'andare a piedi, di quante ce ne sia fra l'andare in "126" piuttosto che in Rolls Royce. Però non è il caso di esagerare.

Anzitutto, se potete spendere meno di due milioni, trovate sul mercato italiano una quindicina di vetture più o meno di tal prezzo; anche nella classe minore c'è dunque possibilità di scelta. A decidere questa scelta, oltre al prezzo, in via assoluta elemento base, ma non il so-

lo che conta, intervengono la valutazione della macchina e il servizio che deve darvi. Se voleste, per esempio, avere una bella automobile principalmente per fare bella figura, potete trovare, sotto i due milioni, ottime occasioni. Ci sono vetture che, "in buone mani", hanno fatto, sia pure in diversi anni, poche migliaia di chilometri, e costituiscono, seppur usate, un affare. Se questo non è il vostro caso, se a voi serve una macchina per l'uso quotidiano, per lavorare o per andare al lavoro, allora "l'esame di coscienza" deve essere approfondito. Userete la macchina tutti i giorni? Solo in città o anche per molti viaggi medi e lunghi?

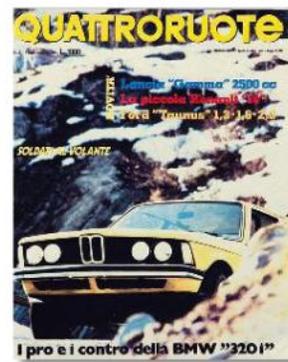
Da soli, in due, o, abbastanza spesso, con amici e parenti?

Rispondendo a tali interrogativi si deve concludere che la scelta non va effettuata considerando solo il prezzo di acquisto. Molte volte, scartata la vettura minima, una vettura media può dare la massima soddisfazione. C'è il problema del consumo, dirà qualcuno; ma tra l'andare a 100 all'ora con una macchina piccola e andare a 100 all'ora con una macchina superiore, qual è la differenza di spesa? La "126" a 100 km all'ora consuma poco più di 7 litri in 100 km; una "1500" alla stessa velocità ne consuma 8.

Se in un intero anno pensate di fare 20.000 km (e tale chilometraggio è già al di sopra della media), la differenza di spesa sarà di L. 60.000 circa. L'ammortamento, in tre anni, di una "126" equivale all'ammortamen-

to in 5 anni di una vettura da un litro e mezzo; inoltre una vettura un po' superiore alla "126", adoperata con giudizio, richiede poche spese di riparazione, e, soprattutto, con essa si possono fare viaggi e gite, in 4-5 persone, e con maggior confort e con maggior sicurezza. Giuste considerazioni, direte voi; ma dalla tabella dei costi d'esercizio risulta che, tutto compreso, 20.000 km in un anno, con una vettura minima, costano 100.000 lire al mese; invece con una "1500" 160.000 al mese.

La differenza è insostenibile? Se è insostenibile e se pensate di adoperare la macchina solo per andare in ufficio, c'è da considerare seriamente anche l'alternativa ancora più economica: quella di un abbonamento tramviario o alla metropolitana, dove c'è.



La precedenza alla sicurezza
Sopra. Che lettura dare dei costi di gestione di un'automobile? Nel suo Editoriale, il direttore offre la sua interpretazione.

La Fiat "Coupé"? UNIVA DUE MONDI

In occasione dei vent'anni della Fiat "Coupé" (presentata in realtà a fine '93), il suo designer Chris Bangle ha voluto omaggiare la vettura con due poster commemorativi che ne celebrano i tratti distintivi. Gli abbiamo rivolto un paio di domande, ricordando che fu l'ultima automobile che Bangle creò in qualità di designer puro (prima che in BMW, al ruolo di creativo affiancasse quello di manager).

Che cosa ha rappresentato per lei la Fiat "Coupé", vettura all'epoca decisamente innovativa dal punto di vista del design, ma anche con interessanti rimandi al passato?

La "Coupé" è stata l'ultima auto di cui ho disegnato gli esterni in ogni singola linea. Dopo quel progetto sono stato "sepolto" in profondità nel management del design e non ho più avuto l'opportunità di esprimermi attraverso la creatività in modo così significativo e senza mediazioni. All'origine del design della "Coupé", c'era la volontà di unire due mondi che amavo moltissimo: quello mitico della Ford "GT40" e quello dei carrozzieri italiani degli anni 70 e 80, in particolare guardando a modelli come la Chevy "Ramarro" di Bertone del 1984 e la Lamborghini "Athon". Avevo previsto altri omaggi ad automobili culto, come la Porsche "911" di cui riprendevo le forme arrotondate della coda, ma prevalsero le linee squadrate dettate dalla galleria del vento. È significativa anche l'origine del disegno del tappo del serbatoio. Una sera stavamo guardando il film "Dirty Mary, Crazy Larry" del 1974, insieme con Moray Callum, oggi direttore del design Ford. Nel film ci sono varie scene in cui la telecamera inquadra il tappo del serbatoio di una Dodge "Charger" da corsa e abbiamo deciso insieme che era così bello che avremmo ripreso quel concetto. Usai come riferimento alcuni tappi di serbatoio di auto da corsa europee e il disegno che ne derivò piacque così tanto al management che si decise di realizzarlo.

Qual è stata la scintilla che le ha fatto associare la vettura al corpo femminile?

L'associazione con il corpo femminile sta tutta nell'immagine po' barocca che le forme ultra-arrotondate creano. Il volume a "doppio seno" delle luci anteriori è però ciò che chiamo un furto diretto dal migliore lavoro di Dio! Il motivo è come sempre un vincolo tecnico. I fanali continuavano a essere posti più in alto a causa



della meccanica, e il solo modo di contenerne le forme era di farli a scomparsa come nella BMW "840", oppure innalzare la linea del cofano e del paraurti. La linea soffriva già di ruote troppo piccole in proporzione alle forme, quindi rendere il frontale visivamente più grande e pesante non era un'opzione praticabile; i fari retrattili erano proibitivi come costi. Ho creato questi doppi volumi dei fari per necessità, per alleggerire la linea. Mi ricordo che la prima volta che abbiamo mostrato la vettura a un dirigente Fiat, questi ha storto il naso e ha chiesto: "come pensate di pulire quei fari?". Il mio capo, Ermanno Cressoni, si avvicinò in fretta all'auto e accarezzò i fari dicendo: "Con amore, ingegnere, con amore..!".



Il Double Chevron

IN MOSTRA AD HAARLEM



A lezione di "DS"

Sopra. Un autentico "professore" illustra il funzionamento dell'impianto idropneumatico della "DS".

Sotto. Il padiglione espositivo.

A destra. Una curiosa "2 CV" elettrica.

Si è tenuta il 3 e 4 maggio presso la Fiera di Haarlem (Paesi Bassi) la ventesima edizione di "Citromobile", annuale esposizione con mostra-scambio dedicata esclusivamente alle vetture del Double Chevron, un evento unico sotto molti aspetti.

Sono ben poche, infatti, le fiere monomarca e monotematiche con numeri tanto imponenti: un luminoso padiglione di 14.000 metri quadrati di superficie, con 160 espositori da tutta Europa e oltre 9000 visitatori, in crescita persino rispetto all'edizione precedente. Anche quest'anno i Citroënisti hanno potuto trascorrere due giorni molto intensi, passeggiando tra i numerosi stand ricchi di automobili e pezzi di ricambio vecchi e nuovi, alla ricerca dell'occasione di una vita o semplicemente per incontrare appassionati provenienti da ogni angolo del continente.

Tra i partecipanti, decisamente folta la presenza di olandesi, tedeschi e francesi; pochi i visitatori italiani, presenti invece tra gli espositori specializzati. Osservata speciale la "CX", della quale ricorre quest'anno il quarantesimo anniversario. Deludente per alcuni l'area di vendita delle vetture storiche: prezzi proibitivi in molti casi, soprattutto per quanto riguarda le ammiraglie "DS" (abbiamo visto esemplari superare di quasi il triplo le nostre quotazioni), sebbene sia da notare che il mercato olandese viaggia tradizionalmente su ci-

fre ben diverse da quelle nostrane. Erano presenti tra gli altri anche la Casa madre, con uno stand nel quale erano in bella mostra i modelli di oggi (compresa la nuova "C-Cactus") e numerosi club e associazioni: spetta infatti proprio agli appassionati dei Paesi Bassi il compito di organizzare il prossimo ICCCR (International Citroën Car Club Rally), il raduno mondiale che si tiene ogni quattro anni, previsto per il 2016 nella città di Rheden. Le preiscrizioni sono già aperte online, e visto il gran numero di Citroën olandesi, si attendono numeri davvero importanti. (Matteo Albertini)



CHALLENGE FORMULE STORICHE

PRIMA DI STAGIONE AL MUGELLO

In un weekend tutto sommato buono sotto il profilo meteo nonostante le nefaste previsioni della vigilia è andato in scena, il 25-27 aprile, all'autodromo del Mugello, il primo atto del Challenge Formule Storiche 2014. Nell'occasione si è disputata anche la gara d'apertura dell'Historic Trophy F3 1000 cm³. A vincere, in entrambe le gare previste, sono stati due piloti stranieri. Nella prima, il francese François Derossi, miglior tempo anche nelle prove, ha regolato nell'ordine il bresciano Bruno Ferrari e il campione europeo F3 1000 cm³ in carica, lo svizzero Christoph Widmer. In gara due la vittoria è andata allo svizzero Christian Traber (ritiratosi nella prima per un problema alla guarnizione della testa), che ha preceduto il francese Maurice Slotine e nuovamente il connazionale Christoph Widmer. Quarto, ancora una volta Bruno Ferrari, che così spiega la sue performance: "Avevo in tasca il secondo posto - spiega il pilota della Branca Formula Junior - ma ho fatto un testacoda sull'olio sparso da un concorrente davanti a me e ho perso due posizioni. Poi la bandiera rossa mi ha impedito di recuperare la posizione. Ai fini del Challenge non cambia nulla, ma la soddisfazione sarebbe stata diversa. In gara uno invece, dopo un'ottima partenza, Derossi mi ha superato ed è



andato via. Contro di lui non c'era nulla da fare. Io recuperavo nei tratti veloci ma lui nel misto mi staccava più di quanto io guadagnavo". Soddisfatto, a fine manifestazione, il promoter Tommaso Gelmini, che però non ha mancato di sottolineare la risposta non all'altezza del pubblico: "Una gara degna del circuito, con 28 vetture al via che hanno reso lo spettacolo interessante per i concorrenti, ma anche per il pubblico presente, purtroppo, come da tradizione Italiana, non numeroso". Prossima gara, il 14 giugno, sulla pista dell'Autodromo di Adria (RO).

Ermenegildo Zegna



spallauto.ch

L. Moritz TOP OF THE WORLD | 22 - 24 Agosto 2014
3ª edizione

Chiedete a chi c'è stato.



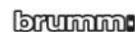
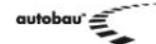
informazioni e iscrizioni: www.passione-engadina.ch



Julius Bär



PASSUGGER



BOLOGNA

ALLE SVEDESI PIACE L'ARIA DI CASA NOSTRA

Da Göteborg parte un ambizioso e articolato programma per intensificare anche in Italia le attività legate ai modelli storici. E dalla sede di Volvo Car Italia a Bologna s'incolonna la carovana del ventennale del Registro. Una cinquantina le vetture convenute da tutta la penisola



“**S**cusate se ci abbiamo messo vent'anni a portarvi qui”. Scherza Roberto Lonardi, responsabile delle relazioni esterne di Volvo Car Italia, per dare il benvenuto ai cento appassionati - e alle cinquanta vetture - che lo scorso 10 maggio si sono ritrovati in Via Enrico Mattei 66, a Bologna, sede italiana della Casa.

Motivo: il raduno nazionale organizzato dal Registro Volvo d'Epoca, che quest'anno festeggia i vent'anni di attività, col supporto del Club 480 Italia e del Club 240 Italia. “Aprire le nostre porte - ha proseguito Lonardi - è un segnale per dirvi che non dimentichiamo il passato”. La notizia è che Volvo, nota per la tutela e la particolare sen-

sibilità nei confronti della sua storia (in Svezia c'è una sezione Heritage), ha avviato un programma ben definito e strutturato per intensificare anche in Italia le attività legate al mondo delle storiche.

“Lavorare sempre più a stretto contatto con il Registro e ampliarlo, intensificare le attività agonistiche con le vetture della Scuderia del Registro, pensare a un museo, qui nella sede di Bologna, sono solo alcuni punti dei piani futuri”, ha raccontato a Ruoteclassiche Michele Crisci, Presidente e AD di Volvo Car Italia. “In qualunque angolo del mondo chiedi che cos'è la Volvo, la gente ti risponderà che è una grande station wagon e che è sicura. Significa che siamo riusciti a impri-

Non solo station wagon

Sopra. Una cinquantina le vetture presenti al raduno, segno di quanto sia viva la passione degli italiani nei confronti del marchio svedese.

In primo piano, a destra, una “PV 544”; a sinistra, una “P 1800 S”.

LEGAME ANTICO

“MANTENIAMO VIVA LA STORIA”

Al meeting era presente anche Per-Ake Froberg (foto), 56 anni, responsabile della sezione Heritage in Svezia, che ha voluto rendere un personale omaggio agli appassionati italiani. “Noi non pensiamo - ci ha detto - che un prodotto degli anni 50, 60 o 70, del passato insomma, sia meglio di uno di oggi. Non siamo nostalgici ma se costruisci automobili da tanto tempo e hai una storia, solo mantenendola viva puoi dimostrare che c'è una linea continua che unisce i tuoi modelli, dal 1927 a oggi. Per noi è importante che un cliente, quando acquista una macchina, sappia che quella vettura è l'ultimo anello di una lunga catena di generazioni di ingegneri, progettisti, designer”. Froberg, tra l'altro, con l'Italia ha un legame antico: “Era il 1965, avevo sette anni, e mio padre e mia madre mi ‘impacchettarono’ insieme con un mucchio di valigie e mi portarono in vacanza a Venezia. Ovviamente a bordo di una Volvo, una ‘PV 544’, direttamente dalla Svezia”. Nel mondo, ci racconta ancora Froberg, i club Volvo affiliati con la Casa sono 200. “Essere qui, oggi, per me significa dire agli appassionati italiani che Volvo apprezza i loro sforzi. Questi ragazzi sono eredi di una cultura, perché le automobili sono cultura: è il loro entusiasmo che tiene viva la nostra storia e ci ricorda chi siamo”.

Dagli anni 40 in avanti
Sotto. Molti anche gli esemplari più datati convenuti al meeting, a testimonianza di una passione per il marchio che non si limita ai ben più conosciuti modelli degli anni 80 e 90.



ANDREA BASILI



ALESSANDRO BARTELETTI



ALESSANDRO BARTELETTI

mere un concetto molto chiaro. Ecco, noi vogliamo ribadire che c'è questo filone coerente nella nostra storia, fatto di pochi ma importanti concetti: sicurezza, confort, spazio”. Anche nelle tre concept - “Coupé”, “Estate” e “XC Coupé” - svelate nel corso dell'ultimo anno nelle forme ma soprattutto nell'idea c'è infatti un po' di “P1800”, di “1800 ES” e di “Polar”.

Tre modelli, questi ultimi, che lo scorso 10 maggio, al loro passaggio sulle strade bolognesi e sui colli circostanti, hanno monopolizzato l'attenzione insieme con altri “classici” della Casa svedese, dalle “PV444/544” alle “240” e “480” passando per le “121” e “340”. (Alessandro Barteletti)



ALESSANDRO BARTELETTI



Una piccola invasione
Sopra. Michele Crisci, presidente e AD di Volvo Car Italia.
A sinistra. Chiude la colonna, una “Polar”, emblema delle station wagon Volvo.

LANCIA CLUB

ECCELLENZE NEL CANAVESE

Il ponte del 1° maggio è stato un'occasione di ritrovo per i soci del Lancia Club, il sodalizio presieduto da Giorgio Formini che dal 1972 riunisce gli appassionati della casa fondata da Vincenzo Lancia nel 1906. Una ventina di vetture ha dato vita all'incontro "Le eccellenze Lancia nel Canavese": l'auto più datata del gruppo è stata una "Lambda" con carrozzeria tipo Weymann del 1928. Non era sola, visto che l'ha tallonata da vicino una "Lambda" ottava serie torpedo corto del 1929. Tra i presenti, anche di Joachim Griese, "Gioacchino" per gli appassionati, curatore del Registro Lambda a livello mondiale. Il suo passatempo è quello di rintracciare e catalogare tutti gli esemplari ancora esistenti. Sino a oggi, è riuscito a ricostruire che circa il 3% delle vetture costruite (400 su 13.000) è ancora in vita e che la maggior parte delle auto, poco meno di un centinaio, si trova

ancora in Italia. La vettura più affascinante del raduno è stata senz'altro un'"Astura" quarta serie Coupé Pinin Farina del 1939. Tra le auto più recenti anche due esemplari unici: un'"Aurelia" Vignale Coupé del 1952 e la "Marica", prototipo da salone su meccanica "Flaminia", del 1969, realizzato per Ghia da Tom Tjaarda. (M.D.)



MASSIMO DELBO

CLASSIC CLUB ITALIA

PRIMAVERA IN RIVA AL LAGO

Il Classic Club Italia, in occasione del ventennale della sua fondazione, ha anticipato di qualche settimana l'inizio della primavera. Si è infatti svolto il 13 aprile, sulla riva orientale del Lago di Como, il raduno d'apertura della stagione. La formula collaudata ha attirato una cinquantina di equipaggi che si sono ritrovati a Mandello del Lario. Presenti alcune preziose Lancia "Stratos" e Daimler ma anche le più popolari Fiat "127" e Autobianchi "A112". Puntuale e precisa, come al solito, l'organizzazione che è riuscita nell'intento di coinvolgere le famiglie dei proprietari (e soprattutto i bambini) con una caccia fotografica e alcuni quiz sulla storia dell'automobile. Il percorso ha permesso di apprezzare ancora una volta la riva Lariana e le sue divertenti strade, risalendo poi fino a Taceno, dove sono state visitate le antiche terme di Tartavalle, di recente riaperte e rilanciate. L'intero ricavato del meeting è andato alla Scuola dell'Infanzia G.B. Pirelli di Varenna i cui alunni, a titolo di ringraziamento, hanno distribuito agli equipaggi alcuni simpatici omaggi da loro realizzati. (M.N.)



"MAGGIOLINO" AL GRAN CONCORSO

Si è svolto il 17-18 maggio a Cecina Mare (LI), il 17° Maggiolino Show, organizzato dal Club Volkswagen Italia. Quasi 200 gli equipaggi partecipanti, con delegazioni provenienti anche da Svizzera e Germania. Ma

nell'edizione in cui si celebravano i sessant'anni di Volkswagen in Italia, il clou dell'evento è stato il primo "Gran Concorso d'Eleganza". Trenta i veicoli selezionati per la passerella finale, suddivisi in quattro categorie: Veteran (1938-1957); Classic (1958-1967); Vintage (1968-1978); Instant Classic (1979-2014). Giuria di qualità e giuria popolare si sono così espresse; nella categoria Veteran ha vinto Piero Ninno, con un conservato e originale "Due vetrini" del 1952; premiati ex aequo anche Alberto Belussi (Hebmuller del 1949) e Raffaele Nesti ("Due vetrini" con tetto apribile del 1952); nella categoria Classic, vittoria di Claudio Berti e Massimiliano Bagnoli (su due "Maggiolino Cabriolet 1500", 1967); tra i Vintage, trofeo a



Gabriele D'Alessio ("Typ 2 T2 Kombi", 1974) e Raffaele Rubio ("Maggiolino", 1969); Tra gli Instant Classic, primo premio ad Alfredo e Sonia Colombo ("Maggiolino" versione "Giubileo" del 1986).



CITROËN "DS" NELLA RIMINI FELLINIANA

"Pallas", da Pallade Atena, dea della sapienza e della saggezza, è il nome scelto per l'allestimento più lussuoso delle Citroën "DS", introdotto nel settembre del 1964. Allo stesso modo si potrebbe definire il luogo esclusivo che ha ospitato, il 3-5 maggio, il più grande raduno dedicato alle Citroën "ID" e "DS" tenuto in Italia, organizzato dall'IDéeSse Club. Nonostante il clima più invernale che primaverile, sono state 85 le Citroën riunite al Grand Hotel di Rimini. Le auto esposte nel Parco Fellini e nei giardini del Grand Hotel erano particolarmente interessanti per qualità di conservazione e correttezza del restauro: dalle rare Cabriolet (rigorosamente originali) a una splendida "ID 19 Break" del '60, fresca di restauro, ma anche le comuni berline, in ogni possibile allestimento, sino alla simpatica "Break" che replica fedelmente la livrea delle vetture dell'emittente francese Europe1, usata in origine come studio mobile per le cronache del Tour de France ed esposta per la prima volta a Rimini. Per aggiornamenti sulle attività dell'IDéeSse Club e per informazioni sui prossimi eventi: www.ideesse.it



COPPA dei BORBONE



**Rievocazione del Circuito Automobilistico di Caserta 13 settembre 2014
Il ed. Concorso di Eleganza Giardini della Reggia di Caserta 14 settembre 2014**



IMPERIAL

GRAN LUSO ALL'AMERICANA

Dopo la nascita del gruppo FCA mi sto interessando alla storia della Chrysler. Potete parlare della Imperial, la divisione vetture di alta gamma di questa Casa americana?

Piero Ambrosio

Imperial è stata, dal 1926, la denominazione di una linea di modelli di lusso della Chrysler Corporation. A partire dal 1955 Imperial divenne un marchio a sé stante per meglio identificare una serie di vetture di alta gamma che doveva entrare in diretta concorrenza con Cadillac e Lincoln e contraddistinte da nomi sontuosi come "Crown Imperial" e "LeBaron". Naturalmente, per ovvie ragioni di unificazione, i motori erano di provenienza Chrysler, ma arricchiti in termini di potenza e dotati di trasmissione automatica di serie. I freni, dal 1971, beneficiarono di un sistema di antislittamento elettronico, una novità per quell'epoca. Dal punto di vista estetico, le Imperial seguirono l'evoluzione stilistica delle auto americane del dopoguerra: se i modelli dei primi anni Cinquanta avevano una forma tondeggiante, ben presto arrivarono vistose pinne posteriori e le dimensioni divennero sempre più imponenti. Le limousine erano invece costruite in Italia dalla Ghia. Con l'inizio degli anni Settanta, le carrozzerie divennero più lineari e geometriche, pur mantenendo un aspetto lussuoso e originale. Il 12 giugno del 1975 venne costruita l'ultima Imperial: il modello continuò a essere prodotto con la denominazione di Chrysler "New Yorker Brougham". Dal 1981 al 1983 il marchio tornò per qualche anno indipendente.



1975



1955



1957



1959



1967



1970

SIMCA "8 SPORT"

L'ITALIANA CHE PIACEVA IN FRANCIA

Vi allego una foto di via Montenapoleone a Milano con un'auto che non conosco.

Luciana Pavese

L'immagine, scattata negli anni Cinquanta, ritrae una Fiat "1100" Stabilimenti Farina o una Simca "8 Sport", ovvero la versione francese del modello disegnato da Michelotti e allestito come detto dalla carrozzeria Stabilimenti Farina. La vettura italiana, ispirata liberamente alla Cisitalia "202", piacque così tanto a Henri Thèodore Pigozzi che decise di metterla in produzione grazie a un accordo con la ditta Facel-Métailon, responsabile dello stampo e dell'assemblaggio delle scocche. Presentata come prototipo al Salone di Parigi del 1948, la "8 Sport" entrò in produzione alla fine del 1949 con qualche modifica estetica, prima come spider e poi come coupé. Il motore era, per entrambe le versioni, un quattro cilindri di 1221 cm³ da 50 CV a 4800 giri che consentiva una velocità di 135 km/h. Per il 1951 venne montato sulla coupé un nuovo parabrezza bombato in un unico pezzo, mentre la cabriolet restò con quello in due parti. Con il 1953 fu introdotto un nuovo modello completamente rinnovato.



Sopra. Via Montenapoleone a Milano.
A sinistra. Le due versioni della Simca "8 Sport".

"LEONCINO 35 S"

TRASPORTO LEGGERO

Ricordo una rara versione dell' OM "Leoncino 35 S" con una mascherina diversa da quella degli altri veicoli della gamma. Vorrei conoscere caratteristiche e anni di produzione.

Carlo Di Nallo

Il "Leoncino 35 S" è stato l'unico modello OM con la cabina "Super", più curata negli allestimenti e ristilizzata nel frontale. La mascherina bassa e rettangolare anticipava quella del successivo OM "40", erede dell'"Orsetto" e ultimo camion riconducibile alla serie che portava nomi di animali. Introdotto nel 1968, il "35S" uscì di produzione nel 1970. La meccanica era la stessa del "Leoncino 35" settima serie, con il motore a quattro cilindri in linea da 4561 cm³ da 86,6 CV. I pesi andavano da 6100 a 6250 kg a seconda della lunghezza. Nel 1969 vennero aggiunte le versioni "SM" (la sigla sulla calandra rimaneva "35 S") senza possibilità di traino di rimorchietto e peso totale di 6000 kg. La Fondazione Negri dedicherà alla OM un libro della sua collana sui camion italiani.



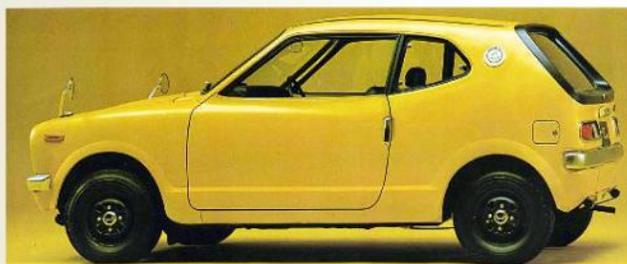
HONDA "Z"

BICILINDRICA E MINIMALISTA

È mai stata importata in Italia la Honda "Z" coupé?

Giorgio Canesella

Tra le auto giapponesi esposte al Salone di Torino del 1971 spiccava la Honda "Z", una coupé a quattro posti dalla linea originale lunga solo tre metri presentata a Tokyo nel 1970. La meccanica derivava da quella della "N360": il motore era un bicilindrico di 598 cm³ da 32 CV DIN. Il cambio aveva 5 marce e la velocità era di 120 km/h. Dal 1972 fino al 1974 la "Z" entrò anche nel listino italiano della Honda, ma se ne vendettero solo pochi esemplari. Nel paese d'origine esisteva anche una versione di 360 cm³ con 24 o 28 CV.



VOLKSWAGEN "ILTIS"

TROPPO RUSTICA E COSTOSA

**Che caratteristiche aveva la Volkswagen "Ittis" 4x4? Esisteva anche in livrea civile?
Francesco Cartasegna**

Nel 1976 l'esercito tedesco lanciò un bando per sostituire l'ormai obsoleta DKW "Munga". Il nuovo veicolo doveva essere un 4x4 in grado di portare quattro persone e superare pendenze almeno del 50%. La Volkswagen si aggiudicò la commessa e realizzò la "Ittis", di cui fornì all'esercito un primo lotto di 8800 esemplari a partire dal 1978. Il motore era un quattro cilindri a benzina di 1714 cm³ da 75 CV a carburatore, il cambio a quattro marce più quinta ridotta e la trazione posteriore, con possibilità di inserire manualmente quella anteriore. Il differenziale era bloccabile. La "Ittis" venne proposta nel 1979 anche in versione civile e fu presentata al Salone di Ginevra di quell'anno. Il successo commerciale fu però modesto a causa della sua eccessiva rusticità, della linea troppo squadrata e del prezzo elevato. Per promuovere le vendite alcune "Ittis" presero parte alla Parigi-Dakar del 1980 conquistando il primo, il secondo e il quarto posto. Nel 1982 terminò la produzione che riprese tra il 1985 e il 1988 con una nuova serie con motore diesel.



AUTO DEI LETTORI



◀ Sessant'anni dopo

Tra le tante immagini che celebrano i sessant'anni dell'Alfa Romeo "Giulietta Sprint" spicca quella più a sinistra, che ritrae la moglie del progettista Giuseppe Busso accanto a un prototipo della vettura. Il lettore Gian Paolo Billi ha rifatto lo scatto, sempre con lo sfondo del porto di Genova, e sua moglie Enrica.



▶ Al limite del ribaltamento

Esibizione su due ruote al vecchio circuito di Imola (da non ripetersi su strada) della tre ruote Morgan in occasione di un raduno del Morgan Club di Santa Margherita Ligure. Immagine inviata da Luciano Minato.

◀ Una "Coupé" ancora nuova

L'ingegner Danilo Kadovic ci manda questa foto della Fiat "Coupé" che suo papà acquistò nuova nel 1994 e che custodisce gelosamente. La vettura è iscritta al Registro Fiat e al club dedicato a questo modello.



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

SARTORIA *inglese*

Per fare breccia sul pubblico d'Oltremania, la "6C 1750" adottava sul finire degli anni 20 un'elegante declinazione cabriolet carrozzata dal britannico Young su base "Turismo". Un raro esemplare bicolore è da poco rientrato in Italia, dopo un restauro durato nove anni

di Maurizio Schifano, foto di Paolo Carlini





Restauro certosino

A sinistra. Restaurata in Olanda tra il 1998 e il 2007, questa vettura è poi stata immatricolata in quella nazione. Dal 2009 appartiene a un collezionista lombardo. Nella foto. Caratteristici i parafranghi di tipo "cycle", che donano un tocco di sportività.



In puro stile britannico la vezzosa livrea bicolore della carrozzeria e i rivestimenti interni in legno di mogano e pelle Connolly

Senti "6C 1750" e pensi subito alle varie "Sport", "Super Sport", "Gran Sport" e via elencando; vetture che nei primi anni 30 crearono il mito agonistico dell'Alfa Romeo. Senza ricordare invece la più economica "Turismo", prodotta in un numero di esemplari maggiore, che permise alla Casa del Portello di ampliare la propria clientela.

Alla base della gamma "6C 1750", lanciata nel 1929, la "Turismo" era equipaggiata con la versione meno prestante dell'evoluto 6 cilindri in linea di 1752 cm³ che, progettato da Vittorio Jano con una cilindrata di 1487 cm³, aveva esordito nel 1927 sotto il cofano della "6C 1500". Con distribuzione monoalbero in testa, anziché bialbero come quella delle sorelle sportive, questo motore, che erogava una potenza più che dignitosa in rapporto alla cilindrata e soprattutto era do-

tato di una coppia alquanto generosa, risultava comunque piuttosto brillante. Il resto dei componenti meccanici poi era condiviso con le versioni più performanti, ma il telaio era caratterizzato dal passo specifico di 3100 mm, il più lungo della gamma "6C 1750" d'esordio, adatto alle carrozzerie berlina a due o tre luci che l'Alfa Romeo, spinta dall'aumento della richiesta di vetture chiuse, cominciò a realizzare in casa per questo modello. Non mancarono però gli allestimenti torpedo e spider, affidati ai carrozzieri: principalmente gli italiani Castagna, Garavini e Touring, già partner della Casa del Portello, ai quali, per incontrare i gusti della clientela britannica che cominciava a mostrare un certo interesse per la bella meccanica Alfa Romeo, si aggiunse quasi subito James Young, atelier fondato a Londra nel 1908 e rima-

Strumentazione completa

Sotto. Sulla plancia ci sono, da sinistra, l'orologio, il termometro olio in gradi Fahrenheit, il manometro olio, l'amperometro, il tachimetro-contamiglia e, in basso a destra, un indicatore di livello benzina aggiunto di recente. Si noti la pedaliera marchiata Alfa Romeo, con l'acceleratore al centro.





sto in attività fino al 1968. Esempio a tale proposito la vettura del servizio, il cui autotelaio, n°0412063, fu completato al Portello il 28 febbraio 1929 con le specifiche strettamente di serie e successivamente vestito proprio da Young con una carrozzeria Drophead Coupé (che in Italia sta per cabriolet) in acciaio con intelaiatura in legno. Se non fosse per la scritta e per lo stemma Alfa Romeo sulla calandra, si potrebbe tranquillamente scambiare per una Singer o per una Hillman; il suo stile e le sue proporzioni rispecchiano infatti quelli delle auto britanniche del tempo; molti componenti inoltre sono made in England. Minimalista la calandra in ottone nichelato, priva dello smusso che ingentilisce il bordo frontale di quella originale Alfa Romeo. Aggressivi i due grandi e poten-

ti proiettori Lucas in ottone cromato, indispensabili per penetrare la fitta nebbia inglese. Disarmante nella sua semplicità il taglio attillato della coda, nella quale però è ricavato un bagagliaio davvero ampio. L'aspetto complessivo è decisamente sobrio, tuttavia assume un piglio sportivo grazie ai parafanghi di tipo motociclistico (*cycle wings*), irrobustiti da nervature longitudinali, e all'assenza di paraurti; la vezzosa livrea Cream con parafanghi e telaio British Green conferisce alla vettura un tocco d'eleganza. La dotazione "britannica" esterna è completata dalle ruote a raggi Rudge-Whitworth, sulle quali sono ▶

Passo lungo ben nascosto

Sopra. L'autotelaio della versione "Turismo" era caratterizzato dal passo di 3100 mm, il più lungo della gamma "6C 1750" d'esordio, poco adatto a una cabriolet. Azzerando gli sbalzi e abolendo i paraurti Young seppe mascherarlo abilmente.



Per l'acqua contano i gradi

Sopra. Sul tappo del radiatore è montato un termometro di produzione italiana in gradi centigradi, mentre quello sulla plancia è in gradi Fahrenheit. A sinistra. Poco lo spazio per i passeggeri posteriori, nonostante i sottili schienali anteriori.

Ventilazione naturale

A lato. Tipico delle vetture d'anteguerra il parabrezza apribile a compasso, adottato anche sulle vetture scoperte. I retrovisori sono stati montati in tempi recenti.

Più a destra. Minimalista il predellino, ricoperto in legno con profili d'alluminio.



Alfa Romeo



montati pneumatici di produzione attuale, perfette repliche di quelli d'epoca, per quanto riguarda la misura (5.25x19) e il disegno del battistrada; li realizza l'azienda americana specializzata Lester Tire Company, con sede in Pennsylvania. In puro stile inglese è pure l'abitacolo, dove trovano posto quattro persone, anche se il divanetto posteriore in realtà è comodo solo per due bambini. La plancia è in legno di mogano, come i listelli che guarniscono i bordi superiori delle portiere, ed è dotata di un vano portaguanti chiuso. La strumentazione, di marca Jaeger, è piuttosto completa (c'è persino il contaglia parziale); in tempi recenti poi è stato aggiunto un indicatore del livello benzina, non previsto in origine, poiché all'epoca in effetti era più sicuro effettuare la misura con un'apposita astina graduata, da inserire nel bocchettone del serbatoio.

Da notare che, come quasi tutte le automobili di quegli anni, questa Alfa Romeo è dotata di un serbatoio principale, montato in coda tra i longheroni del telaio, e di uno ausiliario, fissato in alto sul parafiamma, che funge da polmone e alimenta per caduta il carbura-

tore; l'astina di controllo del livello si doveva inserire in quest'ultimo serbatoio. Tornando all'abitacolo, il volante, con razze elastiche composte da fasci di tondini d'acciaio e corona in bachelite, è un Bluemels "Brooklands", adottato su molte sportive inglesi dagli anni Trenta agli anni Cinquanta. I rivestimenti sono ovviamente in pelle

Digerisce molte valige

Sopra. Natevole il volume del vano bagagli, di comodo accesso grazie all'apertura verso l'alto del cofano. Sotto. Rifatta in occasione del restauro, la capote mostra una costruzione impeccabile, che la rende perfettamente tesa.





Più luce con i Lucas

A sinistra. I proiettori di grandi dimensioni rendono più aggressivo il frontale, ma soprattutto garantiscono un'illuminazione adeguata, indispensabile ieri come oggi nella nebbiosa Inghilterra. Si notino le frecce aggiunte per l'immatricolazione in Olanda.

Connolly, di un magnifico British Green identico a quello di parafanghi e telaio.

Nulla oggi si sa dei primi settant'anni di vita questa vettura, che quasi sicuramente fu ordinata da un cliente inglese. Quel che è certo è che nel 1998 essa si trovava negli Usa, dove forse era stata portata già nell'immediato dopoguerra da un militare americano rimpatriato dall'Inghilterra alla fine del secondo conflitto mondiale. In quello stesso 1998 essa fu acquistata da un collezionista olandese, che la fece restaurare. Il lavoro, eseguito col massimo scrupolo e durato ben nove anni, ha fatto ritornare la nostra Alfa esattamente com'era appena uscita dall'atelier di Young. Una nuova immatricolazione in Olanda, con l'aggiunta degli indicatori di direzione anteriori in ossequio al codice olandese, l'ha riportata a circolare.

Alla fine del 2009 la vettura è passata all'attuale proprietario, un collezionista lombardo di Alfa Romeo, che non l'ha fatta reimmatricolare in Italia poiché la usa solo in occasione di manifestazioni, su percorsi predefiniti e limitati. Ancora in condizioni perfette, questa elegantissima cabriolet ben rappresenta un tempo in cui, per vendere all'estero, le Case automobilistiche "traducevano" i modelli nello stile locale. **R**

Alimentazione a caduta

Sotto, a destra. Sul parafiamma è fissato un serbatoio benzina ausiliario, che alimenta per gravità il carburatore. La benzina è richiamata dal serbatoio principale, montato in coda, grazie alla depressione che si crea nel collettore di aspirazione.



La bella meccanica Alfa Romeo, nobilitata dal motore a sei cilindri, piaceva agli inglesi ma andava vestita con un abito dal giusto taglio

IL "DNA" DEL BISCIONE SI FA SENTIRE

Per entrare in confidenza con i suoi comandi, come accade sempre al volante di auto di 80-90 anni fa, serve un po' di apprendistato. Poi arrivano soddisfazioni insospettabili, grazie a una briosità degna di nota. Merito della meccanica "6C 1750"

di Fulvio Zucco, foto di Paolo Carlini

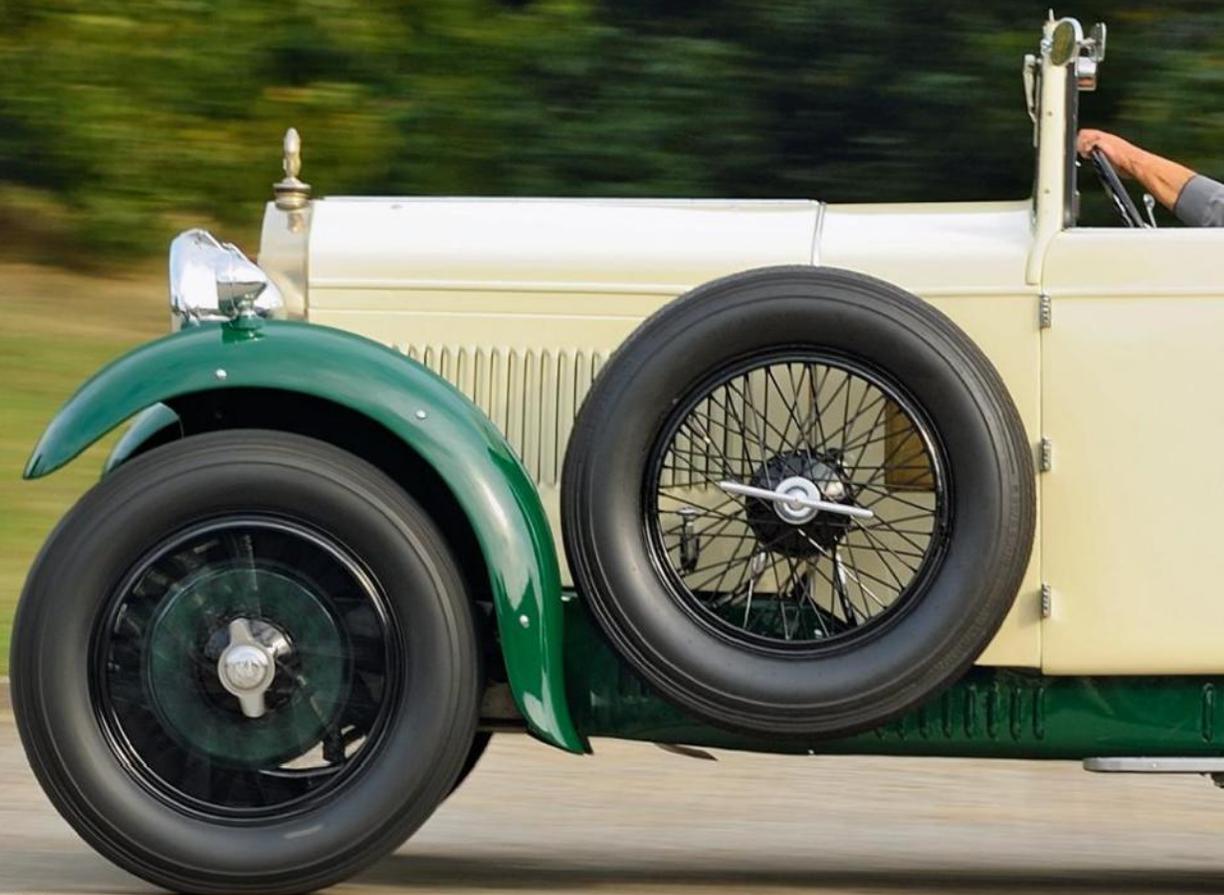
D' accordo, una macchina così anziana non la puoi usare tutti i giorni per andare al lavoro né puoi spingerla nel traffico congestionato; le temperature salirebbero, mentre freni e frizione soffrirebbero, e tu con loro.

Però la guida di un'auto degli anni Venti o Trenta è un'esperienza che non dovrebbe mancare nel curriculum di un cultore delle "storiche", se non altro per rendersi conto dei passi compiuti dalla tecnologia nel corso dei decenni. Se poi la scelta cade su un modello come la "6C 1750", dopo il necessario apprendistato si finisce per convincersi che il piacere di guida non

è confinato alle sportive dagli anni Cinquanta in qua. Pur se la nostra "6C" è in versione "Turismo", cioè la meno sportiva della gamma, si muove con una briosità degna di nota, amplificata dal fatto che la voce del motore non è filtrata e dalle gomme di sezione ridotta abbinata agli assali rigidi, che danno la sensazione della velocità in curva già a 50 all'ora.

Lo sterzo è pronto e non troppo pesante, mentre i freni rallentano la macchina senza deviazioni dalla traiettoria, il che non è poco per la loro età. L'efficacia invece... beh, diciamo che è quella consona all'epoca in cui sono stati

Una seduta che non stanca
Nella foto. La posizione di guida è piuttosto comoda e si possono tenere le braccia semiflesse, a differenza che su molte altre vetture dello stesso periodo, che hanno il volante troppo vicino al sedile. Con la capote aperta, però, la visibilità posteriore è praticamente nulla.



CARATTERISTICHE



progettati. L'acceleratore centrale richiede una buona concentrazione per non incappare in manovre errate: anni di abitudine non si cancellano in pochi minuti. Anche perché si è già impegnati a gestire a dovere la frizione, che ovviamente richiede la doppietta nei cambi marcia e va manovrata con dolcezza per evitare strappi.

Quando però si è presa confidenza e le cose vanno per il verso giusto, una scalata morbida e silenziosa prima della curva, in armonia con una frenata ben calibrata e una pronta ripresa in uscita, regalano un gran gusto. Pur se il tachimetro sta su numeri a due cifre. 

Più unica che rara

Sopra. La guida a destra e soprattutto l'acceleratore al centro impongono una notevole attenzione prima di guidare in scioltezza. Difficile stabilire una quotazione per una vettura del genere, decisamente rara e carrozzata fuoriserie; una berlina della Casa vale sui 100.000 euro.

Motore Anteriore longitudinale
6 cilindri in linea
Alesaggio 65 mm - Corsa 88 mm
Cilindrata 1752 cm³
Rapporto di compressione 5,5:1
Potenza 46 CV a 4000 giri/min
Valvole in testa
Distribuzione ad albero a camme in testa
Carburatore doppio corpo verticale Solex "26-30 FFV"
Accensione a spinterogeno
Lubrificazione forzata, 9 litri
Raffreddamento ad acqua, 11 litri
Impianto elettrico 12 V, batteria 48 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
Cambio a 4 marce
Leva di comando centrale
Frizione multidisco a secco
Rapporto al ponte 10/55
Pneumatici 5,25 x 19.

Corpo vettura Cabriolet 2 porte, 2+2 posti
Telaio a longheroni e traverse
Sospensioni anteriori ad assale rigido, balestre semiellittiche longitudinali
Sospensioni posteriori a ponte rigido, balestre semiellittiche longitudinali
Ammortizzatori a frizione ant. e post.
Freni meccanici a tamburo
Sterzo a vite e ruota elicoidale
Due serbatoi carburante, 45+15 litri.

Dimensioni e peso Passo 3100 mm
Carreggiata ant./post. 1380/1380 mm
Lunghezza 4250 mm
Larghezza 1620 mm
Altezza 1600 mm
Peso in ordine di marcia 1150 kg.

Prestazioni Velocità massima 110 km/h
Consumo medio 14 l/100 km.





SPORTIVE PER TUTTI

Cinquant'anni fa, la Ford contribuì a diffondere una nuova categoria di auto: le "Pony Car". Veloci, divertenti, personalizzabili e, soprattutto, gestibili. Un successo che prosegue ancora oggi

di Antonello Jelitto, foto di Massimiliano Serra

Sono trascorsi cinquant'anni dal quel fatidico venerdì 17 aprile del 1964. Dopo settimane di bombardamento mediatico, la "Mustang" veniva finalmente svelata a un pubblico in trepidante attesa. Scene di follia collettiva si svolsero presso i concessionari Ford di tutto il Paese, con vetture prese d'assalto, combattute a suon di offerte come se fossero in asta. O vetture chiuse a chiave nei saloni espositivi

dopo che la gente litigava per sedersi in auto. O ancora, persone che dormivano nella nuova "Mustang" appena acquistata in attesa che l'assegno venisse versato in banca la mattina successiva. La produzione della nuova Ford era stata avviata il 9 marzo, circa sei settimane prima della presentazione ufficiale, con circa 500 auto prodotte giornalmente. Alla fine del 17 aprile, tutte quelle "Mustang" erano state vendute, ed



erano stati piazzati ordini per oltre 6000.

Nessun'altra vettura avrebbe più scatenato un simile putiferio. La formula del successo della "Mustang" era semplice, ma efficace. Era stato sufficiente prendere la struttura di base della compatta "Falcon", vestirla con una linea accattivante, caratterizzata da un lungo cofano motore e da un ridotto sbalzo posteriore, a suggerire velocità, potenza e agilità e offrire un'ampia possi-

bilità di personalizzazione. Nasceva una nuova tipologia di sportiva, la "pony car". Dopo mezzo secolo la "Mustang" è ancora sulla cresta dell'onda e contende alla "Corvette" il titolo di americana più conosciuta e desiderata ai quattro angoli del mondo. Per festeggiarla abbiamo riunito sulla nostra pista di Vairano (PV) cinque "Mustang" appartenenti alla prima generazione (1964-73), la più amata dai collezionisti.

L'ORIGINALE INDIMENTICABILE



Incontentabile

Sopra. Rolando Rotilio, quarantacinquenne libero professionista di Legnano, possiede anche una splendida "Mustang GT/A" (la "A" indica la trasmissione automatica) del 1967.

Astuzie da designer

Sotto. Il disegno della zona posteriore è molto pulito. Nonostante le apparenze il gruppo ottico posteriore è in un pezzo unico: a creare l'illusione delle tre sezioni verticali separate è la placchetta lucida fissata sopra la lente. Ben integrato nella linea della coda il paraurti cromato, la cui funzione a dire il vero è più estetica che pratica.

Costruita dal 1964 fino all'estate del 1966, con piccole modifiche alla griglia, agli interni e alle cilindrate dei motori, la "Mustang" prima serie rimane la più affascinante. È compatta, maneggevole, veloce, con una linea accattivante e con un'ampia scelta di allestimenti e combinazioni di colori interni ed esterni. Tre le varianti di carrozzeria: convertibile, hardtop e fastback (introdotta con il model year 1965), ognuna disponibile con diverse motorizzazioni, dal sei cilindri "2800" (170 cid) al potente V8 "4700" da 271 HP ("289 High Performance").

Le trasmissioni possono essere automatiche, oppure manuali a tre o quattro marce. Ovviamente le più ricercate sono le versioni con i motori di maggiore cubatura. La convertibile e la fastback hanno prezzi simili, la hardtop vale un po' meno, ma è ugualmente meritevole di considerazione. Le sei cilindri, anche se costano un po' meno, sono poi molto più difficili da rivendere, e le prestazioni sono deludenti. Rolando Rotilio è sempre stato un grande appassionato delle vetture con il marchio Ford, e quando una quindicina di anni fa ha trovato questa convertibile del 1965 sul sito di un commerciante di auto a Lerici (SP), non ha resistito dal farla sua. Si trattava di una vettura restaurata negli Usa intorno agli anni Novanta e arriva-

ta in Italia al seguito di una ragazza che si era sposata con un nostro connazionale. La "Mustang" non ha mai dato alcun problema a Rolando, che la usa spesso anche come auto per tutti i giorni, a testimonianza della sua robustezza e affidabilità. I freni a disco, il servosterzo e il V8 "289-4V" (4,7 litri con carburatore quadricorpo) da 225 HP rendono la guida divertente; la capote elettrica e il condizionatore d'aria facilitano la vita a bordo. I consumi non sono imbarazzanti come si potrebbe pensare: con un litro di benzina si possono percorrere anche 7 chilometri. Per quanto riguarda i ricambi, non sussiste alcun tipo di problema, vista la popolarità di cui gode la "Mustang" negli Stati Uniti e anche in Italia, dove fu importata da nuova in discrete quantità. A livello di meccanica i componenti si trovano con notevole facilità, essendo comuni con la maggior parte delle vetture del gruppo Ford; nemmeno la carrozzeria, gli interni e i particolari di allestimento impensieriscono, poiché viene riprodotto tutto. Nel caso si volesse affrontare un restauro integrale, occorre tenere presente che la "Mustang" è a scocca portante, per cui attenzione alla ruggine, che può compromettere la solidità della struttura. Per tutto il resto, con un paio di cataloghi e la carta di credito, si risolve qualsiasi problema.



CARATTERISTICHE

Motore	Anteriore, longitudinale - V8 Alésaggio 101,6 mm - Corsa 72,9 mm Cilindrata 4728 cm ³ Potenza 225 HP (228 CV SAE) a 4800 giri/min Carburatore quadricorpo Impianto elettrico 12 V, batteria 45 Ah.
Trasmissione	Trazione posteriore Trasmissione automatica "Cruise-O-Matic" a tre rapporti Leva di comando centrale Pneumatici 205-70 15.
Corpo vettura	Convertibile 2 porte, 4 posti Scocca portante Sospensioni ant. a ruote indipendenti, molle elicoidali, Sospensioni post. a ponte rigido, balestre semielittiche longitudinali Ammortizzatori telescopici Freni ant. a disco (optional), post. a tamburo Serbatoio carburante 61 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2745 mm Carreggiata ant./post. 1410/1420 mm Lungh. 4610 mm - Largh. 1730 mm Altezza 1300 mm - Peso a vuoto 1350 kg.
Prestazioni	Velocità circa 185 km/h Consumo medio 18 l/100 km.



Dotazione full optional

In alto. L'abitacolo è arricchito dall'allestimento "Interior Decor Group" (optional introdotto nel marzo del 1965), che comprendeva fra l'altro: rivestimenti dei sedili con cavalli al galoppo stampati sugli schienali, volante con corona in finto legno, modanature in inox ai pannelli porta, pedali con profili lucidi, inserti in finto legno sulla plancia, maniglie interne ariporta di foggia diversa e altro. Sotto la plancia, al centro, è montato l'impianto di aria condizionata.

In alto a destra. Il V8 di 4,7 litri con carburatore quadricorpo. L'esemplare monta anche i freni a disco all'avantreno: costavano 58 dollari.

IRICAMBISTI

GLI INDIRIZZI MIGLIORI

L'alto gradimento che la "Mustang" riscuote presso un'ampia schiera di appassionati ha fatto sì che negli Stati Uniti vi sia un cospicuo numero di specialisti in grado di fornire ricambi sia di meccanica sia di carrozzeria. Presso di loro si trova praticamente di tutto, con alcune eccezioni per certi particolari degli allestimenti interni che a oggi non vengono ancora riprodotti. I prezzi sono abbordabili, ma attenzione: spedizione, IVA e dazio fanno lievitare i costi mediamente del 70-80%. Ecco a chi rivolgersi.

<http://www.autokrafters.com>
<http://www.cjponyparts.com>
<http://www.mustangsunlimited.com>
<http://www.npdlink.com>
<https://www.yearone.com>
<http://www.summitracing.com>
<http://www.sacramento-mustang.com>
<http://www.cobrand.com>
<http://www.mustangdepot.com>



Come "Vanilla Sky"

Sopra. Nicola Mascella, 36 anni, milanese e titolare di uno studio di progettazione d'interni, sta avviando il restauro della sua Chevrolet "Camaro SS/RS" del 1969. La passione per la "Mustang Fastback" del 1967 è nata vedendo il film "Vanilla Sky" (2001), dove il protagonista Tom Cruise ne guida una.

Cerchi oversize

Sotto. Ben riuscito il design della coda, caratterizzato dal pannello concavo. I cerchi ruota American Racing "Torq Thrust" da 15", benché non originali (la misura era da 14"), erano all'epoca un accessorio aftermarket molto diffuso. I pneumatici sono BF Goodrich 225/60 davanti e 235/60 dietro.

MUSTANG FASTBACK 1967

UNA DIVA DEL CINEMA

Nel 1967 viene presentato il primo restyling della "Mustang"; il nuovo modello risulta più largo, lungo e mostra un abitacolo meglio rifinito. L'impianto di aria condizionata è finalmente integrato nella plancia. Il vano motore viene allargato per consentire l'installazione del grosso motore "390" (6,4 litri), che rende la vettura molto più aggressiva e veloce, a discapito però della maneggevolezza e della facilità di guida. La necessità di poter montare motori di cilindrata più elevata era nata dalla discesa in campo della concorrente Chevrolet "Camaro", che sin dall'inizio poteva essere dotata di un "big block" di 6,5 litri.

Se nella prima serie, la convertible e la fastback si equivalgono come valore, nella seconda, in produzione per due anni, la fastback è quella oggi più ricercata. Relativamente poche le "Mustang" prodotte con il motore "390", e oggi la loro quotazione è nettamente più alta rispetto a quelle delle versioni con il V8 "4700". La hardtop e le sei cilindri si trovano a prezzi più abbordabili, ma sono poi più difficili da rivendere. Una hardtop con motore V8 potrebbe essere una buona vettura entry level per chi si avvicina al mondo delle auto americane, con un ottimo compromesso tra prezzo, prestazioni e costi di manutenzione. La fastback "390", magari con cambio 4 marce, è decisamen-

te la versione da cercare, ma occhio perché potrebbe costare una fortuna. Il motivo di tale gradimento risiede sì nella sua linea riuscita, ma anche nel fatto che proprio una fastback del 1968 è entrata nell'immaginario collettivo per essere stata la protagonista di un inseguimento mozzafiato su e giù per le colline di San Francisco nel film cult "Bullitt", interpretato da Steve McQueen. Nicola Mascella è un appassionato milanese che come sua prima americana ha scelto una "Mustang Fastback" del '67. Ma non una qualsiasi: una con il "390", possibilmente nera.

Trovato nel 2009 un rottame a Savannah (Georgia, Usa) con il giusto motore, Nicola ha affrontato il suo primo restauro, durato quattro anni e che riguardato ogni componente della vettura, a parte motore e cambio che erano già stati rifatti negli Usa. I ricambi si trovano con facilità anche per questo modello, ma sono leggermente più costosi rispetto a quelli della serie precedente. Alcuni particolari degli interni si riescono a recuperare solo usati su eBay, ma alla fine non ci sono problemi insormontabili. Con il motore "390", maneggevolezza e sobrietà nei consumi vengono sacrificati sull'altare delle prestazioni e della sonorità del potente V8. Ma è un prezzo che Nicola paga molto volentieri.



CARATTERISTICHE



Motore	Anteriore, longitudinale - V8 Alésaggio 102,87 mm - Corsa 96 mm Cilindrata 6391 cm ³ Potenza 320 HP (324 CV SAE) a 4800 giri/min Carburatore quadricorpo Holley Impianto elettrico 12 V, batteria 55 Ah.
Trasmissione	Trazione posteriore Trasmissione automatica "Cruise-O-Matic" Leva di comando centrale Cerchi in lega American Racing da 15" Pneumatici ant. 225/60; post. 235/60.
Corpo vettura	Fastback 2 porte, 2+2 posti Scocca portante Sospensioni ant. a ruote indipendenti, molle elicoidali, barra stabilizzatrice Sospensioni post. a ponte rigido, balestre semiellittiche longitudinali Ammortizzatori telescopici Freni ant. a disco, post. a tamburo, servofreno Serbatoio carburante 61 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2745 mm Carreggiata ant./post. 1470/1470 mm Lungh. 4665 mm - Largh. 1800 mm Altezza 1310 mm - Peso a vuoto 1450 kg.
Prestazioni	Velocità circa 200 km/h Consumo medio 24 l/100 km.

Mantiene il passo

Sopra. Nel 1967 la "Mustang" divenne più lunga e larga, ma mantenne lo stesso passo, 2745 mm. Nel frontale spiccava la nuova calandra, più grande e aggressiva. Sotto. Il volante "DeLuxe" con corona in finto legno e tre razze in alluminio spazzolato; all'estremità di ciascuna è posto il pulsante del clacson.



Scalata alla potenza

A sinistra. La novità meccanica di maggior rilievo nel 1967 fu l'introduzione del V8 "390-4V", un "6400" alimentato da un carburatore quadricorpo; la potenza raggiungeva i 320 CV. Nuovo anche l'impianto frenante con circuito idraulico sdoppiato.



LIBRI SULLA "MUSTANG"

BIBBIE ESSENZIALI

Per restaurare correttamente una "Mustang" è fondamentale procurarsi uno shop manual, i grossi manuali d'officina che la Ford realizzava per le concessionarie. Si trovano facilmente su eBay o presso gli specialisti "Mustang". Inutili o quasi sono i libri della Chilton o della Haynes su questo argomento, perché sono piuttosto generici e non si addentrano nei particolari. Per avere dei punti di riferimento sulla correttezza del restauro, molto utili sono i libri della collana "Original Mustang 64/66" e lo stesso per i modelli 1967/70. Autore è Colin Date, editore Motorbooks. Ottimo è anche "The complete book of Mustang, every model since 64 1/2", di Mike Mueller, editore Motorbooks, più che altro storico con molte belle foto. Per gli appassionati delle Shelby un riferimento sicuro è il volume "The Definitive Shelby Mustang Guide 1965-1970" di Greg Kolasa, edito dalla CarTech.

SHELBY GT 500 1967

UN COBRA NON MOLTO VELENOSO



A ritmo di rock

Sopra. Alberto Radius con la moglie. Classe 1942, Radius è cantante e musicista nonché fondatore di rock band quali la Premiata Forneria Marconi e i Formula 3. Egli ha acquistato la Shelby nel 1971 e non l'ha mai restaurata. La "GT 500" nel 1967 fu prodotta in 2050 unità.

Voglia di distinguersi

Sotto. Con il model year 1967 la Shelby si differenziò in modo più netto dalla normale "Mustang". Specifici erano per esempio il cofano motore, la parte frontale, entrambi realizzati in fiberglass, e le prese d'aria sulla fiancata. In quell'anno la "350 GT" venne affiancata dalla potentissima "GT 500".

Questa vettura è stata la protagonista del numero di maggio 2013 di Ruoteclassiche, ma proprio per la sua rilevanza non poteva mancare in questa celebrazione. La declinazione più corsaio-la della "Mustang" nasce dalla passione e dal senso degli affari di Carroll Shelby (1923-2012), pilota-costruttore texano vincitore alla 24 Ore di Le Mans del 1959, in squadra con Roy Salvadori. Alla presentazione della nuova "Mustang", aveva sottoposto alla dirigenza Ford un progetto per conferire una forte connotazione sportiva. Partendo da una fastback con motore "4700" da 271 cavalli con trasmissione 4 marce, ed apportando relativamente poche modifiche, Shelby aveva reso la nuova pony car la vettura da battere nelle corse per auto di serie.

La versione commercializzata al pubblico inizialmente aveva mantenuto la vocazione agonistica, salvo poi subire delle concessioni per il confort e la guidabilità quotidiana. Nel corso della sua evoluzione infatti la "GT" perse la sua vocazione di vettura da pista per assumere quella di "boulevard cruiser", una sorta di gran turismo all'americana, con molto confort e potenza, ma con forti limiti di maneggevolezza. Oggi le Shelby "Mustang" più ricercate sono quelle del 1965, dure e pure, cattive, scomode, ma rabbio-

se e in grado di infondere grandi sensazioni. Vengono poi nell'ordine quelle del 1966, con qualche compromesso per offrire più confort ed abbassare i prezzi, e del 1967 e 1968, nella versione "GT 500". Le versioni "GT 350" di questi due anni sono meno apprezzate, poiché il motore "4700" è messo in difficoltà dal peso maggiore rispetto ai modelli precedenti. I model year 1969 e '70 sono quelli meno ricercati, troppo addomesticati rispetto al concetto originario, e troppo simili alle "Mustang" da cui derivavano. Gli allestimenti "Mach 1" infatti potevano montare le stesse componenti meccaniche delle Shelby, e questo si ripercosse pesantemente sulle vendite.

La nostra Shelby "GT 500" del 1967 fu acquistata da Alberto Radius nei primi anni Settanta dopo essere stata abbandonata presso una concessionaria Ford di Roma dal primo proprietario, l'attore americano Robert Ryan, che l'aveva portata in Italia durante la lavorazione di un paio di film. Mai restaurata integralmente, ma solo riparata a seconda delle necessità, rimane un pezzo da novanta nel panorama "Mustang". Le Shelby oggi sono alla portata di pochi, sia per il costo iniziale, sia per la manutenzione e la gestione ordinaria. Ma le sensazioni che trasmettono queste vetture sono realmente uniche.



CARATTERISTICHE

Motore	Anteriore, longitudinale - V8 Alésaggio 104,9 mm - Corsa 101,09 mm Cilindrata 7014 cm ³ Potenza 355 HP (360 CV SAE) a 5400 giri/min Due carburatori quadricorpo Holley Impianto elettrico 12 V.
Trasmissione	Trazione posteriore Trasmissione automatica "Cruise-O-Matic" Leva di comando centrale Pneumatici 215-70 R15 Cerchi in lega 15x6.5.
Corpo vettura	Fastback 2 porte, 2+2 posti Scocca portante Sospensioni ant. a ruote indipendenti, molle elicoidali, barra stabilizzatrice Sospensioni post. a ponte rigido, balestre semiellittiche longitudinali Ammortizzatori telescopici Freni ant. a disco, post. a tamburo, servofreno Serbatoio carburante 61 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2745 mm Carreggiata ant./post. 1473 mm Lungh. 4740 mm - Largh. 1800 mm Altezza 1310 mm - Peso a vuoto 1490 kg.
Prestazioni	Velocità circa 210 km/h Consumo medio 25 l/100 km.



Un "big block" moderato

Sopra. Il poderoso V8 "428" (7014 cm³) da 355 HP; pur molto potente, si rivela docile e regolare.
In alto. L'interno è essenzialmente quello della "Mustang Deluxe". Il tachimetro ha la scala fino a 140 mph (225 km/h), mentre il contagiri si ferma a quota 8000. L'abitacolo è dotato di rollbar, che funge anche da ancoraggio per le cinture di sicurezza.
A centro pagina. Il cofano posteriore, in fibreglass, termina in un accentuato spoiler. I gruppi ottici posteriori derivano dalla Mercury "Cougar".

CONSIGLI PER GLI ACQUISTI

ATTENTI AI FALSI

Prima di comprare una "Mustang" è indispensabile documentarsi su codici e accessori. Dal numero di telaio si può risalire a come la vettura uscì dalla fabbrica. Guardando la targhetta presente sulla porta del guidatore, possiamo raccogliere informazioni su colore, cambio, rapporto al ponte e dove era stata venduta in origine la vettura. Ma occhio ai falsi e alle modifiche. La più frequente è spacciare una 6 cilindri per una V8, solo cambiando il motore e il cambio. Ponte, radiatore e freni sono però diversi fra i due tipi di propulsori... Molto frequenti sono anche i tentativi di far passare un "289" doppio corpo codice A per un "289" da 271 cavalli, codice K, una differenza di 20.000 dollari per esemplari documentati. Un discorso a parte meritano le Shelby. Il loro valore molto elevato ha fatto proliferare i cloni. I numeri di telaio aiutano, ma anche se combaciano è meglio rivolgersi allo Shelby American Auto Club, che cura un registro aggiornato delle transazioni e della storia delle vetture. Per avere ulteriori informazioni è da contattare Marti Auto Works, che per una modifica cifra fornisce la scheda di nascita di qualsiasi Ford prodotta dal 1967 al 1993: www.martiauto.com/reports2.cfm Punti deboli delle "Mustang"? Innanzi tutto, la ruggine. Si tratta di vetture con scocca portante, per cui l'integrità della struttura è fondamentale. Non bisogna dimenticare che si trattava di vetture economiche e che i trattamenti antiruggine non si sapeva cosa fossero. Molto importanti le condizioni dei brancardi e della culla anteriore dove sono montate le sospensioni ed il motore. Per fortuna tutti i lamierati vengono riprodotti, ma se la scocca è gravemente compromessa, meglio passare a un altro esemplare.

EVOLUZIONE "MUSCLE"



Partecipazione attiva

In alto. Marco Frigerio, operaio ventriquatrenne di Oggiono (LC), ha curato personalmente il restauro di sospensioni, freni e interni. Nell'inverno 2013 ha fatto revisionare la trasmissione automatica.

Sopra. L'allestimento sportivo "Mach 1" fu introdotto nel 1969 per la versione "SportsRoof", nuova denominazione della carrozzeria fastback.

Con il model year 1969 viene presentata la terza serie della "Mustang", che diventa ancora più grande rispetto alla precedente. Lunghezza e larghezza sono ancora maggiori, come pure il peso. Il motore "4700" viene completamente soppiantato da un "4900" di potenza analoga, mentre il "390", piuttosto pesante, viene affiancato da un potente e leggero "5800", che offre ottime prestazioni con ingombri contenuti. Dal 1968 era disponibile anche un "7000" da 335 cavalli, che avrebbe preso il posto del "6400". L'abitacolo è del tutto nuovo e diventa simile a quello di una gran turismo, con un cruscotto ampiamente imbotito e pannelli porta sagomati.

Viene presentata la versione sportiva "Mach 1", molto aggressiva e potente, ormai più simile a una muscle car che a una pony car, sia per le dimensioni sia per cilindrata e potenze. Tale allestimento infatti era disponibile solo con i motori V8 di maggiore cubatura, dal "351" con carburatore doppio corpo da 250 CV al mostruoso "428 Cobra Jet Ram-Air" da 360 CV. In aggiunta alla "Mach 1", vengono presentati due modelli speciali che oggi hanno il maggior valore in assoluto fra le "Mustang", la "Boss 302" e "Boss 429". Costruite in serie limitata per motivi di omologazione nelle competizioni, og-

gi costano cifre a sei zeri, specie la "429". Marco Frigerio di Oggiono, in provincia di Lecco, dopo una prima esperienza con una Fiat "500", era in cerca di una sportiva americana quando si è imbattuto in questa "Mach 1" del 1970 presso Torino, in condizioni discrete, ma bisognosa comunque di cure. L'interno è rimasto originale, mentre la carrozzeria è stata riverniciata e il motore è stato sottoposto a un'accurata revisione.

In stretta osservanza dell'originalità della vettura Marco ha montato pneumatici a tele incrociate, scartando gli innegabili vantaggi in termini di tenuta offerti dai moderni radiali. Tale scelta, filologicamente inappuntabile, rende la guida talvolta problematica. I modelli della terza serie non sono popolari come quelli precedenti, per cui è un po' più difficile trovare ricambi riprodotti da aziende specializzate. Sovente ci si deve mettere alla ricerca di ricambi Nos ("New old stock", cioè nuovi di fabbrica) con costi nettamente più elevati. Il sito eBay diventa un riferimento indispensabile e oggi si trova comunque tutto, o quasi. Su strada le dimensioni importanti della vettura rendono la guida più impegnativa e meno divertente, anche se il confort di marcia aumenta rispetto alle prime versioni.



Accenti sportivi

Sopra. La "Mach 1" esibiva calandra con fari di profondità integrati, cofano motore con banda a contrasto e presa d'aria centrale (funzionante solo a richiesta) e modanature in alluminio sulla zona inferiore della fiancata. Lo spoiler anteriore era optional.

Lunotto schermato

A destra. La coda si distingueva tra l'altro per la banda a contrasto (bianca o nera a seconda del colore della carrozzeria) e il pannello con disegno a nido d'ape applicato tra i fanali.

La schermatura a lamelle del lunotto e lo spoiler (orientabile agendo sulle viti di fissaggio), introdotti nel 1969 sulla "Boss 302", vennero proposti come optional nel 1970 su tutte le fastback.





Un motore tutto blu

In alto. Specifici della "Mach 1" sono i bucket seats rivestiti in vinile. Esteso l'uso degli inserti in finto legno sulla plancia e sulle porte. A destra. Il V8 "351-2V", un 5,8 litri da 250 cavalli alimentato da un carburatore doppio corpo.



CARATTERISTICHE

Motore	Anteriore, longitudinale - V8 Alésaggio 101,65 mm - Corsa 88,9 mm Cilindrata 5769 cm ³ Potenza 250 HP (253 CV SAE) a 4600 giri/min Carburatore doppio corpo Autolite Impianto elettrico 12 V, batteria 55 Ah.
Trasmissione	Trazione posteriore Trasmissione automatica "Cruise-O-Matic" Leva di comando centrale Pneumatici F70-14.
Corpo vettura	Fastback 2 porte, 2+2 posti Scocca portante Sospensioni ant. a ruote indipendenti, molle elicoidali, barra stabilizzatrice Sospensioni post. a ponte rigido, balestre semiellittiche longitudinali Ammortizzatori telescopici Freni ant. a disco, post. a tamburo, servofreno Serbatoio carburante 83 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2745 mm Carreggiata ant./post. 1510 mm Lungh. 4760 mm - Largh. 1820 mm Altezza 1285 mm Peso a vuoto 1470 kg.
Prestazioni	Velocità circa 200 km/h Consumo medio 20 l/100 km.

5000 KM NEGLI "STATES"

RETROTRENO LEGGERO

Complice il consiglio di un impiegato della Hertz presso l'aeroporto di Los Angeles, qualche estate fa al sottoscritto (un nostro collega, n.d.r.) è capitato di mettersi al volante di un'autentica icona dell'automobilismo a stelle e strisce: una fiammante "Mustang". La V generazione della sportiva Ford, introdotta nel 2005, segnò un ritorno alle linee pure ed essenziali della progenitrice presentata nel 1964, merito del designer canadese Sid Ramnarace. La "Mustang" predestinata, bianca con interno in pelle grigio scuro, era una fastback mossa da un V6 di 4 litri da 213 CV, non tantissimi, tuttavia sufficienti a produrre una piacevole sonorità cupa, che mi avrebbe accompagnato per i 5000 km che mi attendevano tra California, Nevada, Utah, Colorado, New Mexico e Arizona. Anche l'abitacolo presentava molti rimandi alla prima "Mustang", con un livello di finitura piuttosto curato. Superato l'iniziale impaccio dovuto alla seduta bassa, con braccia e gambe semidistese, ho apprezzato subito il cambio automatico a 5 rapporti, caratterizzato da innesti molto dolci, il confort generale e lo sterzo leggero (servoassistito). Solo la scarsa visibilità posteriore ha richiesto un po' di adattamento per valutare gli ingombri esterni. Per quanto riguarda il comportamento dinamico, sui tratti misti e sul bagnato il retrotreno ha evidenziato una certa tendenza ad alleggerirsi obbligando a piccole correzioni. Del resto "Mustang" deriva dallo spagnolo "mesteño", che significa... selvaggio. (L.M.)





MUSTANG CONVERTIBLE 1973

ALLUNGATA E PIÙ PESANTE

351 RAM AIR

Galeotto fu il Canada

In alto. Lino Mazzocca e la moglie Liliana (nella foto) sono titolari di una concessionaria di motori industriali a Castelfranco Veneto.

La passione di Lino, 67 anni ben portati, per la "Mustang" è nata alla fine degli anni Sessanta, quando viveva in Canada.

Sopra. La decal "351 Ram Air" applicata sul fianco di una delle due prese d'aria Nasa del cofano motore.

L'ultima convertibile

Sotto. Il model year 1973 fu l'ultimo della versione convertibile; solo nel 1983 sarebbe riapparsa una "Mustang" scoperta. La griglia anteriore venne ridisegnata, con nuove luci di posizione/indicatori di direzione a sviluppo verticale. Inedito anche il paraurti anteriore ad assorbimento d'urto.

La "Mustang" quarta serie (1971-73) non ha ormai più niente in comune con la prima. Dal 1964 ha guadagnato una quindicina di centimetri di lunghezza e circa 300 kg, diventando ormai pressoché una muscle car. Inoltre, ed è la prima volta, anche il passo è aumentato: da 108" a 109". Bassa, larga, potente, questa serie della "Mustang" non è oggi molto amata dagli appassionati che la trovano troppo difforme dal concetto originario.

Tuttavia gli estimatori non mancano, come Lino Mazzocca di Castelfranco Veneto. Il suo amore per la "Mustang" non è certo recente, essendo iniziato nel 1971, quando ne comprò una nuova di zecca in Canada, dove viveva all'epoca. Tornato poi in Italia negli anni 80 e sentendo forte la mancanza di un "cavallino" nel garage, Lino trova una fastback rossa del 1973 a Losanna, in Svizzera, di proprietà di un appassionato che l'aveva completamente restaurata. Da oltre 25 anni la Mustang risiede nel garage, coccolata da Lino. Ma non gli basta e così, nel 2008, scova una convertibile gialla ancora nelle mani del primo proprietario californiano. Con sole 29.800 miglia di percorrenza, la macchina necessita solo di essere lucidata. Il cambio manuale a 4 marce, il motore "5800" da 300 HP ("351-4V"), il condizionatore d'aria, gli alza-

crystalli elettrici la rendono ancora una vettura molto godibile. Il restauro di una quarta serie è parecchio impegnativo, i pezzi riprodotti non sono tanti, e il loro costo è alto. Mai prezzi d'acquisto non sono eccessivi, e le macchine in vendita sono numerose. Anche qui, occhio alla ruggine. Non essendo mai state molto ricercate dagli appassionati, le "Mustang" di questa ultima serie della prima generazione non sono state preservate e spesso sono rimaste abbandonate alle intemperie e all'incuria, a differenza delle precedenti, da subito considerate di interesse collezionistico. Un discorso a parte merita la versione "Boss 351", dotata di un motore "5800" elaborato (albero a camme, pistoni, teste, collettore e carburatore Holley quadricorpo) accoppiato a un cambio 4 marce e a un ponte posteriore con rapporti corti. Le modifiche alle sospensioni e all'assetto miglioravano il comportamento della vettura, facendo scordare peso e dimensioni notevoli. Molto rare anche le versioni prodotte con motore "429", un "7000" da 385 cavalli molto pesante, che squilibrava notevolmente la tenuta di strada. Il compromesso migliore rimane la "Mach 1" con motore "5800", la stessa guidata da James Bond in una Las Vegas deserta nel film "Agente 007 - Una Cascata Di Diamanti"... e lui sì che se ne intendeva di belle auto.





CARATTERISTICHE

Motore	Anteriore, longitudinale - V8 Alésaggio 101,65 mm - Corsa 88,9 mm Cilindrata 5769 cm ³ Potenza 300 HP a 5400 giri/min Carburatore quadricorpo Impianto elettrico 12 V, batteria 55 Ah.
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio manuale a 4 marce sincronizzate Leva di comando centrale Pneumatici 235-70 15.
Corpo vettura	Convertibile 2 porte, 4 posti Scocca portante Sospensioni ant. a ruote indipendenti, molle elicoidali, barra stabilizzatrice Sospensioni post. a ponte rigido, balestre semiellittiche longitudinali Ammortizz. telescopici Freni ant. a disco, post. a tamburo, servofreno Serbatoio carburante 74 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2770 mm Carreggiata ant./post. 1550/1545 mm Lungh. 4762 mm - Largh. 1880 mm Altezza 1280 mm Peso a vuoto 1650 kg.
Prestazioni	Velocità circa 210 km/h Consumo medio 22 l/100 km.



Meno di 900 miglia all'anno
In alto. L'abitacolo è pressoché nuovo; del resto la vettura nel 2009 aveva percorso meno di 30.000 miglia.
Sopra. La banda nera a metà fiancata è identica a quella introdotta nel 1971 sulla versione "Boss 351".
A destra. Il V8 "351-4V" alimentato da un quadricorpo. Sul lato interno del cofano si intravede la "camera" del "Ram Induction", che convoglia al filtro l'aria fredda introdotta dalle due prese del cofano. Tale opzione era proposta dalla Casa solo col motore "351-2V", ma molti concessionari lo montavano poi anche sul "351-4V".



SULL'EMPIRE STATE BUILDING

DI NUOVO IN VETTA

Dal 16 al 17 aprile nell'osservatorio posto al 86° piano dell'Empire State Building, i visitatori hanno potuto ammirare, oltre al panorama



offerto dalla Grande Mela, la nuova "Mustang Convertible". La Ford ha voluto così festeggiare i 50 anni del suo modello più famoso. Non una novità assoluta a dire il vero, visto che già nel 1965 la Casa aveva portato una "Mustang", sempre convertibile, sullo stesso grattacielo, simbolo della città di New York dal 1931. Si è così consolidato un binomio di grande successo, iniziato nell'aprile del 1964 con la presentazione della "Mustang" al New York World's Fair. Dopo vari sopralluoghi e simulazioni al computer i tecnici hanno diviso la "Mustang" model year 2015 in diverse sezioni, poi trasportate fino all'osservatorio usando i normali ascensori. Giunte a destinazione le parti sono state riassemblate in meno di sei ore.

UNA CAVALCATA PER LA STORIA

Sulle rive del Lago di Garda oltre 200 auto hanno dato vita a un evento senza precedenti per il 50° del mito nato in Usa. Tra "pezzi" più o meno originali e di ogni età

di Gilberto Milano, foto di Alessandro Bianchi





Meeting senza precedenti
 Nella foto. Alcune delle numerose Ford "Mustang" storiche riunite sul Lago di Garda per il raduno del 50° anniversario. In primo piano il muso di una coupé del 1966; in alto una "350 GT" del 1965 customizzata con kit Shelby; cerchi e strisce rosse non sono originali; sotto, una convertible del 1965.



Alla fine Salvo Mirabella, boss del Mustang Club of Italy, ha dovuto prendere la decisione peggiore per un organizzatore: chiudere le iscrizioni per eccesso di richieste. Il rischio era di non riuscire poi a gestire un numero più elevato di vetture e di scontentare i partecipanti a un appuntamento storico: il raduno celebrativo del 50° anniversario della nascita della Ford più famosa. È successo così che nei due giorni del Mustang 50th Birthday Celebration, spalmato tra il 3 e il 4 maggio, sono state 230 le "Mustang" coinvolte, di cui 210 domenica 4 maggio, schierate sul lungolago di Garda (VR). Un record per il Mustang club, con gli equipaggi (molti provenienti dall'estero, in particolare da Francia, Germania e persino Romania) che il giorno prima si erano dati appuntamento in quattro città differenti (Torino, Modena, Como, Bolzano) per poi convergere la sera su Verona, dove si è tenuta la cena sociale. Il giorno dopo, tutti a Garda.

Dato che il club accetta vetture di ogni epoca, le "Mustang" moderne rappresentavano il 60% di quelle presenti. Ma sono stati i modelli storici a catalizzare l'attenzione del pubblico. Le "Mustang" classiche, nelle declinazioni hardtop, convertible e fastback, stanno infatti raccogliendo sempre più ampi consensi in ambito collezionistico, con quotazioni in continua crescita ma ancora accessibili e, soprattutto, con un seguito di appassionati molto giovani. Ai quali la "Mustang" spesso piace "customizzata", personalizzata, come nello spirito originario di quest'auto, che già nel 1964 aveva un elenco di optional così ampio da poter realizzare una vettura quasi su misura per ogni cliente.

Sono diverse, infatti, le correnti di pensiero che caratterizzano il mondo dei collezionisti "Mustang". E a Garda si sono viste tutte. A comincia- ➤



Lungolago in multicolor
Sopra a destra. Il bel colpo d'occhio sulla piazzetta del municipio di Garda, punto di arrivo del raduno organizzato dal Mustang Club of Italy. La partecipazione era aperta ai modelli di tutti gli anni e l'adesione è stata così ampia da costringere gli organizzatori a bloccare le iscrizioni a 200 equipaggi.

La passione non ha regole
Sotto. Da sinistra, una "Mustang" hardtop del 1968 perfettamente conservata con rivestimento in vinile del padiglione; una "Mach 1" del 1970; una fastback del 1968 in versione "Bullit", senza cavallino sulla calandra.

re dai puristi dell'originalità e della conservazione, che guai a modificare una vite, per passare ai seguaci del "period correct" per i quali tutto è valido purché le modifiche siano coerenti con il periodo storico della vettura. O ai puri della customizzazione, purché questa sia avvenuta negli Stati Uniti e nei primi anni di nascita della vettura. Fino ai sostenitori della personalizzazione tout court, molto vicini filosoficamente al tuning. Come Federico di Bergamo, per esempio, che ha modificato una coupé "302" del 1968 spendendo una cifra prossima ai 50.000 euro per ottenere una "Mustang" unica, di un colore arancione sgargiante non originale, con tetto nero e fiamme sulle fiancate, cerchi cromatissimi, interno moderno e meccanica potenziata. Un insulto alla storia? Tutt'altro: "Su 100 proprietari solo il 20-30% reputa importante l'originalità, agli altri interessa solo la personalizzazione e avere più cavalli possibile" dice Tiziano Ferrazzini, meccanico bergamasco specializzato in elab-

borazioni della sportiva di Detroit e "autore" della "Mustang" di Federico.

Diversa invece la filosofia di Alberto, anche lui di Bergamo, che ha restaurato completamente la sua fastback del 1965 in una replica Shelby "GT 350", con strisce rosse anziché blu. "La customizzazione ha valore se è stata fatta negli Usa" conferma Alberto, "La mia 'Mustang' era stata vittima dell'uragano Katrina, ma aveva già il kit estetico Shelby. Non ho fatto altro che riproporre il kit, ma come piace a me. I cerchi non sono quelli originali, ma comunque dell'epoca; l'autoradio è digitale ma con design rétro, che non stona; le strisce le ho volute di colore rosso perché si abbinano meglio al bianco della carrozzeria".

Tutto il contrario di Giulio, di Suzzara, alle porte di Mantova, fiero della hardtop con motore V8 "289" del 1968 che ha donato al figlio come regalo di nozze. Una vettura originalissima e in ottimo stato di conservazione, con il colore originale





e l'interno ben tenuto. Per lui guai ad aggiungere qualcosa di diverso.

"L'originalità conta tantissimo in Italia, ma all'estero molto meno" sostiene Filippo Mirabella, vice presidente del Mustang Club of Italy. "Negli Usa, le personalizzazioni = sono all'ordine del giorno. Addirittura sta crescendo la moda di utilizzare la meccanica e gli interni delle versioni odierne nelle scocche delle 'Mustang' storiche". Lui comunque non è così estremo e viaggia su una fastback del 1967, mentre il fratello Alessandro, tesoriere del club, si muove su una fastback del 1967 con kit Shelby "GT 350", e il padre Salvo, presidente del club, su una "Mach 1" del 1970. Nato nel 2007 per sopperire alla mancanza di un sodalizio di riferimento, il Mustang Club Italia oggi vanta 300 soci e, cosa importante, è l'unico Mustang Club al mondo riconosciuto ufficialmente dalla Ford. 

FESTA CON SORPRESA

A Garda la Ford ha presentato in anteprima per l'Italia l'ultima generazione della "Mustang". Il nuovo modello sarà in vendita nella primavera 2015 ma grazie agli stretti rapporti tra il Mustang Club of Italy e la Ford ufficiale, i numerosi presenti al raduno hanno potuto ammirare in esclusiva con molto anticipo la nuova arrivata. "Per noi è un'avventura nuova" ha detto a Ruoteclassiche Marco Alù, direttore della comunicazione di Ford Italia, sorpreso da tanta partecipazione e passione (la "Mustang" non è mai stata importata ufficialmente in Italia). "Siamo stati travolti da un entusiasmo cui non eravamo preparati e per il quale dovremo attrezzarci. Per noi è molto importante, infatti, che il marchio Ford sia associato al nome 'Mustang'. La 'Mustang' è un'icona Ford, ma non siamo sicuri che tale unione sia così scontata".



Sportive a banda larga

Nella foto. In primo piano una fastback del 1967 equipaggiata con kit ufficiale Shelby dell'epoca; a fianco un'altra fastback del 1967. In alto. Una fastback del 1966 in livrea "350 GT Hertz".



Per sedurre IL DIPLOMATICO

Piaceva a De Gaulle, ai ministri e ai funzionari dello Stato francese. Rifinita a mano dalla carrozzeria Chapron, è stata prodotta in poco più di duecento esemplari. In Italia ce ne sono soltanto cinque: questa ha motore a iniezione di 2,1 litri

di Alfredo Albertini, foto di Daniele Tenconi

Rigorosamente nera, la "DS" era la vettura di servizio dell'Eliseo, dei Ministeri, delle Ambasciate francesi all'estero, oltre che dei vari funzionari statali di alto livello. Lo stesso Charles De Gaulle la preferiva per i suoi spostamenti elogiandone le qualità. In una drammatica occasione, poi, la "DS" gli salvò anche la vita. Il 22 agosto del 1962, mentre egli si recava da Parigi alla base aerea di Villacoublay, un commando di terroristi dell'OAS sparò infatti una serie di colpi alle auto del corteo presidenziale mentre transitava nella località di Petit-Clamart.

La "DS" di De Gaulle, targata 5249 HU 75, fu colpita da numerosi proiettili, alcuni dei quali forarono le gomme. L'autista, Francis Marroux, non si perse d'animo e premette a fondo sull'acceleratore. La vettura del Presidente, grazie alle sospensioni idropneumatiche che mantengono costante l'assetto anche a pneumatici sgonfi, riuscì a conservare la traiettoria e ad allontanarsi rapidamente mettendo in salvo lui e la moglie.

Ricordiamo che questa berlina, la cui linea è opera dell'italiano Flaminio Bertoni, è stata presentata al Salone di Parigi del 1955, dove destò grande scalpore per le sue avveniristiche soluzioni tecniche ed estetiche. A partire dal 1960 la carrozzeria francese Henri Chapron iniziò ad allestire alcune "DS" per soddisfare le esigenze dello Stato francese, oltre che quelle di alcuni capitani d'industria. Una serie di vetture venne perciò equipaggiata con accessori speciali e rifinita co- ➤



La firma fa la differenza

A destra. Il marchio della Carrozzeria Chapron di Levallois-Perret (Parigi) è bene in mostra sul coperchio del vano bagagli. Nella foto. Sul muso spiccano i fari supplementari sotto al paraurti, i proiettori esterni a doppia parabola e la maniglia sul cofano. Questo esemplare appartiene ad Alberto Mazzacurati, che l'ha acquistato nel gennaio del 2009.





Plancia morbida

Sotto. Il cruscotto è quello di serie e, in particolare, dei modelli costruiti dopo il 1970: quell'anno la plancia è stata infatti ridisegnata e rivestita di plastica morbida. Si noti la radio al centro e la leva del selettore marce dietro al volante. Lo specchietto basso è una caratteristica di tutte le "DS" e della più economiche "ID".

me un'auto inglese di lusso. Gli esemplari così allestiti vennero denominati "Prestige" ed entrarono ufficialmente nel listino Citroën.

Di norma essi erano dotati di cristallo divisorio tra posti anteriori e posti posteriori e di una console alle spalle dello schienale anteriore, il cui sedile era a panchina unica. Su di essa trovavano la giusta collocazione una seconda autoradio, l'altoparlante, l'orologio e, solitamente, un telefo-

Dedicato ai passeggeri

A sinistra. La parte superiore della console posteriore ospita l'accendisigari (al centro), l'orologio e l'altoparlante radio. I pulsanti alle estremità comandano la ricerca canali del telefono e l'interfono.

no collegato a una centrale il cui raggio di azione era però soltanto di un'ottantina di chilometri. La carrozzeria era arricchita con profili lucidi supplementari e alzacvetri elettrici. Di fatto, ogni "Prestige" era diversa dall'altra perché Chapron consentiva la massima possibilità di personalizzazione per accontentare le esigenze dei clienti.

La più famosa era in dotazione a Jean Ferniot, un giornalista di RTL, la prima radio francese, ed aveva un equipaggiamento davvero speciale. Immatricolata nel 1972 con targa I-WQ-75 aveva due radio, televisione, magnetofono, ricetrasmittente e telefono. Esternamente c'erano cinque antenne e i vetri erano più spessi per una migliore insonorizzazione al fine di consentire al giornalista di effettuare interviste nell'abitacolo nella massima riservatezza e senza il disturbo di rumori esterni. Non è noto il numero di "Prestige" prodotte: si parla di circa duecento esemplari tra il 1960 >





Tappeto volante

Nella foto. Eccezionale il confort, merito delle famose sospensioni idropneumatiche. Una "DS 21 i.e." nella prova di Quattorruote (agosto 1970) raggiunse i 189.284 km/h.





Se telefonando...

A sinistra. L'apparecchio telefonico non aveva la versatilità di un cellulare: il raggio di azione era di un'ottantina di km dalla sede centrale, dove c'era il trasmettitore. Sotto al centro. L'autoradio posteriore e la cornetta. Sotto in basso. Nel bracciolo era previsto un vano per i sigari o una bottiglia (non refrigerata).

Ufficio o salotto?

Sotto. Chi sedeva dietro aveva la possibilità di lavorare, telefonare o conversare con l'altro passeggero. Lo spazio a disposizione era notevole e la comodità dei sedili ineguagliabile. Un vetro divisorio a comando elettrico permetteva di separare completamente l'abitacolo posteriore. Per parlare con l'autista c'era un interfono.



Scura, con l'autista separato dai passeggeri da un divisorio, una o più antenne sul tetto, incuteva rispetto al solo passaggio

la fine della produzione della "DS", nell'aprile del 1975. L'esemplare illustrato in questo servizio deriva da una "Pallas" modello 1972 (prodotta cioè dal settembre 1971 all'agosto 1972) e ha motore a iniezione di 2175 cm³ da 125 CV.

Per quell'anno, le novità introdotte sulla "DS" hanno riguardato, tra l'altro, le maniglie (a incasso anziché a pulsante), le luci di retromarcia sotto al paraurti (di colore arancione in Francia), il volante rivestito di materiale morbido, il cassetto con serratura. Nel gennaio del 1972 la "Prestige" costava 33.060 franchi contro i 28.300 franchi della "Pallas": in fondo, non molto di più se si considerano finiture ed equipaggiamento di livello decisamente superiori. Tra le altre caratteristiche della "DS", >



Privacy e grandi carichi

A destra. Il vano bagagli ha un'eccellente capacità (500 dm³) anche grazie alla mancanza della ruota di scorta, che è collocata nel vano motore. Le tendine a veneziana sono sdoppiate.

e quindi anche della "Prestige", il cambio idraulico con comando al cruscotto: in pratica, una leva cromata con un pomello nero alla sua estremità, e posta proprio davanti al quadro strumenti, permetteva di cambiare le quattro marce senza il pedale della frizione, che era invece azionata dall'impianto che provvedeva anche alla gestione del servosterzo, dei freni e delle sospensioni.

Queste ultime erano idropneumatiche, ovvero costituite da un complesso sistema comandato da una pompa ad alta pressione collegata a sei sfere, una per ogni ruota più una "centrale" e una per i freni. Quando si avviava la vettura, entrava in funzione la pompa che provvedeva a distribuire il liquido idraulico (in questo caso denominato "LHM") al circuito. Con questo sofisticato sistema l'altezza da terra era sempre costante e, inoltre, la vettura poteva essere abbassata o sollevata anche mediante una leva posta nella parte inferiore sinistra della plancia.

Addirittura, la "DS" era in grado di viaggiare in sicurezza anche senza una delle ruote posteriori in quanto l'impianto riusciva a mantenerla in perfetto assetto orizzontale. Al confort con-



Tassa originale

Sopra. Sullo spigolo superiore sinistro del parabrezza c'è ancora il primo bollo pagato in Francia prima che la vettura venisse destinata all'Ambasciata francese di Bonn, allora capitale della Germania Ovest.

tribuirano anche i sedili, ben imbottiti e rivestiti di morbida pelle. Le prestazioni, considerate da molti non adeguate alla classe e alla mole della vettura, erano finalmente, su questa versione a iniezione indiretta Bosch, più che soddisfacenti.

Quattroruote, sul fascicolo di agosto del 1970, provò uno dei primi esemplari di "DS 21 i.e." raggiungendo una velocità di 189,284 km/h e accelerando sul km da fermo in 33,5 secondi. Ma viaggiare con una "DS" non era solo una questione di prestazioni perché era un insieme di sensazioni che chi l'ha guidata definiva uniche. L'effetto era paragonabile a quello di un tappeto volante, dove ogni asperità della strada veniva assorbito con la più totale nonchalance. De Gaulle ben lo sapeva e la "DS" diventò così

l'auto ufficiale della V

Repubblica. 

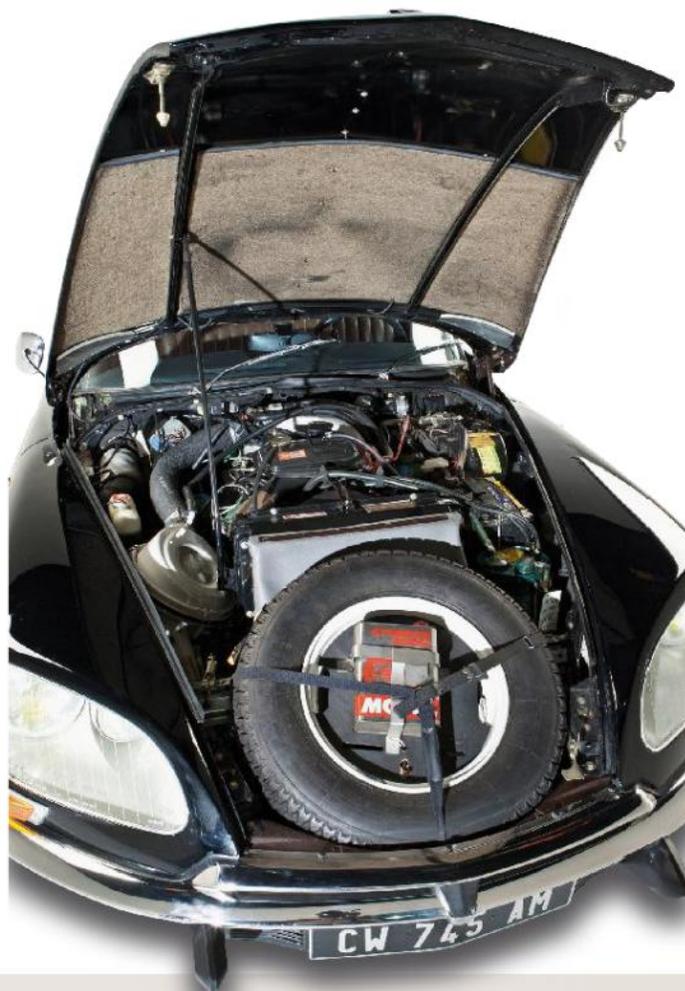
Le si addice il nero

Sotto. Oltre il 95% delle versioni Prestige carrozzate da Chapron era di colore nero AC200: le altre erano argento o blu scuro. Questo esemplare è molto raro in Italia, dove ce ne sono solo altri quattro.



CARATTERISTICHE (1972)

Motore	Ant. longitudinale - 4 cilindri in linea Alésaggio 90 mm - Corsa 85,5 mm Cilindrata 2175 cm ³ Rapporto di compressione 9:1 Potenza 125 CV DIN 5250 giri/min Coppia 18,7 kgm DIN a 2500 giri/min Valvole in testa, aste e bilancieri Un albero a camme laterale (catena) Iniezione elettronica indiretta Bosch Pompa carburante elettrica Lubrificazione forzata, 4,5 litri Raffreddamento ad acqua, 13,1 litri Impianto elettrico 12 V, batteria 40 Ah.
Trasmissione	Trazione anteriore Cambio a 4 velocità a comando idraulico oppure a 5 marce meccanico A richiesta automatico Borg Warner a tre rapporti Rapporto al ponte 8/35 Pneumatici 185 HR 15.
Corpo vettura	Berlina 4 porte, 5/6 posti Telaio a piattaforma Carrozzeria in acciaio Sospensioni ant. e post. idropneumatiche a ruote indipendenti con bracci oscillanti longitudinali e trasversali Freni a disco ant. e post., servofreno Freno a mano sulle ruote ant. Sterzo a cremagliera con servosterzo idraulico Serbatoio carburante 65 litri.
Dimensioni e peso	Passo 3120 mm Carreggiata ant./post. 1510/1310 mm Lungh. 4870 mm - Largh. 1800 mm Altezza 1470 mm - Peso a vuoto 1350 kg.
Prestazioni	Velocità 190 km/h Accelerazione 0-100 km/h in 12,3 secondi Consumo medio 10,3 l/100 km.



La linea, disegnata dal nostro Flaminio Bertoni, era impreziosita da profili cromati sulle fiancate e nella parte inferiore delle portiere



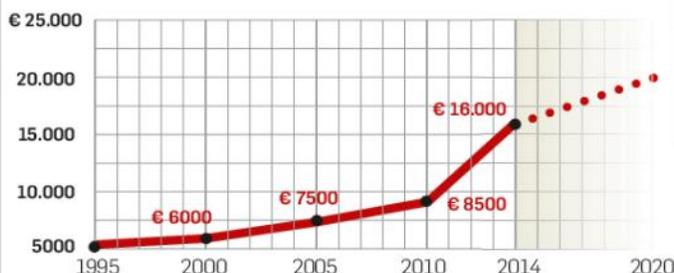
SE VE NE INNAMORATE NON LA **LASCERETE PIÙ**

È un'icona nella storia dell'automobile e può raggiungere quotazioni importanti, anche se non mancano esemplari in versione entry level sui diecimila euro. Il restauro è impegnativo, ma i pezzi si trovano tutti

VALORE NEL TEMPO

STABILE DOPO L'IMPENNATA

Nel grafico indichiamo le quotazioni della "DS 21 i.e." normale, in quanto quella "ministeriale" del servizio, per la sua eccezionale rarità, è oggetto di trattative particolari e non è possibile indicarne un prezzo di riferimento. Più in generale, i listini della "DS" sono rimasti stabili a lungo e soltanto negli ultimi cinque anni essi si sono praticamente raddoppiati, complice la forte richiesta del mercato e i prezzi in rapida crescita alle aste internazionali. Per il futuro è prevista un'ulteriore salita, ma più contenuta.



IL RESTAURO

L'IDRAULICA NON FA PAURA

La "DS" è stata in listino per 20 anni (1955-1975) in una grande varietà di allestimenti e motori. La produzione si divide anzitutto in monofaro (fino al 1967) e in doppio faro carenato (dal 1967 in poi), oltre che in modelli con impianto idraulico a olio rosso (LHS, fino al 1967) e a olio verde (LHM, dal 1967 in poi). A causa di modifiche apportate nel corso degli anni da parte di proprietari poco attenti alla coerenza storica, è opportuno verificare anzitutto la correttezza dell'esemplare che si intende acquistare. Le "DS" sono spesso vittime di corrosione: parti più a rischio sono i fondi e i longheroni. Ripristinare da zero un telaio e una carrozzeria è molto costoso, da evitare quindi gli esemplari malmessi. L'impianto idraulico spaventa i neofiti, ma è affidabile se ben mantenuto. Attenzione particolare è richiesta dagli esemplari dotati del sofisticato cambio semiautomatico, così come le versioni a iniezione sono più complesse di quelle a carburatore. In ogni caso, la reperibilità eccellente di ricambi tranquillizza sia chi la usa di già sia chi la sta restaurando.

RICAMBI

Sfera sospensione (1)	€ 33
Scatola guida servosterzo	611
Pompa alta pressione LHM	323
Serie pastiglie freni	61
Alternatore (revisionato)	240
Silenziatore principale marmitta	110
Cablaggio iniezione lato centralina	295
Regolatore di pressione per iniezione	115
Parabrezza (non colorato)	190
Gruppo 3 lame paraurti ant.	366
Rivestimento sedile ant. Pallas tessuto	230
Interno cuoio completo Pallas	4385
Pneumatico Michelin XVS 185 (4)	1060
Pivot con mozzo	390
Lamierato fondo baule	65
Coperchio baule	350

Fonte: Citro Services SRL
www.citroservices.com



Hanno collaborato: Silvia Piano, stylist; Madame Pauline Vintage, abbigliamento; Erin Gipson, modella.

LA PAGELLA

Fascino	*****	Capolavoro estetico e di tecnica pura, eleganza tutta francese e importante valore storico e culturale: difficile chiedere di più.
Prezzo	***	Un esemplare restaurato professionalmente può raggiungere cifre elevate. Se non si cerca la perfezione qualche affare si può ancora fare.
Costo di gestione	***	Vettura complessa, che richiede attenzione, conoscenza e un'attitudine particolare. Sa ricompensare con sensazioni uniche.
Uso quotidiano	*****	Vettura ancora moderna per tenuta di strada e frenata. Il confort è tuttora ineguagliato. Non disdegna anche i lunghi viaggi, anzi.
Affidabilità	****	Buona per gli esemplari che effettuano una regolare manutenzione. Pochi sanno metterci le mani, e questo può diventare un problema.
Reperibilità ricambi	*****	Grazie alla professionalità di numerose ditte specializzate in Italia e all'estero non ci sono problemi per la meccanica e la carrozzeria.
Attività dei club	*****	Il club di riferimento organizza regolarmente numerosi incontri in tutte le parti d' Italia, ma anche all'estero gli eventi non mancano.

NE HANNO SCRITTO

- **Ruoteclassiche**
Gennaio 1988
Dossier
- **Ruoteclassiche**
Agosto 2005
Dossier
- **Quattroruote**
Maggio 1966
Prova su strada "DS 21"
- **Quattroruote**
Agosto 1970
Prova su strada "DS 21 i.e."
- **Passione Auto Citroën**
Editoriale Domus, testo in italiano, pag. 224, 7,50 euro
- **Citroën DS - Au Panthéon de l'automobile**
di Olivier De Serres, Ed. Anthes, testo in francese, 415 pagine, 79 euro

COMMUNITY

L'IdéeSse Club è stato costituito a Firenze il 5 marzo del 1990, conta attualmente su 500 soci ed è presieduto da Sergio Cerreti. Dotato di un importante Centro di documentazione sulla storia e la tecnica della "DS" pubblica la rivista "IDéeSse InForma". Nel 2005 ha dato vita al Riasc (Registro Italiano Auto Storiche Citroën) che riunisce i club italiani dedicati ai vari modelli della Casa del Double Chevron (www.ideesse.it).





Noblesse **OBLIGE**

Con il prezzo d'acquisto ai minimi termini, comprare un'Aston Martin "DB7" oggi potrebbe tentare molti. A spaventare sono semmai i costi da alta gioielleria della manutenzione e degli interventi straordinari. Si entra in possesso, però, di un'auto da collezione di alto lignaggio, potente, veloce e sicura. E che in futuro si rivaluterà

di Marco Di Pietro



Supercar autentica

Nonostante sia imparentata con la più "tranquilla" Jaguar "XJ-S", la "DB7" vanta prestazioni da granturismo d'eccezione: merito dell'assetto sportivo e del possente sei cilindri sovralimentato. Da fermo a 100 km/h accelera in 5,8 secondi e in velocità tocca i 266 km/h.

Nel 1993 si registrò il picco più basso della produzione Aston Martin del dopoguerra. La Ford, che nel 1989 aveva rilevato la Casa britannica, corse ai ripari. Riammodernò la factory di Bloxham, nell'Oxfordshire, dove si era da poco interrotta la produzione della supercar Jaguar "XJ220" (il Giaguaro era un'altra delle stelle nel firmamento di Ford), facendola diventare il secondo stabilimento Aston Martin. Partendo dal pianale della Jaguar "XJS" Ford inventò la "piccola" Aston, la "DB7", in perfetta sintonia con le sigle della nomenclatura del brand, che si era interrotta ormai più di vent'anni prima con la "DB6". Certo, le iniziali di David Brown, per decenni proprietario dell'Aston Martin, poco ci azzeccavano con il presente della Casa inglese, ma tant'è: tutto faceva immagine. La nuova Aston Martin aveva un compito arduo: dimezzare il prezzo di li-

stino rispetto alle classiche "V8", innalzare la produzione, riconquistare il prestigio e, soprattutto, attirare nuova linfa economica nelle esauste casse della marca. Il compito più difficile spettò a Ian Callum, il designer: infondere nella nuova granturismo gli stilemi caratteristici delle Aston Martin. Compito che assolse alla perfezione. La "DB7" >

Pro

Prestazioni superbe
Immagine esclusiva
Rivalutazione certa
Modello d'alta collezione
Prezzo interessante

Contro

Costi di manutenzione proibitivi
Difficoltà di reperimento
Piuttosto vistosa
Richiede assistenza ufficiale
Superbollo (fino ai 20 anni)



è infatti considerata una delle più belle Aston di sempre. Ardue anche le responsabilità dei progettisti: creare una vera Aston Martin con un budget risicato e utilizzando componenti dei marchi della galassia Ford. Il motore venne così derivato dai sei cilindri in linea Jaguar tipo "AJ16", con cilindrata ridotta a 3,2 litri, vitaminizzato con un compressore per la sovralimentazione e giungere così alla rispettabile potenza di 335 CV. Alcune componenti vennero prelevate direttamente dai magazzini delle berline Ford più popolari. Un atto sacrilego? Mica tanto, secondo i progettisti. Che senz'altro si erano chiesti: "Ma quando mai il principe Carlo ha guidato una 'Mondeo' o ne conosce i dettagli?" Altri potenziali clienti si limitarono a far valere il loro rincredimento nel sottolineare che la scocca della "DB7" era in acciaio (le Aston precedenti erano fatte di ben più nobile alluminio), mentre altri la giudicarono tecnologicamente arretrata, poiché poco sofisticata nell'elettronica.

Sia come sia, la "DB7" è stata un successo: ne sono state costruite 7000, due terzi delle quali "Vantage", cioè con motore V12. La "DB7" coi sei cilindri in linea rimase in produzione fino al giugno del 2000 e fu costruita in 2449 esemplari, di cui 1570 "Coupé" e 879 "Volante" (cioè cabriolet).



Questi numeri comprendono le serie speciali: 78 "Alfred Dunhill Edition" Platinum Metallic (1998), 10 "Neiman-Marcus Edition" Special Black (1998), 19 "Stratstone Edition" Special Black, (1999) e 6 "Beverly Hills Edition", 2 "Coupé" e 4 "Volante", Midnight Blue (2000). Oggi la "DB7" si trova con un budget limitato: la quotazione di Ruoteclasiche è di 22.000 euro (26.000 la "Volante"). Le "V12", invece, valgono dai 30.000 euro in su. Non ▶

Piccole cadute di stile

Sopra. L'abitacolo (in alto la seconda versione e qui sopra la prima) è un trionfo di pelle Connolly e di radica autentica. La "DB7" costava la metà rispetto alle "V8" precedenti; l'occhio esperto sa riconoscere componenti prelevati dall'universo Ford, come le maniglie interne della Mazda "Mx-5" e la pulsantiera e le levette di derivazione "Mondeo".

segue a pag. 72

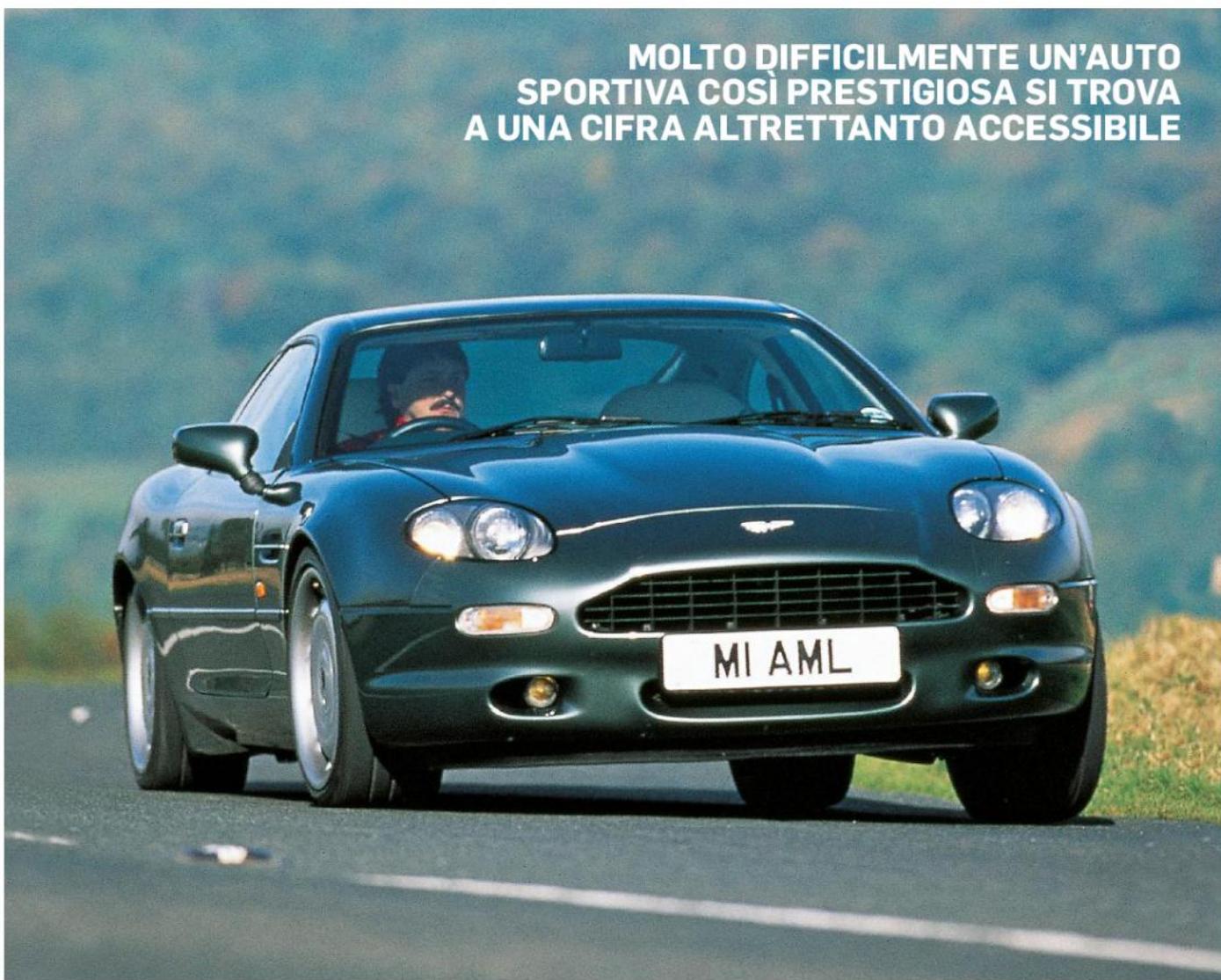


Maneggiare con cura

Sopra. I cerchi in lega sono delicatissimi: la vernice si sfoglia facilmente e, in caso di urti anche piccoli, vanno sostituiti perché non sono riparabili. Impensabile salire anche su marciapiedi bassi.

A sinistra. I due sedili posteriori, pur accuratamente realizzati e ben imbottiti, sono solo di fortuna perché offrono pochissimo spazio per le gambe. Si prestano perciò solo al trasporto di bambini.

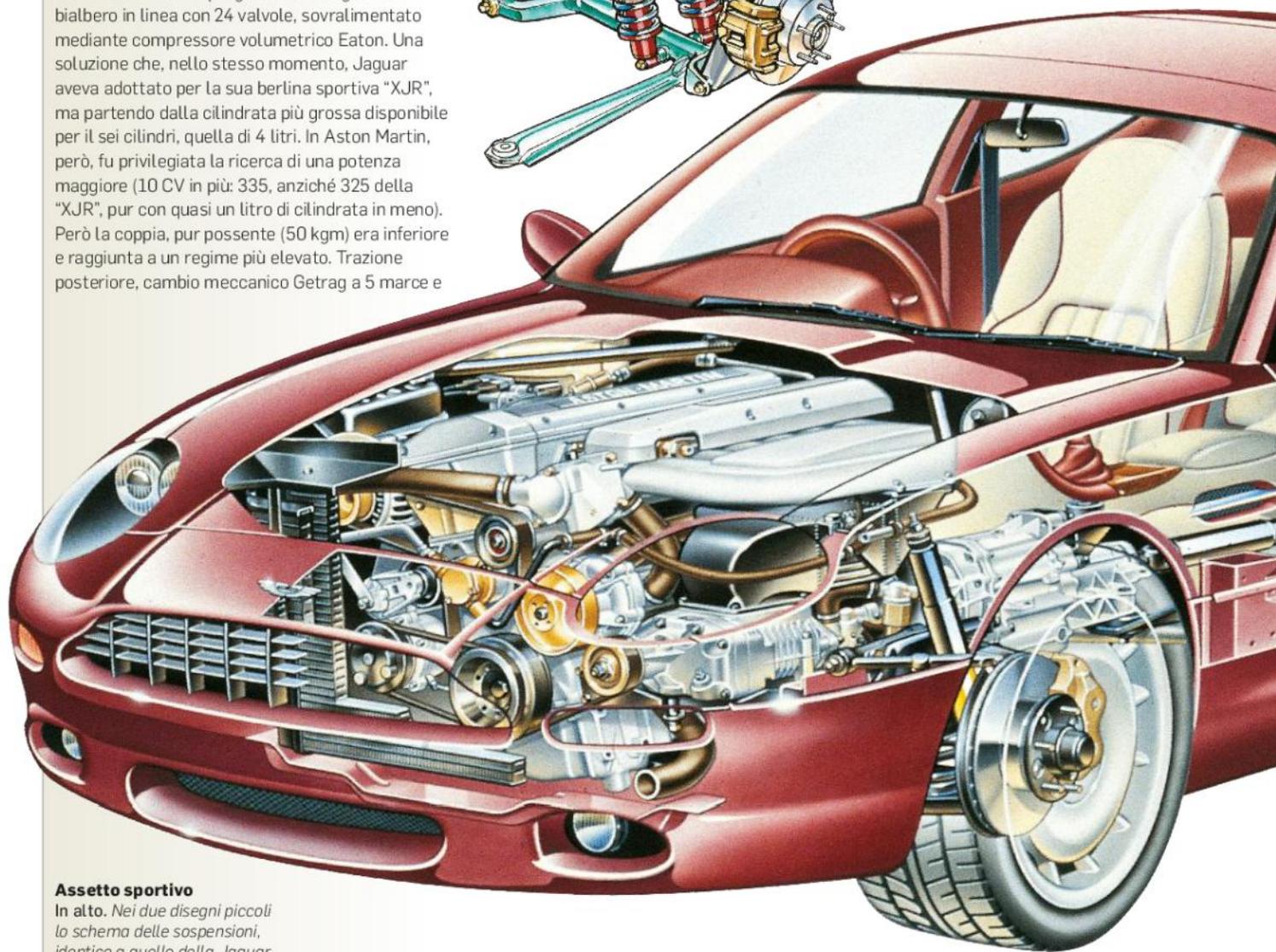
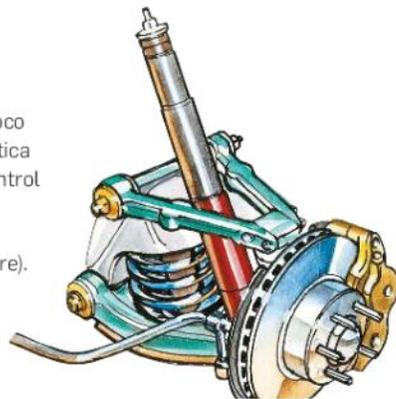
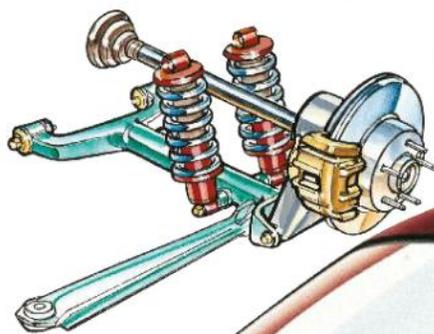
**MOLTO DIFFICILMENTE UN'AUTO
SPORTIVA COSÌ PRESTIGIOSA SI TROVA
A UNA CIFRA ALTRETTANTO ACCESSIBILE**



SOTTO SOTTO C'È UN GIAGUARO

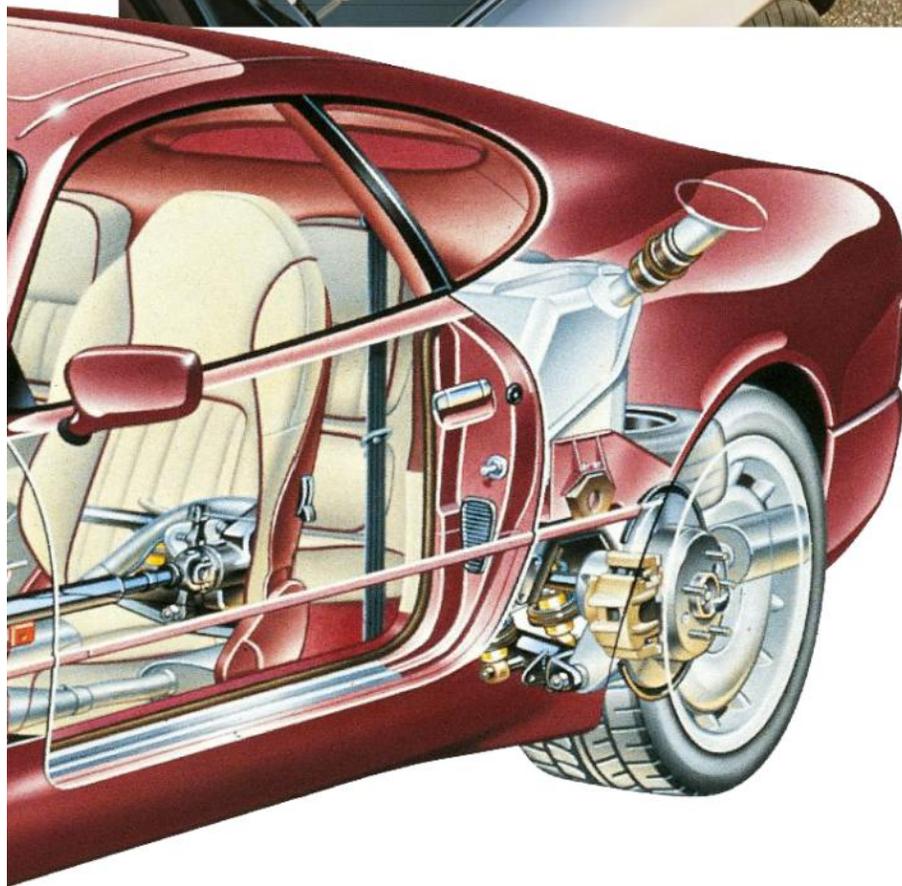
Poca elettronica e tanta meccanica, secondo la migliore tradizione inglese. Questa, in sintesi, la "ricetta" tecnica della "DB7": una granturismo tradizionale come piaceva (e piace) ai cultori della marca che dal dopoguerra ai primi anni Settanta fu di David Brown. Per tagliare drasticamente il prezzo di vendita (in pratica dimezzato rispetto alle precedenti V8), all'Aston Martin dovettero scendere a compromessi, utilizzando ciò che di pronto offrivano altre marche del Gruppo Ford, cui allora apparteneva la Casa. Il pianale, per esempio, è derivato da quello della Jaguar "XJS", pur con una serie importante di modifiche. Anche il motore era un sei cilindri di progettazione Jaguar: un bialbero in linea con 24 valvole, sovralimentato mediante compressore volumetrico Eaton. Una soluzione che, nello stesso momento, Jaguar aveva adottato per la sua berlina sportiva "XJR", ma partendo dalla cilindrata più grossa disponibile per il sei cilindri, quella di 4 litri. In Aston Martin, però, fu privilegiata la ricerca di una potenza maggiore (10 CV in più: 335, anziché 325 della "XJR", pur con quasi un litro di cilindrata in meno). Però la coppia, pur possente (50 kgm) era inferiore e raggiunta a un regime più elevato. Trazione posteriore, cambio meccanico Getrag a 5 marce e

a richiesta un automatico piuttosto obsoleto, peraltro poco diffuso e apprezzato, erano altre caratteristiche del modello. La sospensione posteriore prevedeva doppi ammortizzatori. Poco utilizzata l'elettronica, ma è un vantaggio in ottica collezionistica: non c'è nemmeno il traction control e, sui primi esemplari, l'airbag. La carrozzeria era in acciaio e l'assemblaggio avveniva nella rinnovata fabbrica di Bloxham (Oxfordshire).



Assetto sportivo

In alto. Nei due disegni piccoli lo schema delle sospensioni, identico a quello della Jaguar "XJ-S". A sinistra il retrotreno, con doppi ammortizzatori e molle coassiali. A destra, l'avantreno sportivo con doppi quadrilateri.



Evoluzione senza rivoluzione
 Sopra. Schema meccanico tradizionale, e riciclaggio di un vecchio progetto Jaguar: la "DB7" è una vettura classica. Caratteristiche le quattro grosse ruote, con sbalzi anteriore e posteriore piuttosto pronunciati. Il cambio era di tipo meccanico con cinque marce.
 In alto. Il motore longitudinale a sei cilindri di 3,2 litri eroga 335 CV. La manutenzione richiede l'assistenza di personale esperto.

RICAMBI

Proiettori anteriori (coppia)	€ 1800
Faro posteriore (singolo)	650
Pastiglie freni anteriori	450
Dischi anteriori	900
4 pneumatici	1400
Cofano anteriore	5000
Portiera	3000

CARATTERISTICHE

Motore	Anteriore longitudinale - 6 cilindri in linea Alesaggio 86 mm Corsa 70 mm Cilindrata 3239 cm ³ Rapporto di compressione 9,5:1 Pot. 335 CV (247 kW) a 5500/5750 giri/min. Coppia 50 kgm (490 Nm) a 3000 giri/min. Due alberi a camme in testa (catena), 4 valvole per cilindro Iniezione elettronica multipoint Compressore volumetrico Eaton Lubrificazione forzata a carter umido, 8 l. Raffreddamento ad acqua, 14 l. Impianto elettrico 12V, batteria 100 Ah.
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio a 5 rapporti Automatico a richiesta Leva comando centrale Rapporto finale: 3,55:1 Differenziale autobloccante Frizione monodisco a secco Pneumatici 245/55 R 17 (anteriori), 275/50 R 17 (posteriori).
Corpo vettura	Coupé due porte, 2+2 posti Telaio in acciaio, carrozzeria in acciaio e materiali compositi Avantreno e retrotreno a ruote indipendenti, bracci trasversali, molle elicoidali (doppie al retrotreno), barre stabilizzatrici Ammortizzatori idraulici telescopici Freni a disco autoventilanti ant. con ABS Sterzo a cremagliera, con servosterzo Serbatoio carburante 90 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2591 mm Lunghezza 4631 mm Larghezza 1820 mm Altezza 1268 mm Peso in ordine di marcia 1700 kg Capacità bagagliaio 325 litri.
Prestazioni	Velocità massima 266 km/h Accelerazione da 0 a 100 km/h 5,7 secondi Consumo medio 13,5 litri/100 km.

GAMMA COLORI

Pastello

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

Metallizzati

New Silver Effect
 Petrol Effect
 Moonland Effect

Perlato

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

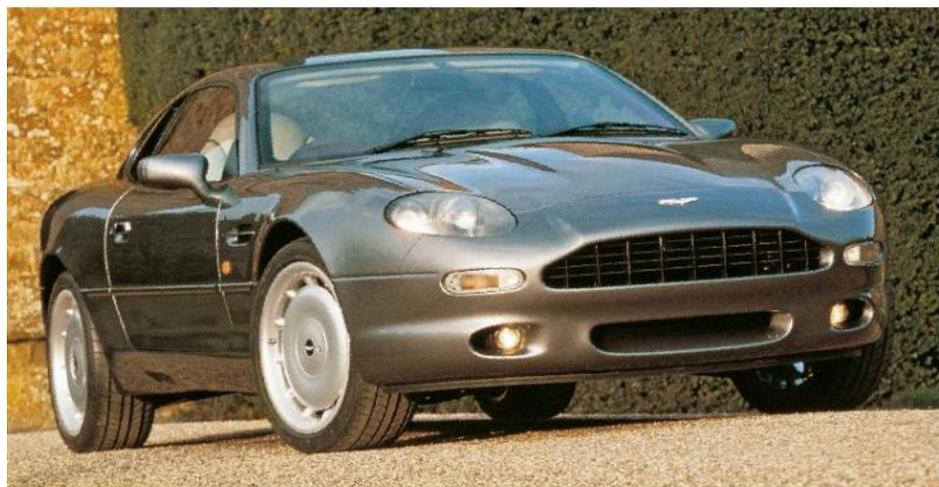
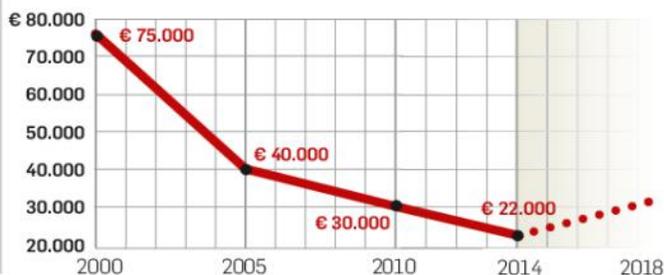
LA PAGELLA

Fascino	*****	La marca incarna la massima passione per le auto inglesi. Modello esclusivo e raro, è spesso personalizzato in maniera quasi unica.
Prezzo	*****	Difficile acquistare una granturismo altrettanto prelibata per una cifra attorno ai 20.000 euro, con la certezza di vedere rivalutato presto il capitale.
Costo di gestione	**	Non manca di affidabilità, ma richiede una meticolosa assistenza periodica. Prezzi ricambi da gioielleria e, in Italia, superbollo esagerato.
Uso quotidiano	**	Non si presta a essere utilizzata come prima auto. Un piccolo urto può portare a grandi spese per la sostituzione delle parti in materiale composito.
Affidabilità	****	Se la si assiste con cura certosina, difficile che dia problemi. Ma richiede messe a punto e sostituzioni più frequenti rispetto ad altre granturismo anni Novanta.
Reperibilità ricambi	****	Si trova tutto, ma a prezzi esagerati. In Gran Bretagna esistono reti di distribuzione indipendenti che sono in grado di fornire parti a prezzi un po' più contenuti.
Attività dei club	****	Possederla e associarsi al principale sodalizio inglese dedicato alla marca, l'Aston Martin Owners Club, è una logica e necessaria conseguenza.

VALORE NEL TEMPO

SE NON ORA QUANDO?

Non scenderà più di così: questa è una certezza, nonostante il superbollo e la caccia del fisco ai possessori di supercar. Sui mercati internazionali la "DB7" è già in fase di decollo, complice la produzione limitata delle versioni a sei cilindri rispetto a quella delle successive "V12". Il marchio vive un ritorno di fiamma tra i collezionisti che si è tradotto in un innalzamento delle quotazioni. I prezzi alle aste stanno trascinando verso l'alto le valutazioni di mercato nel mondo.



da pag. 68

Aria di famiglia

Lo stile è opera del designer inglese Ian Callum, prima che egli passasse a firmare le carrozzerie delle Jaguar. La linea riprende stiliem tipici della Casa di Newport Pagnell, come la forma della griglia.

è facile trovarne in vendita, specie in Italia dopo l'avvento del superbollo che ha costretto molte "DB7" all'emigrazione. Sul web siamo riusciti a censirne in vendita una decina, con prezzi allineati alla nostra quotazione o superiori di poche migliaia di euro. Il vantaggio per chi si è messo in testa di comprare una "DB7" è che quasi sempre

lo stato d'uso rasenta la perfezione: chi ha posseduto un'Aston Martin ben difficilmente ha privato la sua supercar di una manutenzione certosina. Molti esemplari hanno all'attivo percorrenze limitate (spesso sono terze o quarte auto) e i primi a essere stati prodotti hanno quasi vent'anni, dunque sono pronti a diventare storici. Le prestazioni sono di rilievo e difficilmente un'auto così prestigiosa ha un valore così accessibile.

Il rovescio della medaglia è costituito dai costi di manutenzione esorbitanti. A differenza che nella patria d'origine, dove esiste una vasta schiera di specialisti, in Italia gli unici in grado di metterci le mani sono i concessionari ufficiali, con conseguenti costi da gioielleria. La "DB7" non è affetta da problemi gravi, ma necessita di un tagliando almeno una volta l'anno, con un costo di circa 1500 euro. Fondamentale la sostituzione dei lubrificanti del cambio e del differenziale. Se questa operazione non è stata effettuata in passato, ve ne accorgete dalla rumorosità di questi componenti che può essere eliminata solo sostituendo il gruppo. Sovente occorre il controllo dell'allineamento e dell'assetto delle ruote. Tra gli altri difetti, i cerchi in lega delicati, il climatizzatore

LE CONCORRENTI

					
	Aston Martin DB7	Ferrari 456 GT	Jaguar XJS 6.0 V12	Mercedes S500 Coupé (C140)	Porsche 928 GTS
Cilindrata cm ³	3239	5474	5993	4973	5397
Potenza CV/kW	335/247	442/325	311/229	320/235	350/257
Velocità km/h	266	302	260	250	275
Prezzo all'epoca lire	214.795.000	334.985.000	124.880.000	199.000.000	181.304.000
Quotazione attuale euro	22.000	23.000	16.000	3000	12.000

poco efficiente e il cofano del bagagliaio la cui registrazione tende a sregolarsi. Il che consente alle luci interne di rimanere accese scaricando la batteria, mandando in corto circuito l'antifurto e rendendo indispensabile il trasporto in officina, dove quasi sempre l'impianto deve essere sostituito integralmente. Le pelli di colore chiaro sono infine delicatissime e richiedono una manutenzione puntuale, specie quelle di tinta bianca, che tendono anche a screpolarsi.

Il guaio più grosso che può capitare a una "DB7" è un urto frontale, anche di lieve entità: il conto del carrozziere sarà salatissimo, perché i pannelli frontali del muso, i cofani e i parafranghi anteriori sono di materiale composito e non riparabile. Un'operazione di per sé banale come cambiare una lampada di un faro anteriore si può trasformare in una tragedia economica, se l'esemplare appartiene alla produzione precedente al 1998: non è infatti più disponibile il ricambio originale e occorre sostituire entrambi i gruppi ottici con quelli di tipo aggiornato, con un costo che può sfiorare addirittura i 1800 euro...



I DATI DI QUATTORRUOTE ("DB7 V12 Vantage", agosto 1999)

Velocità massima km/h

Dichiarata	298 km/h
Effettiva	288,700 km/h (in VI marcia)

Accelerazione

km/h	secondi	Ripresa in VI marcia	secondi
0-60	3,0	70-80	2,5
0-80	4,3	70-100	7,2
0-100	5,8	70-120	12,0
0-120	7,7	70-140	17,1
0-140	9,9	70-160	22,3
0-160	12,5		

Frenata

km/h	metri
60	14,2
100	39,4
130	66,6
160	100,9
180	127,7
200	157,7

Col V12 prende il volo

Al momento della messa in vendita (1994), la "DB7", con qualche accessorio imposto (tinta metallizzata, cerchi in lega da 18 pollici, interno in pelle bicolore e impianto hi-fi) sfiorava i 250 milioni di lire. Quattroruote ha realizzato una prova strumentale soltanto della ben più potente "V12 Vantage" con motore di 5,9 litri da 309 kW nell'agosto del 1999. Riportiamo i risultati qui a lato.



La signora T'ORNA



Quando a Bianzé, duemila anime tra le risaie del Vercellese, passava una "Flavia", tutti riconoscevano immediatamente l'avvocato. Negli anni Sessanta era uno dei pochi a potersi permettere una macchina così bella. Venticinque anni dopo erano in pochi a girare con un'auto così vecchia. Anzianotta sì, ma fiera di una nobiltà resa evidente da mille particolari, che nemmeno una carrozzeria acciaccata dagli anni riusciva a nascondere: paraurti e mascherina ancora lucenti, il panno dei sedili logoro e macchiato ma ancora morbido, il motore dal funzionamento silenzioso, con un ticchettio di punterie. Una vera Lancia, anche se costruita nell'era Pesenti, spinta da un quattro cilindri boxer in alluminio e con la trazione anteriore introdotta dal direttore tecnico Antonio Fessia. I puristi del sei cilindri e della trazione posteriore avevano gridato allo scandalo, anche se poi l'avevano comprata lo stesso.

Per anni la "Flavia" berlina ha diviso il pubblico: o la si amava o la si odiava; all'uscita della coupé i detrattori si chiedevano come Pininfarina avesse potuto tirare fuori tanta grazia da una berlina così goffa. A piacere (o non piacere) erano la linea anticonformista, la meccanica, il posto guida con l'insolita "piano-la" dei comandi secondari sulla sinistra del volante. Se comodità, tenuta di strada e souplesse di marcia mettevano d'accordo tutti, sulle prestazioni (specie della "1500") anche gli appassionati più convinti si lasciavano scappare che qualcosa in più la Casa poteva fare. Tuttavia sarà proprio una berlina "1500", con Frescobaldi e Malinconci primi assoluti al Rally dei Fiori del 1962, a inaugurare una grande stagione rallystica proseguita dalla coupé e dalle "Fulvia" e durata fino alla "Delta".

Nonostante quell'affermazione sportiva, la "Flavia" non sarà mai una macchina da corsa. Rimarrà il mezzo di trasporto di una borghesia garbata, illuminata e progressista come il nostro avvocato, che l'aveva acquistata a Torino nel 1962 (due anni dopo il lancio) e reimmatricolata in provincia di Vercelli nel 1964. Nel 1987 era ancora la sua daily driver: merito dell'affidabilità leggendaria e di quella cura che i veri lancisti tradizionalmente riservano sia alla meccanica sia alla carrozzeria. Certo, negli ultimi anni non badava molto all'estetica. Le riparazioni dei piccoli urti e la lotta alla ruggine dei passaruota, problema classico delle "Flavia", hanno trasformato il grigio originale in un patchwork di toni. Sui parafranghi posteriori, addirittura, si riconosce la sfumatura che ▶

Origine della stirpe

La 815.00, prodotta dal 1960 al 1963 in 28.362 esemplari, è stata la prima serie delle "Flavia". Cederà il passo alla 815.200, con cilindrata lievemente inferiore (1488 cm³ contro 1500 tondi, dovuti all'unificazione di pistoni, bielle e manovelle con la "1800") e due CV in più (80 contro 78).



IN FORMA

Per 25 anni è stata utilizzata tutti i giorni da un avvocato del Verellese. Dalla fine degli anni 80 questa berlina, la prima Lancia ad adottare trazione anteriore e quattro freni a disco, riposava tranquilla. Ora è pronta per riavviarsi

testo e foto di Massimo Condolo



Luci e frecce sulla "pianola"

A destra. Il sedile anteriore a panchetta e il volante con la corona cromata per il clacson e la piccola mensola portaoggetti (ribattezzata "la pianola" da molti proprietari), sul cui bordo si trovano i comandi di luci e frecce. La schiuma del cruscotto si è polverizzata facendo crollare il rivestimento in finta pelle, ma tutti gli altri componenti sono in buone condizioni.

Posacenere bizona

Sotto. Il posacenere, sopra i comandi dell'aria calda e fredda, prevede due "sezioni", una per il guidatore, l'altra per il passeggero. Sotto si scorge la pedaliera incernierata in alto.



Spazio in abbondanza

Sopra. Il vano bagagli è ampio e regolare, con un cofano che lo scopre quasi completamente. La ruota di scorta deve essere alloggiata sulla destra, in una buca dietro cui si trova il classico cric Battaini a pantografo, verniciato blu elettrico.

avrebbe dovuto raccordare la zona riverniciata a quella sana.

Grandi incidenti non ne deve aver avuti: le porte (altra icona nella mitologia del cliente Lancia) si chiudono senza sforzi, i cofani sono centrati nelle loro sedi, i paraurti sono diritti. Così, nel momento in cui l'avvocato è passato a un'auto più moderna, Guido Santhià, titolare nell'omonima cittadina piemontese di un'azienda di autotrasporti e di una carrozzeria industriale, gli ha dato 400.000 lire e si è portato via un'auto di indubbio valore storico: quella che in Italia ha introdotto la trazione anteriore, i quattro freni a disco, il piantone dello sterzo collassabile, i componenti long-life e i punti di ingrassaggio ridotti. Ma di tutto questo a Guido forse non importava: la "Flavia" era una macchina da signori che gli era sempre piaciuta. E prima o poi l'avrebbe rimessa a posto. Dall'acquisto sono trascorsi ventisette anni, più di quanti la "Flavia" ne abbia pas-

sati in strada. "Lei" è ancora lì, con la vernice opaca perché all'epoca non si usava lo strato trasparente sui metallizzati. Nel frattempo è diventata di suo figlio Paolo, anche lui appassionato di belle auto. Riposa a cinque metri da terra, sul soppalco sopra il piccolo ufficio, protetta da un telone che non dissimula le originalissime forme. Capita che qualche cliente alzi gli occhi e chiedi a uno dei due: "Ma è una 'Flavia', quella?" E loro, invariabilmente: "Sì. Bella, vero?". Domanda dopo domanda, cominciano a pensare che forse il momento di restaurarla sia ormai giunto.

Dal punto di vista strettamente economico non ne vale la pena: Ruoteclassiche quota un esemplare in buone condizioni 6000 euro, insufficienti per riportare la "Flavia" all'antico splendore. In realtà a questa cifra di berline prima serie in ordine non se ne trovano, perché chi le restaura poi le tiene per sé. La carrozzeria dei Santhià ci lavorerà nelle pause tra un camion e l'altro, con i soli costi vivi del materiale anche perché fregi e minuterie ci sono tutti. La meccanica

INNOVATIVA, MA IL MOTORE "1500" ERA UN PO' FIACCO. MIGLIORERÀ COL SUCCESSIVO "1800"



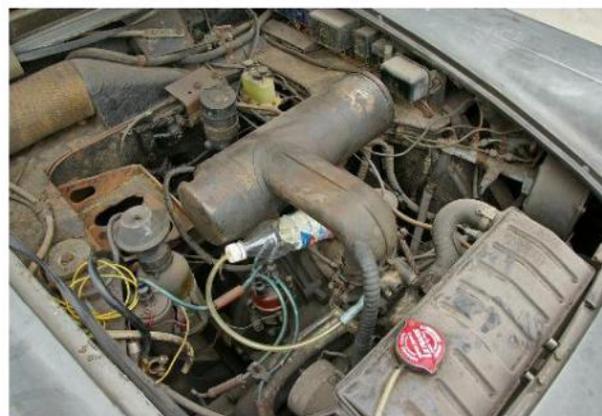
Chiavi in bianco e nero

Sopra. Le due chiavi servono per aprire porte e cofano (bianca) e per l'avviamento (nera). Su una faccia hanno il logo Lancia, sull'altra la "f" corsiva: come "Flavia", "Fulvia" e "Flaminia", cui erano comuni.



In Lancia c'è il 3x2

A sinistra. Il divano anteriore (con la tasca portaoggetti e il posacenere al centro dello schienale) e quello posteriore, entrambi a tre posti. Il rivestimento in panno era di serie, a richiesta c'era la pelle. In basso a sinistra. Le fiancate evidenziano numerose riparazioni, effettuate in modo "artigianale" per bloccare la ruggine.



è una bella sorpresa: portata l'auto a terra, gonfiate le ruote, collegata una batteria, "biberonato" il carburatore con un po' di benzina e girata la chiave (quella nera, la bianca serve per le porte), la "Flavia" si è messa in moto con una regolarità sorprendente e senza troppo rumore, nonostante la linea di scarico arrugginita. Poi dicono che i boxer, a stare fermi, incollano e deformano le fasce e mangiano olio... Ma forse, pur sembrando dimenticata, non lo è stata: senza dubbio ogni tanto qualcuno è salito sul sopralco e l'ha messa in moto, nonostante la posizione decisamente scomoda. Il motore sarà da aprire, ma soltanto per sostituire fasce, materiali d'usura e sedi valvole (per poter utilizzare la benzina verde senza ricorrere agli additivi). Il vero punto dolente è l'abitacolo. Se si opta per un restauro conservativo i sedili si recuperano, lavando il panno e rifacendo le imbottiture. Ma il cruscotto, come su tutte le "Flavia" prima serie, ha la schiuma interna sbriciolata che ha fatto collassare la fintapelle; per fortuna strumenti e parti metal-

liche si recuperano. Serviranno cinque nuovi pneumatici Michelin "X", che erano di primo equipaggiamento (l'azienda francese li replica, con costi un po' elevati), e un buon lavoro di restauro dei cerchi. Coppe e cornici hanno bisogno soltanto di una lucidata: le vere Lancia magari arrugginiscono, ma le loro cromature splendono sempre.

Gli occhi di Guido tradiscono la voglia di rivederla in strada. Le gira intorno, poi butta un'occhiata alla moglie e le propone un secondo viaggio di nozze con quell'ammiraglia che all'epoca non si sarebbero potuti permettere. Lei lo richiama bonariamente alla realtà: se proprio luna di miele bis dev'essere, meglio un'auto nuova. Ma lui torna a sognare quel viaggio con i suoi grandi amori. E, soprattutto, di rivivere una gioventù in cui tutto sembrava bello e possibile. I tempi sono cambiati? Sì, e a dircelo è proprio la "Flavia": in un mondo dominato da vetture aggressive, chi disegnerebbe una berlina d'alta classe con la calandra che sorride?

Una soglia a sbalzo

Sopra. Il motore in lega leggera a quattro cilindri contrapposti di 1500 cm³ era montato anteriormente a sbalzo. Erogava 78 CV a 5200 giri, insufficienti a garantire prestazioni brillanti a una berlina che pesava in ordine di marcia 1190 kg. Se la velocità di punta, 148 km/h, era discreta, l'accelerazione e la ripresa si rivelavano infatti modeste.

LA VITA PER UN PROTOTIPO

Avrebbe fatto qualsiasi follia Vittorio Gulisano, palermitano "doc" con una viscerale passione per la Fiat "X1/9", quando avvistò la "GT Cabrio" al Centro Stile Bertone. Con un pizzico di fortuna e tanta buona volontà è diventata sua. E ora corre "open air"

di Giuseppe Valerio, foto di Giuseppe Barone



Vittorio Gulisano, 53, anni, palermitano, impiegato specializzato in elettronica, ha un'unica, viscerale passione: la "X1/9", compatta sportiva a motore centrale prodotta dalla Fiat dal 1972 al 1982 e poi dalla Bertone fino al 1989. Facile dunque comprendere l'orgoglio con il quale Gulisano mostra la sua "X1/9 GT Cabrio". "Mettetevi nei miei panni - spiega l'appassionato siciliano - e pensate a come mi possa essere sentito quando mi venne detto che il prototipo unico al mondo della 'X1/9' spider sarebbe stato mio". Ma andiamo con ordine.

Gulisano, corre l'anno 2000, è uno dei soci più attivi del Club X1/9 Italia: in visita a Torino col club, dopo avere effettuato un indimenticabile giro sul-

la pista del Lingotto, si reca in visita al Centro Stile Bertone dove era stata allestita una mostra con alcuni pezzi rarissimi, come la "Runabout" del 1969 (il primo studio stilistico riconducibile poi alla "X1/9" di serie) o alcuni modelli in gesso di studi stilistici per una futura sportiva Fiat. Qui conosce il signor Magistro, all'epoca responsabile per la Bertone dei rapporti esterni con i vari club nazionali ed esteri. Durante la passeggiata all'interno del museo di Grugliasco, tra la "Runabout" e la "X1/9 ASV" (un prototipo interamente in alluminio), vede una particolare "X1/9" spider priva dei montanti posteriori, la "GT Cabrio". "Mi soffermai a guardarla e Magistro mi disse che la vettura apparteneva a Mario Da-

Nuccio Bertone

Carrozzeria	BERTONE	SpA
ZBB 128 AS 0*	07162697	
	1180	Kg
	2080	Kg
1 -	530	Kg
2 -	650	Kg
MODELLO - ENGINE	138BS.031	
VERSIONE - VERSION	128AS1/K	
N° PER RICAMBI - N° FOR SPARES		



miano, capo della logistica della Bertone e che era in vendita". Gulisano vuol saperne di più. "Damiano era lì - ricorda Gulisano - e mi spiegò che quello era un prototipo, regolarmente omologato per la circolazione stradale, realizzato dalla Bertone nel 1987 per studiare la fattibilità di una versione spider destinata al mercato americano che purtroppo però non raggiunse mai la produzione di serie".

Il responsabile della logistica della Bertone ha già in piedi una trattativa che però dopo qualche mese sfuma. Gulisano, che aveva manifestato un vivo apprezzamento per quella macchina, non crede alle sue orecchie quando viene contattato telefonicamente per sapere se fosse ancora interessato

all'acquisto. "Mi precipitai personalmente a Grugliasco e in meno di 5 minuti l'accordo era fatto, provvedemmo a tutte le formalità burocratiche e divenni il felicissimo proprietario di questo magnifico pezzo unico".

Assieme alla vettura, l'appassionato palermitano riceve anche una documentazione ufficiale che attesta alcuni elementi fondamentali in merito alla unicità di questa "X1/9": il documento, proveniente dagli archivi Bertone, conferma che: "Il veicolo in oggetto (Bertone tipo 128AS1/K, telaio n° ZBB128AS0*07162697, con carrozzeria di tipo trasformabile a 2 porte e con tetto in tela, fiche di omologazione EU77499CPATO/89), è stato co-

Destinazione America

Nella foto. La "X1/9 GT Cabrio" Bertone di Vittorio Gulisano è un pezzo unico, realizzato nel 1987 a Grugliasco dall'atelier piemontese come studio di fattibilità di una spider da destinare al mercato Usa.



Interno "autografato"

In alto. Davanti al passeggero spicca la placchetta che riporta la firma Nuccio Bertone. Sopra. Il quadro strumenti introdotto nel 1986: notare l'indicatore del carburante con la dicitura "Unleaded fuel only". A destra. I caratteristici fari a scomparsa sono presenti anche su questo prototipo.



struito in Grugliasco (TO) e realizzato a scopo di ricerca estetica e tecnica". La vettura, sotto la pelle, non si differenzia dalla contemporanea Bertone "X1/9" catalizzata: il motore è il classico 4 cilindri in linea di 1498 cm³ alimentato da un impianto a iniezione elettronica Bosch "L-Jetronic". Eroga 75 CV, ben 10 in meno rispetto alla versione con carburatore doppio corpo. Il telaio non presenta aggiornamenti di rilievo rispetto a quanto già conosciuto della fortunata sportiva Fiat.

Le particolarità di questo prototipo di spider per il mercato americano sono dunque di natura estetica. A Gulisano questo particolare viene confermato dal precedente, nonché unico proprietario della vettura: "Damiano mi spiegò che punto di partenza della 'GT Cabrio' era stata proprio la versione americana della 'X1/9' di serie, quella a iniezione e dotata di catalizzatore, la cui presenza è testimoniata dalla dicitura 'Unleaded fuel only' ('Solo benzina senza piombo') che campeggia nell'indicatore del livello carburante. Rispetto a tutte le altre 'X1/9' che ho guidato, e non sono poche, i rapporti del cambio risultano più corti, specie per la quinta, a tutto svantaggio dell'allungo". A distinguere a colpo d'occhio la "GT" sono l'assenza dei montanti posteriori e, alle spalle dell'abitacolo, l'i-

CARATTERISTICHE



Carburatore addio

A sinistra. Il motore è il 4 cilindri in linea "1500" ad iniezione elettronica Bosch "L-Jetronic" con catalizzatore, secondo quanto richiesto dalle normative americane.



Profilo seducente

Sopra. Le fasi di montaggio del tettuccio in tela. Si tratta di un sistema piuttosto empirico, approntato semplicemente per valutare gli ingombri e ben lontano da quello che avrebbe dovuto essere lo schema definitivo. A destra. La cinque aperture presenti sul prototipo.



Motore Posteriore-centrale - 4 cilindri in linea
 Alesaggio 86,4mm
 Corsa 63,9mm
 Cilindrata 1498 cm³
 Rapporto di compressione 8,5 : 1
 Potenza 75 CV DIN 5500 giri/min
 Coppia 108 Nm a 3000 giri/min
 Testata in lega
 Albero a camme in testa
 Iniezione elettronica Bosch "L-Jetronic",
 Impianto elettrico 12 V, batteria 45 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
 Cambio trasversale allineato con l'albero motore, 5 marce (tutte sincronizzate)
 Leva cambio a comando centrale
 Frizione mono disco a secco
 Pneumatici ant. 165/70-13; post. 165/70-13.

Corpo vettura Spider 2 posti - Scocca portante
 Sospensioni ant. e post. a ruote indipendenti
 Ammortizzatori telescopici
 Freni a disco ant. e post.
 Serbatoio carburante 48 litri.

Dimensioni e peso Passo 2202 mm
 Carreggiata ant./post. 1355/1350 mm
 Lunghezza 3969 mm
 Larghezza 1570 mm
 Altezza 1180 mm - Peso 1180 kg.

Prestazioni Velocità circa 170 km/h.

nedita carenatura del cofano motore, nella quale sono ricavati due alloggiamenti ove inserire il massiccio arco metallico che funge da sostegno per la capote. "Ovviamente - spiega Gulisano - a quei tempi non si parlava ancora di capote elettrica per questa categoria di vettura. Il montaggio del tettuccio in tela avviene rigorosamente a mano, operazione lunga e laboriosa, che richiede preferibilmente la collaborazione di un'altra persona per essere conclusa in tempi accettabili. Del resto si trat-

ta di un prototipo e quindi siamo di fronte a soluzioni provvisorie; l'assenza di rollbar a protezione degli occupanti (essenziale per l'omologazione negli Usa) dimostra come questa spider non fosse ancora pronta per entrare in produzione".

A suggellare il processo che ha condotto alla riscoperta di questo pezzo unico, poco più di un anno fa è giunta l'omologazione ASI come "X1/9 Prototipo Bertone". E ora si prepara un'altra bollente estate "open air"...

Catalizzata perde 10 CV

Sopra. Il piccolo spoiler posteriore ha una valenza puramente estetica. Su strada la "GT" mostra le stesse doti di tenuta della "X1/9" di serie. Peccato che il motore della versione per gli USA, dotato di catalizzatore, perda 10 CV (75 anziché 85) rispetto a quello previsto per l'Europa, alimentato con carburatore doppio corpo.





L'INCANTESIMO DI COLIN

Lo chiamavano così: una "forza" nascosta nella monoposto, che spingeva il pilota ad andare più forte di tutti. Ce lo racconta un avvocato di Roma che, con la prima F.1 di Chapman a motore posteriore, dopo 50 anni ha realizzato il suo sogno

testo e foto di Alessandro Barteletti

JIM CLARK E JOHN SURTEES DEBUTTARONO IN F.1 CON UNA MONOPOSTO UGUALE



3, 2, 1... via!

Sopra. Andrea Guarino e gli uomini della GPS Classic, la scuderia che lo assiste, alle prese con le ultime verifiche prima di scendere in pista.

Più a destra. Tommaso Gelmini, il team manager, dà indicazioni al "nostro" pilota, già calato nell'abitacolo.

Galeotto fu Michel Vaillant

Sotto. Avvocato e professore universitario classe '53, Andrea Guarino sognava di guidare una F.1 già da bambino, quando lesse per la prima volta il fumetto francese. La Lotus "18" è sua da un anno, ma con le monoposto ha cominciata 4 anni fa, con le F. Junior ("Un'ottima palestra").

Assomigliava a un essere venuto da un altro pianeta, l'uomo col casco in copertina. Tu, bambino che vuoi diventare un astronauta, con la paghetta della settimana in tasca, ancora intatta, puoi lasciarlo sullo scaffale del giornalaio un fumetto così? Certo che no. Le astronavi però non c'entravano, perché il fumetto era di corse automobilistiche e l'uomo col casco era Michel Vaillant, il pilota francese nato dalla matita di Jean Graton. Il bambino restò folgorato.

Le storie più belle iniziano così, in maniera imprevedibile. "Avevo dieci anni e mi son detto: io farò il pilota". Di anni ne sarebbero in realtà trascorsi altri cinquanta, ma Andrea Guarino, avvocato e professore

universitario romano classe 1953, oggi può finalmente stringere tra le sue mani il volante di una F.1. "Io sognavo di farlo al fianco di Jim Clark, John Surtees, Stirling Moss, insomma assieme ai miei eroi d'infanzia. Mai avrei immaginato che un giorno, invece, mi sarei calato proprio nel loro di abitacolo". Già perché Guarino, oggi, è proprietario di una Lotus "18" del 1960, la monoposto con cui proprio John Surtees e Jim Clark debuttarono in Formula 1 e con cui proprio Stirling Moss regalò alla Lotus la prima vittoria valida per il Campionato Mondiale.

Un'epoca, quella tra gli anni 50 e 60, che solo a pensarci, oggi, viene la pelle d'oca. "I piloti erano veri temerari e non c'erano ancora né elettronica né aerodinamica, ma è lì che si è delineata l'impostazio-





Sessioni di trenta minuti

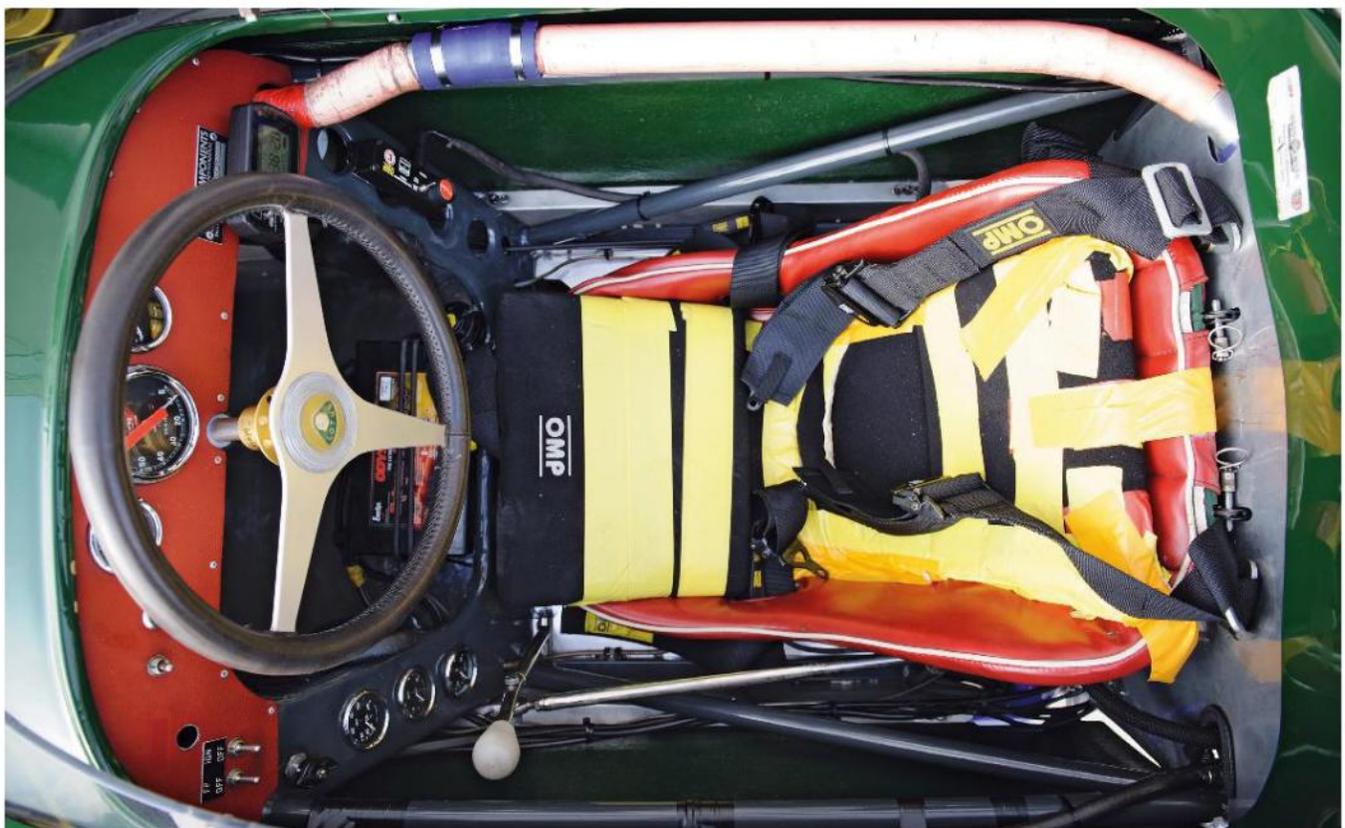
A sinistra. Semaforo verde, dentro la prima e via in pista! Nelle giornate di prova, le sessioni sul Circuito di San Martino (Cremona) durano trenta minuti. Il tracciato misura 3450 metri.

La "spia" non mente

Sotto. Al centro del cruscotto spicca il contagiri con la "spia" rossa, l'indicatore che "ferma" sullo strumento il regime più alto raggiunto. Ai lati troviamo il termometro dell'acqua e il manometro dell'olio. Sotto a sinistra. Accanto alla leva del cambio, il termometro olio e, più in basso, il manometro olio e il termometro acqua di riserva. Tutti gli strumenti sono della Casa inglese Smiths.

ne della monoposto moderna". La Lotus "18", infatti, è stata la prima F.1 veramente innovativa di Colin Chapman. "La '16' ci faceva disperare", raccontò il geniale progettista inglese. "Alla fine gettai tutto all'aria e progettai la '18'. E finalmente le cose iniziarono ad andare per il verso giusto".

Inspirandosi alla Cooper che per prima, nel 1959, ebbe il coraggio di portare il motore alle spalle del pilota, e ricordandosi delle monoposto Auto Union degli anni Trenta, con la "18" anche Chapman scoprì e sdoganò il motore centrale-posteriore. La Lotus "18", in quanto a motorizzazioni, fu una vettura assai versatile potendo correre in F.1 (2,5 nel '60 e 1.5 litri nel '61), F.2 (1,5 litri) e Formula Junior (998 cm³): la nostra monta un 4 cilindri Coventry Climax di ▶



La seconda costruita

A destra. Telaio n. 370, questa è la seconda "18" prodotta; è la vettura con cui Alan Stacey perse la vita a Spa nel 1960.

Sotto. Il quattro cilindri Coventry Climax di 2,5 litri della stagione 1960 di F.1 (circa 240 cavalli).



2,5 litri secondo il regolamento della stagione 1960 di F.1. È la numero di telaio 370, ossia la seconda costruita, che il 18 aprile 1960 vinse con Innes Ireland la Lavant Cup di F.2 a Goodwood. In F.1 debuttò invece a maggio, a Silverstone, con un quarto posto di Alan Stacey. Proprio con Stacey, il mese successivo, fu protagonista a Spa di un drammatico incidente che costò la vita al pilota britannico, colpito in pieno volto, durante la corsa, da un volatile. Ricostruita, la monoposto è appartenuta prima a un collezionista americano, poi a uno inglese, per arrivare circa un anno fa a Guarino.

Andrea Guarino e la Lotus "18" numero 370 li abbiamo incontrati sul Circuito di San Martino del Lago, a due passi da Cremona. Tremilaquattrocentocinquanta metri, che si snodano lungo undici curve e un rettilineo di quasi un chilometro, dove Guarino usa testare la sua monoposto. Per gestirla e avere assistenza durante le gare dell'Historic Grand



**DOPO I SUCCESSI DI COOPER E LOTUS,
ANCHE ENZO FERRARI
SI PIEGÒ AL MOTORE POSTERIORE**



Come Andrea di Scozia

Nella foto. Il casco che richiama la bandiera della Scozia è un omaggio di Andrea Guarino a Sant'Andrea, patrono - appunto - di Scozia, giocato sull'omonimia e su una sua simpatia. Sotto. Un fotogramma "in soggettiva" catturato durante un giro del circuito.



Prix Cars Association a cui partecipa (www.hgpca.net), Guarino si affida alla GPS Classic di Soragna, Parma. "Qualcuno lo fa in proprio: troppo rischioso. Se tralasci anche il più piccolo dei dettagli puoi compromettere tutto. Intendiamoci, queste corse non sono pericolose: a partecipare non siamo dei 'giovannissimi', c'è un forte spirito sportivo e oltre un certo limite non si va. Però nessuno vuole trovarsi senza freni o senza ruote".

Responsabile della GPS Classic è Tommaso Gelmini - "Il mio team manager", dice Guarino - uno che alla passione per le corse dedica tutto se stesso organizzando anche eventi come l'Alfa Revival Cup. Ci spiega: "Molti pensano che in pista devi dimostrare di essere il più veloce, il più bravo, che devi vincere sempre. Non è vero: spesso hai e sei appassionato di una macchina che già in partenza non è competitiva e dunque appena varchi i cancelli dell'autodromo sai che arriverai ultimo". "La prima volta che ho girato su tracciati mitici come Monza o Brands Hatch

- incalza Guarino - avevo il cuore in gola. E non era solo la tensione della gara, ma l'emozione di essere lì, io, con la mia Formula 1. Impagabile".

Gli chiediamo allora: ma guidare una monoposto di queste, com'è? Guarino mette le mani avanti: "Sono un neofita assoluto, con le gare ho cominciato l'anno scorso". Poi ci risponde citando Stirling Moss: "Le Lotus - diceva il pilota inglese, oggi 84enne - fino a un certo punto sono facili, sembra di stare in poltrona. Ma all'improvviso diventano difficilissime, quasi ingovernabili". Lo chiamano l'incantesimo di Colin Chapman, una soglia invisibile, un varco il cui passaggio è riservato a pochi "manici": "Sto ancora rompendo il ghiaccio - afferma Guarino, sempre prudente - ma io questa soglia l'ho percepita. Quando ti ci avvicini senti che c'è un conflitto di volontà: la tua, che quel limite non vuole farti superare, e la sua, della Lotus intendo, che al contrario ti vuole lanciare oltre. Vaghielo a dire che lei oggi è solo un'arzilla 'non netta'...". **R**



PORTATELE FUORISTRADA



Fra gli anni Settanta e Ottanta queste due moto erano in cima ai desideri dei diciottenni. Anche se in pochi, poi, potevano permettersi il "duemmezzo"... Oggi offrono gran divertimento a costi ragionevoli. Due regine della regolarità, ora ribattezzata enduro

di Fulvio Zucco, foto di Luci e Immagini



Tester d'eccezione
Abbiamo affidato le impressioni di guida a Simone Zaffaroni, pilota impegnato nei campionati italiano ed europeo Enduro classe 250. A sinistra, la SWM, perfettamente restaurata; la maglia azzurra risale alla stessa epoca della moto. Qui sopra, l'Ancillotti, un esemplare conservato in ottime condizioni.



Chi oggi ha più o meno cinquant'anni probabilmente ha già avuto un'accelerazione del battito cardiaco vedendo le due moto qui fotografate. Al loro debutto sul mercato erano al top dei desideri dei giovani, quelli che erano riusciti a strappare ai genitori il cinquantino con le ruote tassellate quando avevano quattordici anni e poi, magari dopo una buona promozione a scuola, il "125" a sedici, sempre da fuoristrada, come imponeva la moda. Il "duemmezzo", come si usava chiamare le moto di 250 cm³, lo sognavano in tanti ma lo compravano in pochi: o si era veramente appassionati di regolarità e si usava la moto per correre oppure, arrivati ai diciott'anni necessari per guidare le "oltre 125", si scopriva che per andare a scuola e in gita con la ragazza era meglio una utilitaria, più protettiva e a prova di sgradite macchie d'olio sugli abiti della fidanzata.

Oggi si può concedersi quell'acquisto cui si era rinunciato da ragazzi con una cifra tutto sommato ragionevole (intorno ai 4000 euro per un esemplare ben restaurato e circa 2500 per uno in stato d'uso, ma chissà ancora per quanto?) e costi di gestione contenuti; per utilizzare la moto ci si può anche cimentare con le gare riservate a questo genere di fuoristrada, che vedono la partecipazione tanto di piloti ed ex piloti agguerriti, che puntano alla vittoria, quanto di tranquilli padri di famiglia che si sentono soddisfatti già nel completare i giri previsti, preservando l'integrità della moto e quella delle proprie articolazioni. SWM e Ancillotti erano quelli che oggi definiremmo due marchi premium, entrambi italiani, il primo lombardo e il secondo toscano, e i modelli del nostro servizio erano il meglio della tecnologia che entrambi potevano sfoggiare.

Li abbiamo fatti provare a Simone Zaffaroni, pilota dei campionati italiano ed europeo Enduro ➤

SWM

LA GAMMA DOTATA DEI
MOTORI ROTAX FECE
INVECCHIARE DI COLPO
LA CONCORRENZA



CARATTERISTICHE

Motore	Due tempi Monocilindrico raffreddato ad aria Cilindrata 247 cm ³ Alesaggio 74 mm Corsa 57,5 mm Potenza 41,5 CV a 8250 giri/min Rapporto di compressione 14:1 Un carburatore Bing 32 mm Accensione Motoplat 6 V Alimentazione a miscela 2,5%.
Trasmissione	Secondaria a catena Cambio a cinque oppure sei marce Frizione multidisco Pneumatici: anteriore 3.00x21, posteriore 4.50x18.
Ciclistica	Telaio monotrave sdoppiato in tubi d'acciaio Forcella idraulica telescopica Marzocchi Forcellone oscillante Ammortizzatori Marzocchi a olio e gas Freni ant. e post. a tamburo da 140 mm Capacità serbatoio 8 litri.
Dimensioni e peso	Interasse 1420 mm Lunghezza 2140 mm Altezza 1140 mm Peso a vuoto 102,5 kg.
Prestazioni	Velocità massima 140 km/h.



Metallo e plastica

A sinistra. I parafanghi sono in plastica come le tabelle portanumero, mentre il serbatoio è metallico. La successiva gamma "TF" ne adotterà uno in materiale sintetico, più moderno.



proprio nella classe 250; lui, quando queste due rivali si davano battaglia, non era neppure nato. Salito in sella, si accorge subito della posizione di guida del tutto differente: l'Ancillotti deriva da una moto da cross e offre una seduta più infossata, con il manubrio alto e largo.

Migliore per appoggiare i piedi a terra, ma non per il controllo nella guida in piedi; l'SWM, nata invece per la regolarità, porta a caricare di più l'avantreno, con una postura più avanzata e più simile a quella di una moto moderna, come quella che Simone usa per correre. Per questo si trova subito in sin-

tonia e spinge di più sul gas, anche se poi deve fare i conti con i piccoli freni a tamburo, che all'epoca erano il meglio disponibile sul mercato, ma non possono reggere il confronto con i dischi attuali. Freni e sospensioni, conferma Simone, sono i componenti che più denunciano l'età delle moto, perché in questi settori si sono fatti passi da gigante. I motori, invece, pur raffreddati ad aria e totalmente privi di elettronica (accensione a parte), non hanno complessi d'inferiorità: l'italiano Hiro dell'Ancillotti vanta circa 38 cavalli per 96 kg di moto, mentre l'austriaco Rotax con immissione a disco rotante dell'SWM ne >

Presca sicura

Sopra. I comandi al manubrio sono il meglio della produzione del tempo; le manopole ergonomiche e morbide garantiscono un'ottima presa. Il blocchetto dei comandi elettrici, invece, è quello onnipotente (e scadente) sui motocicli italiani dell'epoca.



Ottime finiture

Sopra. Il vano portattrezzi integrato nel serbatoio e il silenziatore di scarico, rapidamente smontabile e marchiato SWM.

A sinistra. Decisamente riuscita l'estetica della "RS GS", una delle moto da regolarità più belle in assoluto. Evidente la notevole altezza della sella da terra.

ANCILLOTTI

CONDENSAVA TUTTA L'ESPERIENZA
DELLA PRESTIGIOSA
CASA FIORENTINA, MOLTO ATTIVA
ANCHE NEL MOTOCROSS



CARATTERISTICHE

Motore	Due tempi Monocilindrico raffreddato ad aria Cilindrata 248 cm ³ Alésaggio 72 mm Corso 60 mm Potenza 38 CV a 8900 giri/min Rapporto di compressione 11:1 Un carburatore Dell'Orto 36 mm Accensione Motoplat 6 V Alimentazione a miscela 5%.
Trasmissione	Secondaria a catena Cambio a sei marce Frizione multidisco Pneumatici: anteriore 3.00x21, posteriore 4.50x18.
Ciclistica	Telaio a doppia culla in tubi d'acciaio Forcella idraulica telescopica Marzocchi a perno avanzato Forcellone oscillante Ammortizzatori Corte & Cosso a olio e gas Freni a tamburo, anteriore 125 mm, posteriore 140 mm Capacità serbatoio 9 litri
Peso	Peso a vuoto 96 kg.
Prestazioni	Velocità massima secondo i rapporti di trasmissione.

fornisce 41,5 per 102,5 kg. Facile intuire che le due "vecchiette" sono tutt'altro che ferme. Ma perché la moto lombarda ha più potenza dell'altra? La risposta è semplice: l'Ancillotti era ai vertici della produzione specialistica del tempo, mentre l'SWM "RS GS", appena arrivata sul mercato, era semplicemente... una generazione più avanti, tanto che, chi prima e chi poi, tutti gli altri costruttori che puntavano al top della categoria si adeguarono ai nuovi standard. Sul percorso che abbiamo scelto per il servizio fotografico, con un paio di salti, curve strette e allunghi, un guado e qualche pozza di fango, sono entrambe divertenti ed esuberanti.

Cosa forse ancor più importante nell'ottica del collezionista, hanno sufficiente coppia per essere pilotate con un filo di gas quasi in ogni situazione, evitando così strapazzi alla meccanica ed emozioni troppo forti per chi pilota non è, né lo è stato. La sella di entrambe è a un'altezza preoccupante per il neofita, ma un po' perché la prima parte dell'escursione delle sospensioni è morbida e un po' per la leggerezza dei mezzi, il timore svanisce presto: si può inclinare la moto verso di sé per salire e scendere senza il rischio di tirarsela addosso. Nemmeno l'avviamento pone problemi, perché i motori, se sono a punto, partono alla prima scalcinata senza pericolosi contraccolpi, anche con la marcia innestata.

Sul fronte della reperibilità dei ricambi le notizie sono piuttosto buone; il settore delle moto da regolarità da collezione è vivace, per cui anche il comparto dei ricambi specifici è in fermento. Nel caso di Ancillotti e SWM si può inoltre contare sull'aiuto dei due efficienti registri storici di marca, che possono fornire indirizzi e ricambi preziosi. Simone, il nostro tester, ha concluso la prova con un gran complimento alle nostre trentaseienni "250": "Sullo stesso tracciato, tirando come in gara, credo che con la mia Yamaha di oggi non mi sarei dato più di dieci secondi al giro".



A corsa lunga

A sinistra. In evidenza la forcella a perno avanzato che permette una maggiore escursione. L'Ancillotti monta un tradizionale faro tondo; come sull'SWM il serbatoio è ancora in metallo. Su questo esemplare è quello optional realizzato in alluminio.



Il minimo indispensabile

Sopra. Il piccolo tamburo in lega leggera veniva considerato adatto per il fuoristrada. Su asfalto, però... A sinistra. Anche qui si ritrova il bloccetto dei comandi elettrici Cev, adottato universalmente.



indossa la cuffia

A sinistra. Pregevoli le cuffie a protezione delle leve del freno e della frizione. Sotto. Aggressiva e riuscita anche l'estetica della "FH 250", per quanto meno innovativa. L'esemplare del servizio non è mai stato integralmente restaurato.



COLLEZIONISTI Junichiru Hiramatsu





Osessione ROSSA

Tutto ebbe inizio nel peggiore dei modi, cioè con un terribile schianto su una "365 GT4 BB". Da quel giorno, Hiramatsu non ha mai smesso di dedicarsi al culto del marchio di Maranello: ha 11 vetture, 20.000 modellini e una miriade di oggetti. È tra i più grandi collezionisti in Giappone: Piero Ferrari lo definì "colto e rigoroso"

di Alessandro Giudice, foto di Alessandro Bianchi

Fresca di restauro

Nella foto, Junichiro Hiramatsu e la moglie Naomi all'ingresso della loro casa di Nagoya. In primo piano la Ferrari "250 GT SWB" (telaio 2521) ritirata nel 2012 dopo il restauro eseguito presso Ferrari Classiche.

SI INNAMORÒ DELLE ROSSE A DODICI ANNI, QUANDO SULLA RIVISTA "CAR GRAPHIC" VIDE UNA "250 GT SWB"



Mano d'opera qualificata
Nella foto. Grande appassionato di modellismo, Hiramatsu spesso si occupa personalmente dei piccoli lavori di montaggio e restauro dei suoi pezzi.
Sotto. La "250 GT Tour de France" del 1957 in livrea Blu Francia.



Gli incontri col Drake

A destra. Quattro anni dopo il loro primo appuntamento, Hiramatsu è ancora con Enzo Ferrari nell'ottobre 1987, a Maranello.



Cimelio firmato

Sopra. Tra gli incredibili oggetti raccolti da Hiramatsu figura una tuta autografata da Phil Hill. A sinistra. Un'avvincente veduta d'insieme della collezione di Rosse di Hiramatsu. Davanti alla "Enzo", in primo piano, si nota la "SP1", della quale, proprio in fondo alle auto schierate, si può intravedere il mock-up di prova: fu consegnato dal designer Leonardo Fioravanti alla Ferrari per la realizzazione del modello definitivo.



Memorabilia

Sopra. Tra coppe e trofei (in alto, quello in cristallo del Concorso Italiano di Monterey 2010 vinto dalla "SP1" come Best of Show), anche pezzi conservati e restaurati, come il tritico di volanti in alluminio e legno.

Ci sono esperienze che ti cambiano la vita. O te la salvano, come è successo al giovane Junichiro Hiramatsu quando, poco più che ventenne, si schiantò con la sua Ferrari "365 GT4 BB" su una strada nei pressi di Nagoya, nel Sud del Giappone, tra Tokyo e Kyoto. Ne uscì illeso e con due certezze: che al volante avrebbe dovuto darsi una calmata e che quell'auto con il Cavallino sul cofano era la più affascinante, potente e sicura che avesse mai guidato. Una consapevolezza che, nel più puro stile giapponese, sarebbe diventata una specie di filosofia esistenziale, una magnifica ossessione che oggi, ad oltre quarant'anni di distanza, ha fatto di Hiramatsu uno dei più accreditati collezionisti Ferrari a livello mondiale. Di auto del Cavallino rampante, nel suo garage superblindato e superprotetto, ne ha in realtà "solo" undici che, a vedere quello che c'è in giro per il mondo (spe-

cie tra Usa ed Emirati Arabi), non sono un'esagerazione. Ma quello che distingue J.H. è la passione profonda e viscerale per il marchio che l'ha portato a raccogliere tutto, ma proprio tutto, ciò che parla, racconta, testimonia la storia Ferrari. "Non ho mai conosciuto un collezionista Ferrari così rigoroso, preciso e colto come Junichiro Hiramatsu. Un uomo che ha fatto della sua passione una professione di vita" scrive Piero Ferrari in "Red in Japan", il libro che Automobilia ha dedicato al ferrarista giapponese nel 2013.

E in effetti, a curiosare nella vasta raccolta di Hiramatsu, ci si imbatte in pezzi che lasciano senza fiato, tessere di un mosaico che racconta la storia del marchio, le vicende sportive e industriali, gli uomini che hanno costruito la leggenda. Su tut-



COLLEZIONISTI Junichiru Hiramatsu

Prezioso caveau

A sinistra. Situato in un quartiere residenziale di Nagoya, il garage di Hiramatsu, oltre alle auto, ospita una quantità di reperti Ferrari.

Forme complesse

Sotto. La carrozzeria di una "750 Monza" del 1954, una "pelle" in leggero alluminio interamente battuto a mano.



Cronografo firmato

Sotto Il prezioso orologio d'oro "Exactus" che Enzo Ferrari regalò a Gigi Villorosi in occasione della sua vittoria al Gran Premio di Bruxelles del '49.



ti Enzo Ferrari, che J.H. conobbe personalmente in occasione del suo primo viaggio in Italia quando, neo sposo, inaugurò una consuetudine che l'avrebbe portato a Maranello decine di volte ancora.

Anche in quella occasione il destino ci mise lo zampino perché Ferrari, che era sempre piuttosto inaccessibile (restano legendarie le ore d'attesa alle quali sottoponeva gli ospiti, anche illustri o addirittura illustrissimi), lo ricevette subito, complice Franco Gozzi che lo annunciò come "quel simpatico giapponese che ci scrive sempre". Imprenditore immobiliare di successo, Hiramatsu trova comunque il tempo e le energie per dedicarsi alla sua passione. Che si rivolge soprattutto agli automodelli, specie in scala 1:43, di cui ne possiede oltre ventimila, per la maggior parte Ferrari. Li custodisce in una kura, una piccola costruzione all'interno del sontuoso giardino che circonda la sua splendida casa di legno in stile giapponese, a Nagoya. La collezione comprende modellini di varie epoche, compresi quel-

li con cui giocava da bambino, e di diversi tipi di auto: GT, monoposto e Sport Prototipo, anche serie di pezzi identici in cui cambia solo il numero di gara, a seconda della competizione alla quale si riferisce ciascun modello. Poi, tutt'intorno, spuntano scatole di auto da montare, manifesti originali delle corse, parti di motore e di F.1, caschi e tute di piloti, diorami che riproducono momenti importanti della Ferrari, come la visita di papa Giovanni Paolo II a Maranello.

In un altro locale, nell'ufficio in centro città, Hiramatsu conserva invece una quantità incredibile di documenti - che vanno dalle brochure ai progetti, dalle fotografie agli scritti autografi, dai rari annuari della "Scuderia" ai libretti di uso e manutenzione alle pubblicazioni a tema Ferrari - ma anche oggetti e memorabilia, come orologi, penne stilografiche, targhe, coppe, medaglie, quadri e tutto ciò che possa raccontare le molteplici sfaccettature di un'azienda che è soprattutto passione, stile e tecnologia. Tutto magnifico e interes-

IN FAMIGLIA SOLO SPORTIVE ITALIANE

Affare di famiglia, verrebbe da dire. L'amore per le auto che accende Junichiro ha infatti trovato terreno fertile anche nelle generazioni più giovani degli Hiramatsu, mantenendo due denominatori comuni: l'italianità dei marchi e l'impronta sportiva dei modelli. Motivo per cui, lasciata al padre l'esclusiva del mondo Ferrari, il figlio maggiore Hiroshige ha coltivato la sua passione per i rally e - logica conseguenza - per la Lancia, di cui possiede una "Stratos" del '74 e una "037 Rally" dell'82, entrambe stradali, oltre ad una elegante "Flaminia Sport" Zagato del '62. È invece all'insegna del Biscione l'attrazione che ha portato il secondogenito Masamitsu a collezionare Alfa Romeo: nel suo garage sono custodite una "Giulietta Spider" del '56 e una "8C Competizione" del 2008. Molto raffinate anche le scelte del nipote Hisaaki che, dopo aver vissuto un "periodo Abarth", ha acquistato una rara Cisitalia "202 SC" coupé del 1948, che guida alternandola ad una più recente Ferrari "575 Maranello" del 2005.

La teca dei sogni

A destra. Se non fosse per i nomi sulle targhette, sembrerebbe un normale quadro porta chiavi.

Sotto. Uno scorcio della kura, tipico edificio giapponese dove è custodita la collezione di automodelli.



te anche se, inutile nascondere, è il garage e il suo contenuto la parte più emozionante dell'universo ferrarista di Junichiro Hiramatsu.

Delle undici Ferrari che lo animano, oltre alle "288 GTO", "F40", "F50", "Enzo" e "LaFerrari", alla "348 Challenge" con cui si cimentò in pista nel 1995, alle "250 GT Tour de France" del '57, "275 GTB/4" del '67 e "365 GTB/4 Daytona" del '72, due modelli derivano direttamente dalle fantasie del giovane Junichiro: la "250 GT SWB" del 1961 e la "SP1", l'esemplare unico che la Ferrari ha realizzato appositamente per lui nel 2008. Della prima, si innamorò perdutamente quando, dodicenne, la vide sulla rivista giapponese "Car Graphic" accompagnata da un'intervista a Enzo Ferrari. La seconda è la materializzazione di un sogno al quale tutti gli appassionati si sono almeno una volta abbandonati: quello di costruirsi una Ferrari su misura. Un sogno a quattro ruote che Junichiro Hiramatsu ha realizzato. E che può guidare ogni giorno, sulle affollate strade della sua Nagoya. 

Esemplare unico

Sopra. Con la "SP1", che Hiramatsu ha voluto disegnata dall'ingegner Leonardo Fioravanti, già direttore del design in Pininfarina, la Ferrari ha inaugurato la realizzazione di esemplari unici, sempre denominati con la stessa sigla (acronimo di "Special Project") e destinati ai clienti più facoltosi di Maranello. Proprio come accadeva negli anni Cinquanta e Sessanta.

GLI SPECIALISTI Omea

LA FABBRICA. *degli stemmi*



A photograph of Emilio Candiani, an elderly man with glasses, wearing a blue suit and a patterned tie. He is standing in a workshop, holding a large, dark metal block. On the block are two logos: the Alfa Romeo logo (a circular emblem with a cross and a serpent) and the Ferrari logo (a yellow shield with a black prancing horse). The background shows industrial equipment and a workshop environment.

I lavori su smalto a fuoco dell'azienda di Emilio Candiani hanno attraversato la storia dell'auto: dall'Alfa Romeo, alla Lancia, alla Maserati e a numerose altre Case. Compresa la Ferrari. Che in questi locali ha visto nascere... il Cavallino

di Gilberto Milano, foto di Alessandro Bianchi

QUI È PASSATO UN PEZZO DI STORIA DELL'AUTO. E LE TESTIMONIANZE SONO NELLE BACHECHE COME IN UN MUSEO



Tradizione immutata

Sopra. Emilio Candiani e il figlio Luigi nell'officina dove la produzione viene realizzata ancora con metodi e macchinari tradizionali. Niente è cambiato rispetto a quando si producevano stemmi, targhe, medaglie, portachiavi, spille.

Qui sotto. Il cesellatore porta le ultime rifiniture a uno stampo. Alle sue spalle Emilio Candiani con il figlio Luigi che continua l'attività.

Superare il cancello di via Albani 20, a Milano, tra le costruzioni avveniristiche del quartiere CityLife nella ex zona della Fiera Campionaria, con la torre dell'archistar Arata Isozaki che svetta poco lontana, e la moderna sede del Sole 24 Ore di Renzo Piano a poche decine di metri, è come salire sulla macchina del tempo: in un attimo si passa dalla modernità dell'oggi al mondo della prima metà del secolo scorso. Un altro mondo, dove il tempo sembra essersi fermato, e dove tutto, dagli uffici all'officina, odora di antico.

Siamo alla Omea (Officine Meccaniche e Artistiche) dove è passato un pezzo di storia dell'auto (e non solo) e dove si continuano a produrre con metodi artigianali stemmi in metallo smaltati a fuoco, un tempo apprezzatissimi dall'industria dell'auto e oggi sostituiti con prodotti più economici e meno pregiati, come plastiche e smalti sintetici. Stemmi che farebbero bella figura in un importante museo dell'auto e che alla Omea sono esibiti in numerose bacheche appese lungo

le pareti. Sono subito evidenti quelli di Alfa Romeo, Ferrari, Touring Superleggera, Lancia, Maserati, OM, Pininfarina, Bertone, Scaglietti, Fiat, Innocenti, Piaggio, Bianchi, solo per citare i più noti. E poi targhe dei concorsi di eleganza degli anni Trenta, compresa la prima del concorso di eleganza di Villa d'Este del 1932, e poi medaglie, coppe, scritte... Insomma, piccole opere d'arte realizzate dai numerosi artisti che hanno collaborato per questa azienda in 127 anni di vita (è nata nel 1887) tra cui Augusto ed Eligio Gerosa (padre e figlio), Annigoni, Bodini, Cassinari, Dova, Fiume, Lazzaro, Minguzzi, Monassi, Purificato, Sassu, Pancotto, Rivadossi, Verdi.

Alla Omea si rivolgono quasi tutte le Case automobilistiche, le carrozzerie di fama e gli organizzatori di manifestazioni automobilistiche (oltre a un numero imprecisato di altre aziende), attirati dalla bravura nel creare oggetti in metallo smaltato a fuoco, così complicati da richiedere abilità ed esperienza fuori dal comune. Perché con questi oggetti si lavora su prodotti in minia-

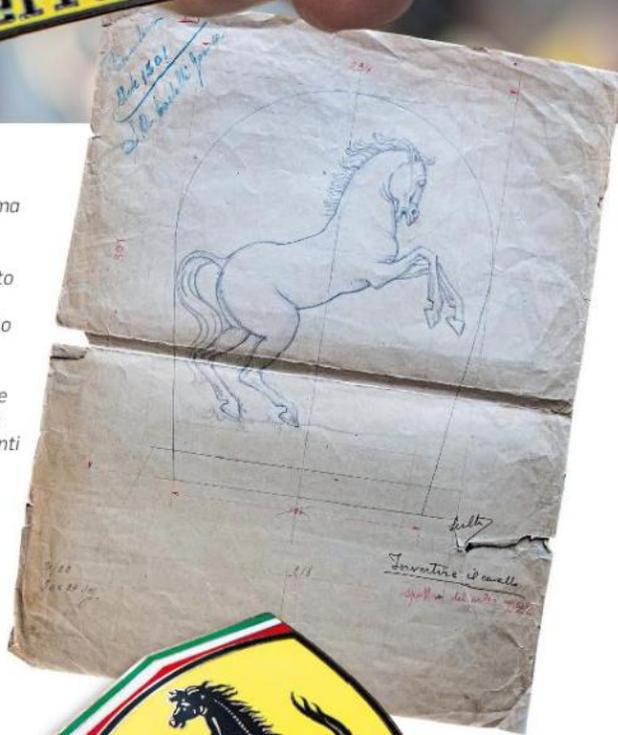




L'origine del Cavallino

Sopra. Le misure dello stemma di Maranello anni '60 e un emblema smaltato della prima serie.

A sinistra. Il primo bozzetto in assoluto del logo Ferrari, disegnato da Eligio Gerosa. Non è datato, ma ci sono già tutti i tratti di quello che poi diventerà l'emblema più famoso del mondo. Da notare la stazza del cavallino, la direzione del corpo, l'angolo di impennata e la coda verso il basso, tutti elementi che Enzo Ferrari stravolgerà.



tura, in quanto lo smalto cambia colore a diverse temperature e bisogna saperlo trattare a dovere: infatti, dopo la cottura a 900 gradi diventa duro come il vetro e va rifinito a mano per renderlo brillante in eterno. Insomma, un lavoro artigianale non da tutti, che alla Omea veniva impreziosito dalla grande qualità artistica di Eligio Gerosa, apprezzatissimo incisore, e dagli altri artisti dell'epoca passati per quel cancello. Lo ricorda con una ricchezza di aneddoti e con un archivio di stampe impressionante (ne possiede più di 70.000) Emilio Candiani, 75 anni, titolare dell'azienda, qui dal 1958, e testimone diretto di un periodo storico molto importante.

È con la Ferrari, in particolare, che la storia della Omea si intreccia con il mondo delle quattro ruote in modo molto stretto. Riguarda le ori- ➤

Alfa Romeo e Ferrari

Sotto. Lo stemma Ferrari per le vetture da corsa e una sequenza di marchi Alfa Romeo: con solo la scritta Alfa e il nodo sabauda (1910), con la scritta Alfa Romeo (1919) e con le stanghette al posto dei nodi sabaudi (1946).



LO SMALTO A FUOCO È COME UN VETRO, VA TRATTATO CON CURA CERTOSINA PER POI TRASFORMARLO IN UN GIOIELLO



Cuore rosso

A sinistra. Uno stemma Alfa Romeo con scritte in rilievo e fondo rosso, applicato su alcune vetture costruite tra il 1946 e il 1950. In alto a destra. Due targhe storiche anni Trenta: la Coppa d'Oro per il quarto concorso d'eleganza di Villa d'este (1932), e la targa ricordo del 1° raduno della Valle del Po (1936). Opere di Eligio Gerosa.

Tra acquarelli e bronzi

Sotto a sinistra. Una tavola di bozzetti ad acquarello di Eligio Gerosa. Tra questi anche tre proposte dello stemma da montare sulla "125", la prima auto di Ferrari. In basso a sinistra. Il Trofeo Dino Ferrari e quello, molto più recente (2002), del Trofeo Nuvolari.

gini del famoso Cavallino. È risaputo che quello che oggi vediamo sulle sportive di Maranello è un po' diverso da quello originario. Quanto fosse diverso però non lo si può immaginare senza aver visto prima un documento eccezionale che Candiani custodisce gelosamente in cassaforte: il primo disegno in assoluto del logo Ferrari. Uno schizzo a matita realizzato da Eligio Gerosa, amico di Enzo Ferrari, dal quale è partito per arrivare a produrre il logo (quasi) definitivo.

Non c'è data sullo schizzo, ma è senza dubbio di Eligio Gerosa e mostra il Cavallino girato verso destra, la coda rivolta verso il basso, la criniera scarmigliata, l'inclinazione meno impennata e una silhouette ben più massiccia rispetto a quello poi realizzato.

Gerosa lo sottopose al giudizio di Enzo Ferrari che chiese di fare delle modifiche: volle il ca-



Archivio senza uguali

Sopra. Il bilanciere da 160 tonnellate che forgia il metallo sullo stampo. Successivamente le parti concave vengono riempite con lo smalto e il tutto cotto a 900°C, per poi levigare a mano i residui. A sinistra. Un angolo dell'immenso archivio dove vengono custoditi gli oltre 70.000 stampi della ultracentenaria produzione Omea.



vallino girato verso sinistra, come quello di Baracca, un po' più magro di quello iniziale, con la coda rivolta verso l'alto e senza la cornice a ferro di cavallo che ricordava troppo il logo Bugatti.

Se poi fu Enzo a chiedere alla contessa Paulina Baracca il permesso di utilizzare nel suo marchio il simbolo del figlio Francesco o se fu la mamma dell'eroe della prima guerra mondiale a donarlo a Ferrari, come si racconta nei libri di storia, è un altro dei frammenti di storia che Candiani ci regala: "Da quello che risulta a me sono stati Enzo Ferrari ed Eligio Gerosa, a chiedere alla madre di Francesco Baracca il permesso di potersi ispirare allo stemma del figlio e non viceversa" dice Candiani, che riporta quanto raccontatogli a suo tempo da Gerosa.

Eligio Gerosa, all'epoca titolare di quella che nel 1949 sarebbe diventata l'Omea, cedette l'atti-

vità a Luigi Candiani, padre di Emilio, ma continuò per altri anni a collaborare con la nuova proprietà in qualità di consulente artistico.

La Omea intensificò il rapporto con Enzo Ferrari, e continuò a fornire alla Casa di Maranello i primi stemmi smaltati a fuoco applicati sulle vetture stradali. Nel tempo la forma dello stemma è stata leggermente modificata, alla Omea sono nati anche il logo delle Dino, il Trofeo Dino Ferrari, un cavallino rampante fuso in bronzo che Ferrari donava anche ad amici e clienti, quindi spille, portachiavi, medaglie e molto altro.

Dal 1958, non ancora ventenne, fu Emilio Candiani a mantenere anche i rapporti diretti con Enzo Ferrari. Oggi è lui la memoria storica di un'epoca indimenticabile, ma a garantirne la continuità c'è anche il figlio Luigi, deciso a continuare sulle orme del padre.

Arte e manualità

Sopra. Alcune delle numerose targhe realizzate per i concorsi di eleganza e le manifestazioni degli anni Trenta, quando questo tipo di produzione era molto in auge. Sono tutte opere di Eligio Gerosa, incisore di grande fama, autore di autentiche opere d'arte in miniatura smaltate a fuoco.



Generazioni a confronto

Sopra. Lo stemma della Touring e la targhetta "Aurelio" applicata sul posteriore di queste Lancia. Oltre a stemmi, medaglie targhe varie, la produzione Omea contemplava diverse scritte per automobili.

A sinistra. Emilio Candiani e il figlio Luigi nell'ufficio tecnico. Sul tavolo da lavoro alcuni stemmi della loro sterminata produzione.

GRANDI EVENTI Mille Miglia



Team ufficiale

Sopra. Laura Confalonieri e Gaetano Derosa, il nostro equipaggio, sorridenti poco prima del via a Brescia.

A destra. L'Alfa Romeo "2000 Sportiva" del 1954, di Automobilismo Storico Alfa Romeo di Arese, è l'auto con cui i due hanno percorso gli oltre 1800 km della classica Brescia-Roma-Brescia.



STUDIO ALQUATI

La telefonata arriva un lunedì di marzo, ed è di quelle che non si scordano più: è il direttore di Ruoteclassiche che, tra il serio e il faceto, ci chiede: "Ve la sentite di correre la Mille Miglia?". Per un amante di rottami preziosi, come il sottoscritto, e per una navigatrice provetta, con già quattro Mille Miglia alle spalle, come Laura, l'emozione è grande. Anche perché dovremo vivere quest'avventura come equipaggio ufficiale con uno dei gioielli di Automobilismo Storico Alfa Romeo di Arese, la "2000 Sportiva", carrozzata da Bertone nel 1954 (su disegno di Franco Scaglione) in soli due esemplari. Non una vettura qualsiasi. La responsabilità è grande: "Bisogna prepararci, non sa-

rà una passeggiata". In questo Laura è chiara sin dal primo momento. Uomo avvisato...

Una settimana prima del via abbiamo la possibilità di provare, ad Arese, la "2000 Sportiva". L'impatto visivo è mozzafiato: in un'elegante livrea grigia, la splendida berlinetta ci attende davanti al Museo. Posizioniamo subito gli strumenti che ci serviranno per le prove di regolarità, fissiamo con nastro adesivo i "mirini" per centrare il pressostato dei rilevamenti cronometrati e incominciamo a impraticarci con l'auto. Un'oretta di test e niente più, ma già ci rendiamo conto di quello che ci aspetta a Brescia.

Il giovedì della punzonatura la prima scarica di adrenalina è legata a un cavillo burocratico: le



PROSPETTIVA "SPORTIVA"

Per raccontarvi tutto della Mille Miglia di quest'anno, abbiamo scelto una nuova angolazione. Quella offerta in gara dall'abitacolo di una delle più belle Alfa Romeo del museo di Arese. Ecco com'è andata

di Laura Confalonieri e Gaetano Derosa,
foto di Paolo Mazzetti



Rosso Emilia e azzurro Francia

Qui a fianco. La Bugatti "T37" (1927) condotta da Bruno e Carlo Ferrari. Il primo è l'attuale direttore del Museo della Mille Miglia di Brescia. Più a sinistra. La Maserati "150 S" (1955) di Bertoni-Peruzzi fu seconda di classe nell'edizione del 1955 pilotata da Jean Behra.

Potete guardare i video della Mille Miglia sul sito www.ruoteclassiche.it

Lo spettacolo è anche a bordo strada. Con il bagno di folla festante che ci accoglie nelle città



A San Marino sulla moquette

In alto. I momenti delle verifiche tecniche con la punzonatura del piantone sterzo e l'applicazione del tagliando "verificato" sul parabrezza. Sopra. A San Marino le auto sostano nella piazza alta per una breve presentazione e sfilano su un tappeto di moquette, per preservare la pavimentazione originale. La "2000 Sportiva" suscita sempre molta curiosità e ammirazione.

targhe provvisorie della vettura non sono in regola, perché vanno rilasciate dalla Motorizzazione locale. Il rischio reale di non partire fa venire i sudori freddi. Poi, per fortuna, si risolve tutto. Ed eccoci sulla pedana di partenza, in viale Venezia: la tensione sale, anche perché l'inaspettata visita di un'ape, che si infila nell'abitacolo proprio mentre lo starter sta per abbassare la bandiera tricolore per il "via", crea un po' di scompiglio. Per fortuna, l'insetto vola fuori e noi inseriamo la prima marcia: si parte, finalmente. Nel corso della tappa iniziale (lunga 248 km) dobbiamo raggiungere Padova. Siamo partiti alle

19.33. La tabella di marcia, che Laura ha personalizzato con numerosi appunti per rendere la navigazione meno complicata, prevede una media di 50 km all'ora. Alta? Di più. In alcuni tratti, dove possibile, bisogna pigiare a fondo sul gas, andare ben oltre i limiti e non c'è margine di errore. La navigatrice illustra il percorso, detta i tempi, dà il via per i sorpassi (perché la "2000 Sportiva" ha la guida a destra), il pilota deve tenere altissima la concentrazione nei delicati "slalom" nel traffico, che all'ora di punta è pesante. Ali di folla che agita le bandierine con la Freccia Rossa ci attendono dappertutto e non sol-

Giù il cappello, passano le Alfa

A fianco. Sorridono prima del via Salvinelli-De Marco (a sinistra, Alfa Romeo "6C 1500" del 1928) e Gamberini-Magni (Alfa Romeo "6C 1750" del 1930), gli altri due equipaggi ufficiali di Automobilismo Storico Alfa Romeo di Arese. Più a destra. L'Alfa Romeo "8C 2900" del 1936 di Van Haren-Van Haren e la "Giulietta Sprint" del 1954 condotta da Thileman-Vignon.



TRIONFO DISCUSO

La vittoria di Mozzi-Biacca ha suscitato le proteste degli avversari, che hanno accolto con freddezza i coniugi mantovani alle premiazioni. Motivo dello scontento è stato il bonus, attribuito agli esemplari che hanno disputato un'edizione 1927-1957, che ha reso la Lancia "Lambda" di Mozzi (foto 1) l'auto con il più alto coefficiente in gara, 1.80. La sua originalità è assai discussa, tanto che la vettura fu rifiutata all'edizione 2010. Poiché oggi possiede un ID Fiva A4, gli organizzatori l'hanno inizialmente accettata senza assegnare il bonus. In seguito a una certificazione di Fiat Group, basata sugli archivi storici Lancia e attestante la partecipazione di quel numero di telaio alla Mille Miglia 1928, pochi giorni prima del via il coefficiente è stato aumentato, sorprendendo molti. Commenti e polemiche, prima e dopo la gara, si sono sprecati, con i regolaristi ad applaudire Gamberini-Magni (foto 2), secondi su Alfa "6C 1750" e Mocerri-Cavalleri (foto 3), terzi su Aston Martin "Le Mans".

**Tettuccio apribile**

Sopra. La Healey "2400 Elliott Saloon" (con tettuccio apribile in tela) del 1948 di Greaser-Lambert Smith, esemplare che ha corso la Mille Miglia nel 1948 con l'equipaggio Haines-Haller, costretti al ritiro.

**Sfida Germania-Inghilterra**

Sopra. La Mercedes "710 SSK" del 1929 di Christ-Schreyer. Un esemplare simile sfiorò la vittoria nel 1930 con Caracciola-Werner, battuti da Nuvolari-Guidotti su Alfa Romeo "6C 1750". A sinistra. La Jaguar "XK 120 OTS" del 1953: al volante l'attrice e presentatrice inglese Jodie Kidd, di fianco il fidanzato e attore-scrittore David Blakeley.





Ruote scoperte

Sopra. L'equipaggio inglese Calder-Shooshani risponde al saluto della folla a bordo dell'Alfa Romeo "GI" del 1921.

A destra. La "2000 Sportiva" dell'equipaggio di Ruoteclassiche ripresa in una delle prove cronometrate vicino a Siena, nel corso della terza tappa, che ha visto le auto partire da Roma alla volta di Bologna.



LA PARTECIPAZIONE DELLE CASE

QUEST'ANNO HA PRIMEGGIATO LA STELLA

A fare la parte del leone alla Mille Miglia 2014 sono state Mercedes-Benz e Alfa Romeo che, dopo essersi contese la sponsorizzazione della corsa, si sono accordate per far apparire entrambi i marchi. Delle 435 vetture partecipanti, 45 avevano sul cofano la Stella (foto 3, la "300 SL" del 1954 di Veen), mentre 43 il Biscione; seguono Fiat con 35, Jaguar/SS con 32, Porsche con 24, Lancia con 23, Bugatti con 22, Ferrari con 19, Aston Martin con 18 e Bmw con 12 (foto 1, la "328 coupé" del 1937 di Ermini-Ermini), ma c'erano anche auto di altre 54 marche. Le Case con almeno una vittoria alla "vera" Mille Miglia, hanno inviato squadre dai loro Musei, come Alfa Romeo, Bmw e Mercedes. Presenti in forma ufficiale anche Bugatti e Bentley. Notevole la partecipazione di Jaguar (foto 2, la

"D Type" del 1955 di Kidston-Martin) che ha affidato alcuni esemplari a personaggi come Jay Leno, Jeremy Irons, Brian Johnson, Martin Brundle e Bruno Senna. Saputo che una delle Porsche ufficiali era condotta da Wolfgang e Ferdinand Porsche, Marco Makaus, consigliere delegato di 1000 Miglia srl, ha fatto modificare l'ordine di partenza, assegnando alla loro "Speedster" l'emblematico numero 356. Mercedes-Benz ha pure fornito più di 90 auto agli organizzatori: la maggior parte erano fiammanti Classe C, utilizzate - tra l'altro - per gli apripista, le 7 "pace car", le 6 medical car, i 4 addetti relazioni concorrenti, le 4 dell'ufficio stampa e le 14 di assistenza al percorso, che hanno regalato 200.000 bandierine con la Freccia Rossa, graditissime soprattutto dai bimbi.



1



2



3

DUE PREMI OSCAR

È stata definita la Mille Miglia degli Oscar, grazie alla presenza di Adrien Brody e Jeremy Irons (1); altro attore in gara era il gallese Luke Evans. Dal mondo dello spettacolo sono arrivati Jay Leno (4), celebrità televisiva Usa e la coppia David Blakeley, modello e scrittore inglese, e l'attrice Jodie Kidd. Molti i musicisti: Example, rapper britannico, la cantautrice scozzese Amy Macdonald e il cantautore belga Milow. Il più acclamato è però stato Brian Johnson, frontman degli AC/DC (3). Nutrita pure la schiera dei piloti, con in testa Eros Crivellari, l'unico ad aver preso parte a un'edizione originale della Mille Miglia, Andy Wallace, Jochen Mass (5), Teo Fabi, Bernd Schneider, Jacky Ickx, Martin Brundle e Bruno Senna (2). Tra le altre celebrità, anche la stilista francese Paloma Picasso, figlia di Pablo.

tanto nei centri storici. Uno spettacolo nello spettacolo: più sgasi e più applaudono. Ma non ti puoi distrarre un secondo: si viaggia sempre in apnea. Ecco le prime prove cronometrate a Sirmione, che si rivelano subito tecniche e impegnative. Si riparte e in un attimo sfiliamo accanto all'Arena di Verona, sul ponte di Bassano del Grappa e siamo già alla fine della prima tappa in piazza delle Erbe a Padova. Visto che l'arrivo è all'una di notte, la cena è saltata e occorre approfittare delle pochissime ore di sonno per cercare, in qualche modo, di riposare.

La seconda tappa è la più impegnativa: 775 km da percorrere per raggiungere Roma. Fresca come una rosa ci attende la "2000 Sportiva", che parte sempre al primo colpo, non ha mai un tentennamento e (chi l'avrebbe detto?) consuma anche poca benzina, perché con un pieno e mezzo raggiungeremo l'Urbe. Al controllo orario di viale Ceccarini, a Rimini, una cover band attacca "Back in black" degli AC/DC: Brian Johnson, cantante del gruppo rock, è un paio di auto davanti a noi con la sua Jaguar "C Type" e sventola, ringraziando, il fedele basco. Il sole ci accompagna quasi sempre, a parte uno scro-



1



2



3



4



5



LAIBA.COM/FALCNER

STUDIO ALQUATI



Ritorno a Pisa dopo 64 anni

Sopra. Spettacolare transito in piazza dei Miracoli, a Pisa, per la Delage "D6 75 Sport" del 1936 di Bessade-Vignau.

A sinistra. Ancora una volta Siena ha festeggiato il passaggio dei concorrenti della Mille Miglia: ecco sfilare in piazza del Campo la Ferrari "212 Export" carrozzata berlina da Vignale nel 1952 degli americani McCoy-McCoy.

Piccola confessione: si corre a volte ben oltre i limiti, ma è impossibile fare altrimenti



STUDIO AL QUARTI

In cima alla Raticosa

Sopra. Nel corso della terza tappa, la "2000 Sportiva" affronta, all'imbrunire, gli impegnativi e veloci passi della Futa e della Raticosa. Nei riquadri, il controllo orario sul Lungarno, a Pisa, e l'arrivo nella città de L'Aquila, dove sono ancora evidenti le ferite del tragico terremoto.

Quante splendide scoperte

Da sinistra. La Siata "Daina Gran Sport" del 1951 di Zieser-Steinbacher; l'Aston Martin "DB3 S" ex works del 1952 di Louwman-Wood all'arrivo a Roma alla fine della seconda tappa; la Bentley "4.5 Litre" del 1929 di Schenk-Eggmann.

scio di pioggia sul Gran Sasso: un'autentica rarità alla Mille Miglia, che per tradizione è sempre bagnata. Poco dopo, passiamo attraverso le ferite dell'Aquila, che ci lasciano attoniti.

È calata la sera, i fari Carello aiutano a districarci nel traffico del Grande Raccordo Anulare. Eccoci davanti al Cupolone: l'arrivo a Roma giunge all'una di notte. Abbiamo davanti tre ore di sonno, che non bastano certo per farci recuperare le energie spese in 16 ore di guida. A sostenerci, oltre a una dose extra di adrenalina, è sempre la carica del pubblico, le incitazioni, gli sguardi di meraviglia, i saluti con il fazzoletto e anche qualche levata di cappello (davanti alla nostra Alfa ne abbiamo contate parecchie) che raccontano di quanto questa gara sia ancora amata e seguita.

Il sabato, neanche a dirlo, si parte presto. La terza tappa è dietro l'angolo: 577 km attraverso la Cassia, la scalata di Radicofani, le bellezze sfacciate della Toscana, con piazza del Campo e le crete a Siena, le strade tortuose di Lucca, la piazza dei Miracoli

a Pisa. Arrivano i passi della Futa e della Raticosa: la "2000 Sportiva" è ancora in perfetta forma, beata lei... E allora è sfida aperta in cima alla Raticosa, con due Mercedes "300 SL" che ci precedono e una Triumph "TR2" che si accoda. Abbiamo un'Alfa, non possiamo certo tirarci indietro. A Pianoro, li abbiamo seminati tutti: missione compiuta. Piazza Maggiore, a Bologna, ci accoglie mentre abbiamo ancora il fiato corto e ci sorride con le sue luci sfavillanti. L'arrivo alle 21 ci consente anche di mangiare un boccone: sembra un miraggio...

La domenica mattina siamo alla tappa finale che ci condurrà, dopo altri 240 km, alla passerella di Brescia. Si fa lo slalom tra auto ferme a bordo strada per panne e qualche incidente dovuto alla gran fretta e all'inevitabile stanchezza dei piloti, dopo tante ore di guida. Rischi del mestiere, si dirà. Ma queste scene fanno riflettere: la Mille Miglia andrebbe riportata ai ritmi più consoni di una gara di regolarità. Una mezz'ora di margine in più per i controlli orari non toglierebbe un grammo del



LUNA DI MIELE E SQUALIFICA

Tra i riti della Mille Miglia ripresi c'è la "punzonatura": in origine, con un cavetto metallico chiuso da un punzone di piombo, si sigillavano i motori dopo le verifiche. Oggi, il piombino con la doppia "emme" si fissa al piantone dello sterzo. Tra i 435 equipaggi che hanno portato la loro auto a punzonare, in piazza della Vittoria il 15 maggio, c'era una giovane coppia in abito nuziale: Christian Henrich Stove e Manuela Berloni (foto 2) si sono sposati il sabato precedente. Come regalo di nozze, avevano chiesto a Roberto Gaburri e Valerio Marinelli, presidente e vicepresidente di 1000 Miglia Srl, di poter trascorrere la luna di miele alla Freccia Rossa. Accontentati, hanno corso con una Porsche "356 Speedster" del 1955. Meno felici i campioni italiani di regolarità Andrea Vesco e Andrea Guerini su Siata "514 MM" del 1930 (foto 1): dopo aver sbagliato strada, saltando una serie di prove, hanno chiesto a un poliziotto della scorta di riportarli indietro. Condotti dove le prove terminavano, hanno percorso all'inverso il tratto parallelo ai pressostati, per poter partire dal primo, incorrendo nell'inevitabile squalifica, accettata con sportività. Un vero peccato, perché i due bresciani si sarebbero classificati al terzo posto assoluto.



1



2

fascino all'evento e permetterebbe anche ai concorrenti di godersi il calore del pubblico e i panorami mozzafiato senza rischi. Ma non lasciamo che queste considerazioni ci distraggano dalla strada: dobbiamo tenere ancor più alta la soglia dell'attenzione, ora. Sarebbe una beffa non poter raggiungere viale Venezia per i saluti finali. Le ultime prove cronometrate, sulle quali i top driver si giocano la gara, a noi mettono un po' di malinconia: l'avventura sta per terminare. Rimane ancora lo spazio per un sorriso davanti alle crocerossine, che ci coccolano a Castiglione delle Stiviere, portandoci bevande e generi di conforto. Dopo l'impressionante applauso delle tremila persone che ci salutano in piazza Sordello a Mantova, eccoci a Brescia (al traguardo siamo 135esimi su 358). Prima della passerella e dei complimenti c'è il tempo per una carezza alla "2000 Sportiva" e un abbraccio tra noi. Che fatica... Ritornare a Brescia, però, è già una vittoria. **R**

Roma by night

A destra. Castel Sant'Angelo accoglie, a tarda sera, l'arrivo degli equipaggi. Qui vediamo la sfilata sulla passerella romana della Bugatti "T35 A" del 1925 di Carlini-Jennings.

DUE EQUIPAGGI SU TRE ERANO STRANIERI

A spiegare cosa si cela dietro l'organizzazione è Andrea Dalledonne, consigliere delegato di 1000 Miglia Srl: "Dalla prima all'ultima macchina, compresi i Tribute Ferrari e Mercedes le vetture dell'assistenza e dei media, si forma una carovana di quasi quattro ore, con circa 4000 camere prenotate e 9000 pasti serviti". Ecco alcuni dati.

Iscrizioni	registrate 2.570 , completate con pagamento 624
Vetture accettate	435
Vetture partenti in più rispetto agli anni precedenti	15 (2013), 60 (2012)
Equipaggi italiani	113
Equipaggi stranieri	322
Paesi rappresentati	34
Paese straniero più rappresentato:	Germania (93)
Partecipanti e persone al seguito	2000
Persone coinvolte nell'organizzazione	3000
Giornalisti e operatori dei media accreditati	1500
Case automobilistiche delle vetture accettate	64
Comuni attraversati	227
Regioni attraversate (compreso San Marino)	8



Gioielli made in Italy

A fianco. Appartiene alla Collezione Lancia questa "Aurelia B24 S" del 1955 condotta in questa edizione della Mille Miglia dall'equipaggio Terlizi-Catasso, qui ripresa nel centro storico di Viterbo.

Più a sinistra. La Cisitalia "202 S MM" carrozzata spider da Savonuzzi nel 1947, pilotata da Rick Hall.

I VINCITORI

Gara A - pre 1940

1° Matthew Grist Alfa Romeo Tipo B - 1934

Gara B - Grand Prix e Formula 2 pre 1961

1° Rogers Wills Cooper T51 Climax - 1959

Gara C - Sport Racing dal 1952 al 1955

1° Alex Buncombe Jaguar C Type - 1952



Gara D - F.1 GP 1500 cm³ dal 1961 al 1965

1° Andy Middlehurst Lotus 25 Climax - 1962

Gara E - F.1 GP dal 1966 al 1972

1° Katsuaki Kubota Lotus 72 - 1971



Gara F - F.1 dal 1973 al 1978

1° Michael Lyons Hesketh 308E - 1977

Gara G - F.3 2000 dal 1974 al 1978

1° Paolo Barilla Chevron B34 Toyota - 1976





CHARME IN PISTA

Ogni due anni si danno appuntamento sul tracciato di F.1 di Montecarlo i bolidi delle corse del passato. Sono state circa 300 le auto che si sono affrontate tra le curve più difficili del Circus: dalle sportive anteguerra alle F.1 anni 70. Tra spettacolo, incidenti e rievocazioni illustri

di David Giudici, foto di Massimo Campi

La Lola "Mk 4" condotta dal pilota Jorge Ferioli è lanciata a tutta velocità sul rettilineo del circuito cittadino di Montecarlo. È la tarda mattina di domenica 11 maggio, la gara delle monoposto di 1500 cm³, costruite tra il 1961 e il 1965, è partita da una decina di minuti. Il pubblico sugli spalti avverte un sonoro "stock". La monoposto del collezionista argentino, giunta quarta qui al traguardo nel 1962 con un "certo" John Surtees al volante, accenna a una scodata, perde la ruota posteriore sinistra, che inizia a saltellare all'impazzata sulla pista. Impossibile gestire il sovrasterzo per Ferioli che piroetta freneticamente sull'asfalto, prima di rovinare contro il guardrail e dire addio alla gara. Un giovane capo meccanico ai box si dispera, piange copiosamente, confortato da un commissario di percorso. Potrebbe avere concluso qui la sua esperienza di team manager... Il Grand Prix de Monaco Historique è fatto anche di questo. ➤

Tuffo al cuore

In alto. Due Auto Union "Silver Arrow" si inseguono sul circuito di Montecarlo: sono le repliche della "Typ D" e della "Typ C", del 1938 e del 1936. La prima è condotta dal Dr. Ulrich Hackenberg, membro del "board" di Audi e responsabile tecnico del gruppo Volkswagen, la seconda da Jacky Ickx.

A sinistra. La Ferrari "312 T2" ex Niki Lauda che vinse qui a Montecarlo nel 1976, oggi del collezionista americano Chris Mac Allister, davanti alla Lotus "77" del 1976 che vide Mario Andretti quinto in Austria.



Una sfilata di miti

Sopra. Corona d'alloro sul radiatore dell'Alfa "P3" ("Tipo B") ex Scuderia Ferrari prima nella categoria anteguerra. L'esemplare partecipò al G.P. di Monaco del 1934.

In alto a destra. La Ferrari "500 Mondial" (11 esemplari costruiti della seconda serie) che partecipò alla 12 Ore di Sebring nel '56. Alain Prost è tornato al volante della Renault "RE 40 1.5 V6 Turbo" del 1983 da 750 CV.

Omaggio a Brabham

Sotto. Mancato lo scorso 19 maggio, Jack Brabham pilotò questo esemplare della "BT11", motorizzata Climax, a Monaco nel 1965. Si ritirò prima della bandiera a scacchi. Gli successero al volante Gurney e Hulme. Oggi è condotta da un collezionista inglese.



Non certo un evento per ricchi collezionisti annoiati, alla ricerca di un diversivo per il weekend. Qui la passione permea ogni granello dell'asfalto e contagia anche il più giovane spettatore, obbligato fortunatamente a indossare tappi o cuffie antirumore per preservare i timpani. È assordante il rombo delle F.1. O almeno, una volta era così.

Ogni due anni il tracciato cittadino di Montecarlo, due settimane prima della gara delle monoposto moderne, si traveste e assume contorni vintage indimenticabili. Qui si danno appuntamento alcuni dei più noti collezionisti di auto da corsa di ieri per dare vita a un weekend dal sapore unico, memorabile. Organizzato con sapiente maestria dall'Automobile Club di Monaco l'evento, giunto alla 9ª edizione, concentra su tre giorni prove e gare mettendo una contro l'altra diverse categorie di bolidi, quasi tutti con pedigree certificato: anteguerra, F.1 e F.2 ante 1961, vetture Sport che hanno gareggiato tra il 1952 e il '55, F.1 entro i 1500 cm³ costruite tra il 1961 e il '65, F.1 nate tra il 1966 e il '72, senza "effetto suolo" degli anni tra il 1973 e il '78 e F.3 di 2 litri che si sono sfidate tra il 1974 e il '78.

Un tuffo al cuore vedere oggi battaglia al Portier la Ferrari "312 T2" di Lauda e la McLaren "M23" di Hunt, magari avendo rivisto "Rush" di recente, oppure cogliere il luccichio tra i cordoli delle scritte

oro John Player Special sulle carrozzerie nere delle Lotus "72" ex Peterson, Andretti, Evans.

Anche perché la battaglia che si perpeetra tra le curve del circuito cittadino, con le monoposto che si guidano ancora con il corpo e le mani salde sul volante a correggere freneticamente le traiettorie, è da pelle d'oca. A iniettare ulteriore dose di fascino, la presenza in pista e nei paddock di nomi eterni: Jacky Ickx, Jochen Mass, Jean Pierre Jabouille, Alain Prost, Gerhard Berger per citarne alcuni.

Sono state circa 300 le vetture a calcare l'asfalto tra il 9 e l'11 maggio scorsi. Tra i driver eccellenti soprattutto inglesi, figurava anche qualche italiano, come il noto imprenditore e iridato a Le Mans Paolo Barilla, che ha dominato tra le F.3 di due litri al volante di una Chevron "B34" motorizzata Toyota. È l'auto che ha visto affermarsi un giovane Riccardo Patrese nel 1976 sulle piste del campionato italiano. Altro nome eccellente del Bel Paese è quello del rallista Piero Longhi su Cisitalia "D46" ex Roberto Bonetto tra le monoposto ante 1961. Nel '48 fu guidata da Varzi, Farina e Taruffi.

Tra le F.1 "1500" diversi altri connazionali, compreso il presidente della Scuderia del Portello Marco Cajani, che ha condotto la sua De Tomaso motorizzata Alfa-Conrero fino al traguardo. Ha corso nel '61 con Nino Vaccarella e Roberto Bussinell-



"Vassoio del tè" in gara

A destra. La particolarissima March "711" del 1971 (6 esemplari costruiti) progettata da Frank Costin, ex Lotus, con alettone anteriore rialzato "Tea Tray" e freni inboard. L'esemplare che ha corso al "Monaco Historique" fu guidato da Pescarolo nell'anno del debutto della monoposto e da Carlos Pace nel 1972 per la scuderia di Frank Williams. Arrivò diciassettesimo al Gran Premio di Montecarlo.



MONOPOSTO PER VERI EROI

Quando le Auto Union "Typ C" e "Typ D" sono scese in pista domenica hanno evocato emozioni profonde. Poco importa che si trattasse di repliche, costruite nemmeno troppo tempo



fa da Audi. "Il pensiero quando guidi un'auto come questa va immediatamente alle persone che hanno portato in gara questi bolidi prima di te: Hans Stuck, Bernd Rosemeyer, Achille Varzi. Nell'era dei titani, loro guidavano queste vetture nei gran premi a velocità incredibili, gare lunghe 500 chilometri. Erano autentici eroi, dobbiamo ricordarlo sempre". Queste le parole di Jacky Ickx (nella foto insieme al direttore di Ruoteclassiche David Giudici), appena sceso dall'abitacolo della "Typ C", al termine della parata. Progettata da Ferdinand Porsche nel 1936 la "Typ C" a 16 cilindri, con 520 CV, 750 kg di peso per una velocità di punta di 340 km/h, è l'antesignana delle F.1. È stata infatti la prima monoposto con il V16 (45°) di 6 litri montato alle spalle del pilota, un'intuizione illuminata per l'epoca del geniale Porsche e diventata standard per le auto della massima formula 25 anni più tardi. Al fianco di Ickx sulla "Typ D" del 1938 il Dr. Ulrich Hackenberg, del board di Audi e responsabile dello sviluppo tecnico di Audi e Volkswagen. Ha portato in pista una delle altre magnifiche Auto Union replica del museo Audi: "Un privilegio guidare un'auto come questa, in questo luogo" ha dichiarato Hackenberg "ero davvero ansioso di questo incontro con la storia delle corse del nostro marchio". Dotata di un 12 cilindri a V (60°) di tre litri che eroga 485 CV, per una velocità di punta di 330 km/h, la Auto Union "Typ D" è considerata una delle più belle "Silver Arrow" mai costruite. Se ve lo state chiedendo, della "Typ C" esiste solo un originale conservato al Deutsches Museum di Monaco di Baviera, mentre della "Typ D" un esemplare è al Riga Motor Museum. Le repliche sono invece al museo Audi Tradition di Ingolstadt.

Ogni curva è una lotteria

A destra. L'ingloriosa fine su un guardrail di una Ferrari "312 B2" prototipo, che fu guidata da Clay Regazzoni nel 1971. Jacky Ickx, che vinse in Germania nel 1972, e Arturo Merzario l'anno successivo. Sotto: Parata di F.1 e F.2 pre 1961: in primo piano la Cooper "T23", che corse al G.P. di Germania nel 1953.



lo. Non è andata allo stesso modo alla Ferrari "512" dell'americano Colasacco, una delle più affascinanti monoposto in pista, che si è dovuta arrendere per un guasto meccanico a pochi giri dalla fine.

Non si contavano le altre vetture da sogno, Alfa Romeo, Bugatti, E.R.A. e Maserati tra le anteguerra, poi Aston Martin, Brabham, BRM, Cisitalia, Cooper, Ferrari, Frazer-Nash, Jaguar, Lotus, McLaren, Williams e molte di più, che hanno disputato battaglie epiche tra le curve monegasche. Il livello della competizione è stato elevatissimo, testimoniato dai vari incidenti, oltre a quello di Ferioli, tutti fortunatamente senza conseguenze per i piloti. Nella giornata di sabato alla St. Devote anche una Lotus "49" ex Jim Clark ha capitolato sul guardrail.

Tra gli eventi collaterali, ha infiammato gli spalti la parata di Jacky Ickx e del Dr. Ulrich Hackenberg, del board di Audi (leggi riquadro nella pagina), che hanno compiuto diversi giri del tracciato su due repliche delle Auto Union "Typ C" e "Typ D". Almeno quanto un'altra icona acclamata: la Renault "RE 40" gialla e nera guidata da Alain Prost, che ha ricordato agli spettatori il tuono dagli scarichi di una "1500" turbo V6 del passato...



Italiani bella gente

Dall'alto. Tra la ventina di piloti del Bel Paese, Paolo Barilla, primo in gara tra le F.2 di tre litri costruite tra il 1974 e il 1978, su Chevron "B34" motorizzata Toyota. Manfredo Rossi guidava una superba Alfa Romeo-Brabham Martini ex Reutemann.





TRIPUDIO TRICOLORE

Terza edizione della manifestazione per auto storiche che sta riaccreditando Milano tra le capitali europee del collezionismo d'epoca. La strada è lunga, ma i segnali sono positivi. I 60 anni di "Giulietta", i 40 di "Alfetta GT" e i 100 di Maserati hanno tenuto banco

di Gilberto Milano, foto di Thomas Maccabelli



IL SALONE IN CIFRE

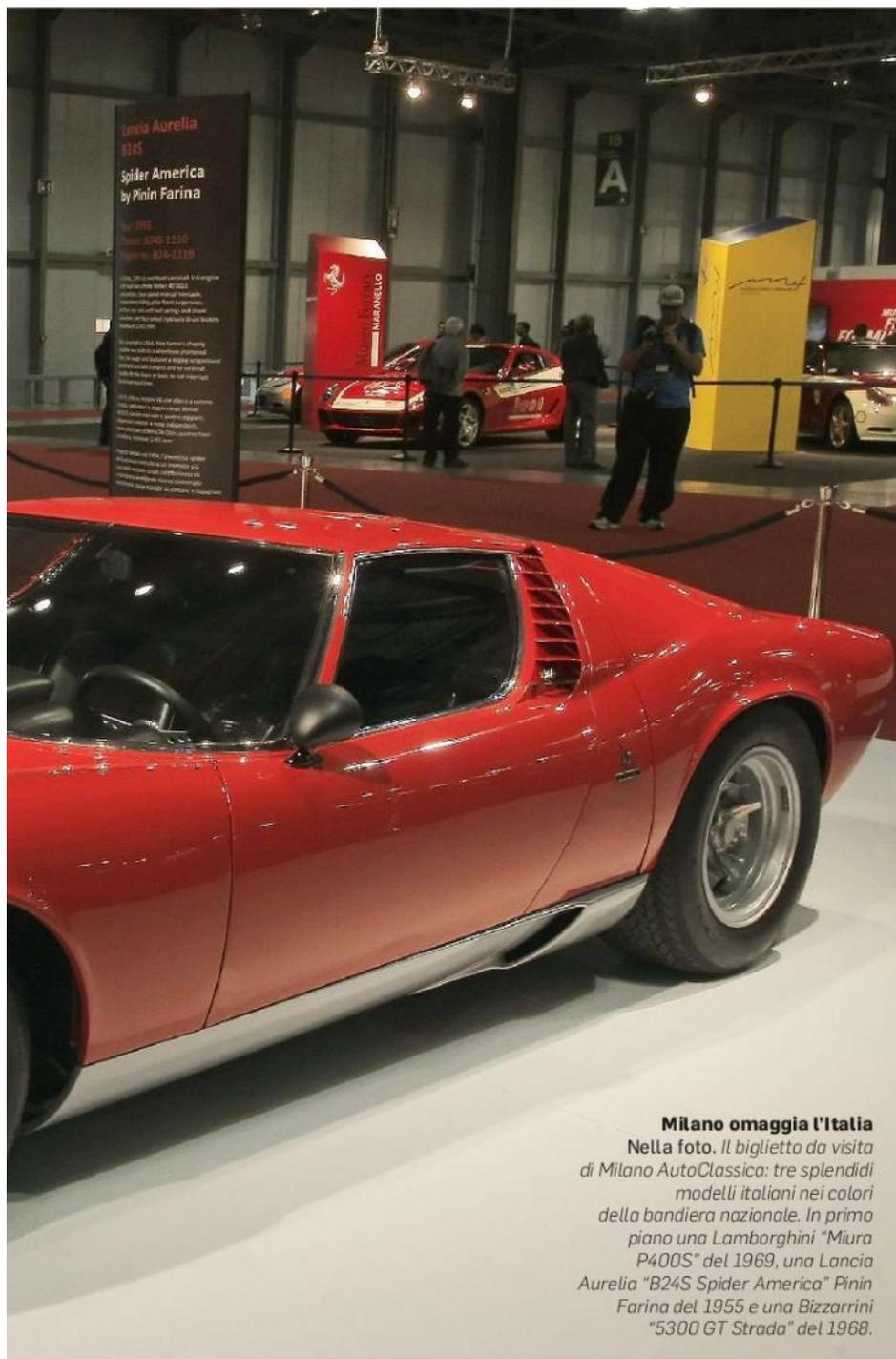
Visitatori	40.000
Superficie espositiva (m ²)	48.000
Veicoli in vendita	800
Club e associazioni	50
Case ufficiali	7



Una lounge con le ali

Qui a fianco. Decisamente buona anche l'affluenza di lettori al nostro stand, dov'era possibile acquistare tutte le nostre pubblicazioni.

A sinistra. Alla Mercedes "300 SL", in occasione dei suoi sessant'anni, è stata dedicata una lounge esclusiva di circa 400 metri quadrati.



Milano omaggia l'Italia
Nella foto. Il biglietto da visita di Milano AutoClassica: tre splendidi modelli italiani nei colori della bandiera nazionale. In primo piano una Lamborghini "Miura P400S" del 1969, una Lancia Aurelia "B24S Spider America" Pinin Farina del 1955 e una Bizzarrini "5300 GT Strada" del 1968.

C'è chi ha venduto tutto quello che aveva portato, come Rossocorsa con le sue preziose Ferrarri. Ma anche Alfa Romeo, che nei quattro giorni di apertura della manifestazione meneghina ha fatturato 8 mila euro con il merchandising, esaurendo anche i costosi cofanetti allestiti per i sessant'anni della "Giulietta", venduti a 250 euro l'uno. Piccoli segnali, che uniti a una partecipazione di pubblico elevata (circa 40 mila visitatori) nonostante il ponte del 25 aprile, e alla soddisfazione generalizzata degli addetti ai lavori (club, restauratori, commercianti) possono far affermare che la terza edizione di Milano AutoClassica, pur se ancora lontana dalle punte di affluenza delle più prestigiose manifestazioni per auto storiche europee (pensiamo ai 300.000 visitatori del Festival of Speed di Goodwood o ai 190.000 di Techno Classica a Essen) ha confermato la sua rilevanza tra gli appuntamenti fieristici nazionali. E tutto questo solo in tre anni.

Grazie al suo format fatto di stand ordinati, di aree ben divise, di presenze ufficiali delle Case automobilistiche e di operatori di prestigio (oltre che di spazi dedicati alle prove dinamiche delle vetture), la manifestazione milanese ha consolidato ulteriormente la sua posizione nel calendario nazionale e in una piazza esigente e di grandi aspettative. Rispetto al passato, l'edizione 2014 ha registrato un aumento della partecipazione ufficiale dei costruttori: una cartina di tornasole essenziale per sancire l'autorevolezza dell'evento.

Quest'anno a Milano erano presenti ufficialmente l'Alfa Romeo, che ha celebrato i 60 anni della "Giulietta" con diverse iniziative; la Maserati, che ha festeggiato il suo primo centenario sfoggiando tre pezzi da novanta: una "A6" del 1946, una "5000 GT" del 1959 e la "Eldorado" del 1958; la Fiat con lo stand Abarth, dov'era presente la Fiat "Abarth 1000 Record" del 1960; la Ferrari con il suo museo e il simulatore; la Jaguar, con alcuni pregiati modelli; la McLaren e la Tesla. Queste ultime, pur essendo intervenute con modelli moderni, hanno riscontrato interesse tra i visitatori, segno che il mix tra antico e moderno, quando è equilibrato (nel senso che il nuovo non è invadente) diventa una scelta vincente. **R**

Statiche e in movimento

Qui a fianco. L'Alfa Romeo "Giulia GTAm" Gruppo 2 del 1970 di Alessandro Morteo, primo assoluto al Trofeo Milano AutoClassica. La prova dinamica delle vetture storiche è stata una delle attrazioni più apprezzate dal pubblico della kermesse. A destra. Una Lancia "Stratos" ex ufficiale del 1977.



Presenze ufficiali

Sopra. Lo stand Maserati è stato uno dei più ammirati di Milano AutoClassica, grazie alla presenza di autentici gioielli, tra cui una "5000 GT" del 1959 (in primo piano) e la "Tipo 420 M 58 Eldorado". Qui a fianco. Una Jaguar "E Type" spider del 1971 nello stand del Giaguaro e la Fiat "Abarth 1000 Record" del 1960.



Le scelte dei club

Qui a fianco. Uno degli stand più ammirati del Salone milanese è stato sicuramente quello del Club Tatra, presente con alcuni rari e spettacolari esemplari di questo marchio dell'ex Cecoslovacchia. Tra questi una Tatra "T87" del 1936 dal profilo straordinariamente aerodinamico per l'epoca. Più a destra. Una Lancia "037 Rally" stradale d'inizio anni 80.



Ottocento auto in vendita

A fianco. Tra le numerose vetture portate a Milano dai commercianti c'era anche la replica di un'auto storica costruita solo in tre esemplari per le corse: la Lancia "Fulvia Spider" Fiorio&Maglioli del 1969.

A destra. La coda di un'Alfa Romeo "Alfetta GTV 2000" del 1974, che qui ha festeggiato i 40 anni. Le richieste dei commercianti sono state spesso sopra la media del mercato, ma chi ha comprato si è detto soddisfatto.



Lifting a regola d'arte
Nella foto. Molti i restauratori intervenuti alla vetrina milanese. In questa immagine tre Lancia "Aurelia B24" prima e dopo il restauro.



TUTTE LE NOVITÀ DELL'EDIZIONE 2015

Abbiamo rivolto qualche domanda ad Andrea Martini, presidente del team che organizza l'evento.



Quando si terrà l'edizione 2015

e quali saranno le novità?

Il prossimo anno Milano AutoClassica si terrà dal 20 al 22 marzo, una settimana dopo il Salone di Ginevra, due prima di Pasqua e quattro prima di Techno Classica a Essen.

Data obbligata o strategica?

Il fatto di cadere subito dopo Ginevra dovrebbe favorire la presenza ufficiale delle Case, che così potranno proporre al pubblico italiano le novità esposte in prima mondiale al Salone.

Ma si tratta di auto attuali...

La mix heritage-moderno è uno dei punti di forza di queste kermesse. Le Case usano le auto d'epoca anche per vendere quelle nuove. Puntiamo ad aumentare la loro presenza.

Il 2015 coincide con l'Expo di Milano. Ci saranno novità?

La formula attuale è ottimale, anche se ogni anno aggiungiamo un mattoncino. Vogliamo catturare sempre di più commercianti e pubblico dall'estero.



Sessanta candeline

Nella foto. Protagonista dello stand Alfa Romeo è stata la "Giulietta", nei 60 anni dalla nascita. Tra le varie versioni una rarità assoluta: la "Giulietta Spider" Bertone (1955), ritenuta il prototipo dell'auto di serie.



Dopo il letargo serve IL MINI TAGLIANDO

Se l'auto è rimasta ferma a lungo nei mesi invernali, un controllo prima di riutilizzarla è d'obbligo. Pochi interventi, per evitare sgradevoli sorprese e non correre rischi. Semplici operazioni da fare nel fine settimana seguendo le istruzioni della Casa. Di solito ben dettagliate

testo e foto di **Maurizio Schifano**



1 Illuminazione garantita
L'esposizione all'umidità potrebbe aver danneggiato le paraboliche dei fari. Occorre controllare che non siano opacizzate o peggio ossidate.



2 Massima visibilità
L'efficacia dei tergicristalli "storici" non è mai eccezionale. I profili in gomma, induriti o crepati, potrebbero comprometterla del tutto.



3 Misura di precisione
La pressione dei pneumatici, innalzata per evitare l'appiattimento, va riportata al giusto valore, rilevato con un manometro di precisione.



4 Giochi proibiti
Scuotendo energicamente le ruote, si possono rilevare eventuali giochi nei cuscinetti dei mozzi. Particolarmente nocivi quelli all'avantreno.



5 Dolce risalita
Il funzionamento delle sospensioni deve mostrare un'efficace effetto ammortizzante, specialmente nella fase di rilascio.



6 Ricarica manuale
Gli ammortizzatori idraulici anteriori, su questo modello, sono ricaricabili azionando due pompe montate su un apposito serbatoio.



7 Livello fondamentale
Tra le operazioni più scontate, ma da non dimenticare, c'è la verifica del livello dell'olio motore. In questo caso l'astina è facilmente accessibile.



8 Non solo acqua
Indispensabile anche un controllo al livello del liquido refrigerante, che dovrebbe essere sempre una miscela di acqua e "parafiu".



9 Crepe pericolose
I manicotti in gomma vanno ispezionati con regolarità. Le crepe da invecchiamento si possono rilevare deformandoli leggermente.



10 Elastica e silenziosa
La cinghia trapezoidale, di cui va spesso controllata la tensione, si può mantenere elastica spalmandola con la cera di una candela.



11 Freni sempre pronti
Ingenoso il sistema Lancia per verificare il circuito frenante. Sul serbatoio del liquido c'è un pistone che, sollevato, deve rimanere in alto.



12 Il nero non preoccupa
Le candele annerite indicano una carburazione "grassa" o anche l'uso per brevissimi tratti della vettura. Una bella "tirata" dovrebbe pulirle.



Preziosismi Lancia

A sinistra. L'Appia prima serie, protagonista del servizio, appartiene alla Collezione Quattroruote. Modello d'accesso della Casa di Chivasso, vantava comunque soluzioni sofisticate, come il motore V4 e gli ammortizzatori anteriori ricaricabili. Anche per questo l'abbiamo scelta come esempio.



13 Filtro in scatola

Il filtro dell'aria potrebbe essere sporco o intasato. Per smontare la scatola metallica che lo contiene basta allentare una fascetta.



14 Smontaggio in poche mosse

Svitato il galletto di fissaggio e sfilato il coperchio, picchiando delicatamente con un martello in gomma o in fibra, si estrae la cartuccia.



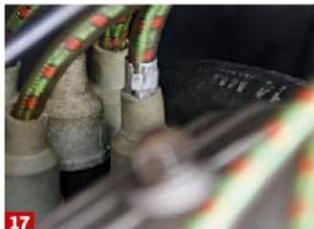
15 L'aria non è tutto

La cartuccia si pulisce in superficie soffiando aria compressa. Poi si lava con la benzina e infine si immerge nell'olio motore.



16 Chiarezza esemplare

I guasti all'impianto elettrico si risolvono rapidamente se sulla scatola dei fusibili c'è una targhetta che mostra la funzione di ciascuno.



17 Nascosto per proteggerlo

Se l'accensione è irregolare, dopo le candele va ispezionato lo spinterogeno, che spesso è in posizione riparata e poco accessibile.



18 Occhio ai contatti

Tolta la calotta, fissata da due mollette, vanno controllate le connessioni dei cavi e i contatti, ripulendoli dall'eventuale ossido.



19 Puntine scintillanti

Con molta cautela si possono quindi "ravvivare" le puntine platinato, togliendo l'eventuale patina di ossido con una limetta piatta e fine.



20 Meglio il mantentore

Se la batteria è rimasta collegata a un mantentore di carica, lasciandola a bordo della vettura, basterà scollegarla e sarà pronta all'uso.

USO E MANUTENZIONE

PREZIOSO MANUALE

In passato il fai da te sull'automobile era la norma. La frequenza dei controlli e delle regolazioni da effettuare era infatti tale che sarebbe stato impensabile recarsi ogni volta in officina. Per tale ragione i libretti d'uso e manutenzione erano dei veri e propri manuali, consultando i quali si potevano effettuare anche interventi più impegnativi, come la regolazione del minimo, dell'anticipo e del gioco delle valvole o anche la registrazione di frizione e freni. La manualità degli automobilisti di allora, che ne faceva dei potenziali meccanici, è la stessa di molti possessori di "storiche" di oggi; le attuali normative vietano però l'esecuzione nel proprio garage degli interventi più invasivi o di quelli che possano portare alla dispersione di sostanze nocive; quelli illustrati in queste pagine rientrano pertanto nell'ambito del lecito. Importante studiarli prima il libretto d'uso e manutenzione, che nei casi più fortunati accompagna la vettura dall'origine. Se così non fosse, per procurarselo si dovrà tener presente che possono esistere varie edizioni, aggiornate con modifiche effettuate anche annualmente, poco evidenti ma non per questo trascurabili. Per la Lancia "Appia" prima serie (1953-56), per esempio, ci risulta che ne esistano almeno cinque differenti versioni.



MONTECARLO PUNTA SUL ROSSO E VINCE

Le aste di maggio nel Principato di Monaco confermano il momento magico delle vetture italiane: oltre alle immancabili Ferrari, anche Lancia, De Tomaso, Lamborghini e Fiat strappano quasi tutte prezzi più alti della media. Record di vendite e d'incasso per RM Auctions, che spunta la miglior performance della sua storia sul suolo europeo



Maserati 450S Prototipo Fantuzzi (1956)

Stima d'asta € 4.000.000/5.500.000

Massima offerta € 3.500.000

(invenduta)

Le celebrazioni per i cent'anni della Casa del Tridente e il fatto di essere il prototipo delle leggendarie Maserati "450S" non sono stati sufficienti ad attirare su questo modello l'interesse ipotizzato dalla casa d'aste. L'offerta massima di 3.500.000 euro è stata ritenuta insufficiente e la vettura è rimasta invenduta.

Maggio può essere considerato senza dubbio il mese delle aste. Soprattutto perché in questo periodo si concentrano tra Montecarlo, Brescia e Cernobbio alcuni degli eventi più glamour e spettacolari del calendario internazionale, tali da richiamare una folla di collezionisti di auto d'epoca da tutto il mondo come in nessun altro momento dell'anno. Grand Prix Historique di Montecarlo, Mille Miglia e Concorso d'Eleganza di Villa d'Este sono appuntamenti imperdibili per molti appassionati che, ispirati dal momento magico, sono ancora più disposti a spendere per il loro hobby preferito. Non è un caso quindi che l'incanto tenuto da RM Auction allo Sporting di

Monaco in concomitanza con il biennale GP Historique si sia trasformato nell'asta europea di maggior successo nella storia di questa Casa, con il 93% dei 90 lotti venduto e un incasso complessivo di oltre 41 milioni di euro. E che buoni risultati li abbia ottenuti anche l'asta organizzata da Coys, sempre negli stessi giorni, con 46 dei 96 lotti previsti passati di mano.

Quasi tutti venduti a cifre più alte di quelle stimate. Il prezzo più alto di RM va a una Ferrari, una "275 GTB/C" del 1977 carrozzata Scaglietti, la nona delle 12 costruite, venduta a 5.712.000 euro, record per questo modello. Primato anche per la Ferrari "250 GT Cabriolet" Pinin Farina Se- ➤

LA SORPRESA

CAPRICCI DA SPIAGGIA

Piccole, italiane, scoperte, da mare: le "spiaggine" made in Italy sono state, lo scorso 9 maggio, tra le protagoniste delle aste di Coys e di RM Auction a Montecarlo: le due portate all'incanto hanno infatti confermato i valori elevati raggiunti negli ultimi anni da questo genere di vetture. Segno anche che maggio è il mese ideale per proposte estive così particolari. La Fiat "600 Jolly" realizzata da Ghia nel 1958 su ispirazione di Gianni Agnelli, che ne ha lanciato la moda, una delle cento sopravvissute (si stima che siano



quattrocento le "Jolly" costruite tra il 1958 e il 1969) e perfettamente restaurata, ha spuntato un prezzo finale di 74.680 euro, in linea con il valore massimo della stima d'asta (65.000 - 75.000 euro). Decisamente oltre ogni più rosea aspettativa invece la Fiat "500 Mare" realizzata dalla Carrozzeria Holiday nel 1969: valutata tra i 18.000 e i 25.000 euro, la "Mare", che è raro trovare in vendita in un'asta, ha strappato una quotazione record di 50.400 euro, praticamente il doppio della richiesta.

Ferrari 250 GT Cabriolet Pinin Farina (1959)

Stima d'asta € 4.000.000 - 5.000.000

Venduta per € 4.704.000

Vettura di raffinata eleganza e grandi prestazioni (monta un 12 cilindri di tre litri da 240 CV), la "250 GT Cabriolet" Pinin Farina conferma un trend in crescita e spunta un prezzo record grazie alla rarità di questa versione.



Bugatti Type 35B Grand Prix (1926)

Stima d'asta € 800.000 - 1.000.000

Venduta per € 728.000

La vettura più "antica" tra quelle in vendita da RM a Monaco non ha raggiunto la stima prevista (già ridotta rispetto al passato), ma è stata ugualmente aggiudicata. In precedenti aste questi modelli sono rimasti spesso invenduti.





Lancia Flaminia Sport Zagato (1959)

Stima d'asta € 325.000 - 400.000
Venduta per € 571.000

La Z più famosa del mondo ha colpito ancora: la linea muscolosa ma elegante, le prestazioni sportive, la rarità della versione (solo 99 gli esemplari costruiti) e un restauro da concorso hanno fatto schizzare le quotazioni a livelli mai visti.

De Tomaso Mangusta (1969)

Stima d'asta € 160.000 - 210.000
Venduta per € 268.800

In crescita costante dal 2010, le quotazioni della Mangusta hanno ricevuto un'impennata con questo modello, schizzato a valori superiori a ogni aspettativa.



Mercedes-Benz 300S Coupé (1952)

Stima d'asta € 280.000 - 350.000
Venduta per € 380.800

Presentata nel 1951 e pensata per l'esportazione, questo modello conferma il trend in crescita delle quotazioni Mercedes, salite del 5,5% da inizio anno e del 27% nel 2013.



rie I del 1959 (4.704.000 euro) e per una Ferrari "330 GTS" del 1967, passata di mano per 2.128.000 euro. Sopra le aspettative anche la vendita della F1 Brabham-Repco "BT20" campione del mondo piloti e costruttori del 1967, stimata 720.000 euro e battuta a 1.092.000 euro. Così come la Miuira "P400S" del 1969, aggiudicata a 840.000 euro. Da Coys invece la Ferrari "Dino 246 GT" del 1972 del chitarrista dei Rolling Stones Keith Richards ha spuntato 294.000 euro, un valore leggermente superiore alla stima d'asta, ma non clamoroso vista la fama del proprietario. 



Lancia Aurelia B24 Spider Pinin Farina (1955)

Stima d'asta € 750.000 - 950.000
Venduta per € 784.000

Restaurata in modo maniacale da uno dei massimi esperti di Lancia nel mondo, questo modello rappresenta uno degli esemplari più belli delle 240 "Aurelia B24 Spider" costruite. Il prezzo però è di poco superiore alla stima minima.

BONHAMS

"ASTON-MANIA" DA RECORD

Oltre 100 lotti di automobili e 50 di auto rappresentano la vendita di maggior successo realizzata da Bonhams solo con le Aston Martin. Top lot è stata una rara "DB6 MKII Volante" del 1970 (solo 21 esemplari costruiti), venduta a 929.675 euro. Bene anche la "DB5" della serie televisiva "Attenti a quei due", battuta a 654.761 euro, mentre il prototipo "DB5" del 1963 in pessime condizioni è stato venduto a 483.000 euro, ben quattro volte superiore alla stima massima. La "DB2/4" del 1954 della foto qui sotto ha strappato invece 98.000 euro.



LA LEGGENDA

MITICO AYRTON

L'emozione per le celebrazioni del ventennale della scomparsa di Ayrton Senna ha avuto un riverbero non di poco conto anche sulle quotazioni della memorabilia legata al compianto e leggendario campione di Formula 1. La tuta che Senna ha indossato per tutta la stagione 1991, quando ha vinto il suo terzo titolo Piloti e ha fatto aggiudicare alla McLaren-Honda il campionato mondiale Costruttori, è stata venduta da RM a Montecarlo alla cifra di 55.575 euro. Conservata in ottime condizioni, la tuta era accompagnata da una documentazione fornita da Ron Dennis, team leader McLaren in quel periodo, che l'ha avuta per molti anni nella sua collezione personale.



La lunga estate calda delle **TOP CAR**



GOODWOOD 27/6 BONHAMS

Ferrari 375 Plus (1954)

Dotata di un motore V12 di 4,9 litri da 347 CV, carrozzeria in alluminio by Pinin Farina, questa Ferrari si candida a diventare la regina di Goodwood 2014. Prestazioni a parte (300 km/h; 0-100 km/h in soli 4 secondi) la vettura ha come must quello di essere stata utilizzata dalla Scuderia Ferrari e affidata a piloti come Jose Froilan Gonzalez, Umberto Maglioli e Paolo Marzotto. Ha vinto a Le Mans, a Silverstone e alla Carrera Panamericana. Da anni è di proprietà del collezionista belga Jacques Swaters.

Stima d'asta: **su richiesta**



STOCCARDA 12/7 BONHAMS

Mercedes 35HP (1909)

Sembra che sia la più vecchia "35HP" esistente. Proviene dall'out-back australiano, dove ha vissuto dal 1914 come mezzo di trasporto del responsabile di un allevamento di pecore del Queensland, tra sterrati e temperature elevate. La sua sopravvivenza è indice di robustezza e di qualità complessiva fuori del comune. Lanciata nel 1908, la "35HP" introduceva per la prima volta su un modello di Stoccarda la trasmissione cardanica che poi, dal 1914, sarà montata sull'intera gamma della Casa tedesca.

Stima d'asta: **480.000 - 680.000 euro**



SILVERSTONE 26-27/7 SILVERSTONE AUCTIONS

Healey Silverstone (1950)

La Donald Healey Motor presenta la sua prima vettura nel 1945, una berlina sportiva spinta da un 2,4 litri Riley. Per il gentleman driver arriva più tardi la "Silverstone", biposto leggera in alluminio, a suo agio sia in strada sia in pista, con una particolarità: la ruota di scorta che sporgeva leggermente dalla coda. Questa in vendita è la versione "E Type", la più lussuosa, restaurata di recente dopo essere stata in un garage per trent'anni. Un'icona inglese molto rara (ne sono state costruite solo 105). È stimata tra i 230 e i 260.000 euro.

Stima d'asta: **230.000 - 260.000 euro**



MONTEREY 15-16/8 RM AUCTIONS

Ferrari 275 GTB/4 Scaglietti (1967) ex Steve McQueen

RM Auctions tenta il colpo da novanta nella piazza di Monterey giocando sull'emozione che ancora suscita Steve McQueen, compianto divo del cinema hollywoodiano e grande appassionato di motori. Questa Ferrari, che l'attore ha acquistato nel 1967 e tenuto 5 anni, è stata da lui personalizzata con un colore Rosso Chianti, ruote a raggi Borrani, inedito retrovisore lato pilota e finiture particolari. La vettura è stata da poco sottoposta a restauro in Ferrari.

Stima d'asta: **su richiesta**

RADUNI, CONCORSI E REGOLARITÀ

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 (MO)

Raduno di marca, con meeting culinario 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 dal 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

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 CAMER IN WEEKEND 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.modenacentoorreclassic.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.girodisicilia.it

6-8 AUTOGIROVAGANDO... NEL PASSATO (FC)

Evento turistico Asi senza prove organizzato dal Collectors Historic Car Club di Cesena. Tel. 081 5440538. www.chccesena.it

6-8 TRASCILENTANA (NA)

Manifestazione turistico culturale Asi organizzata da Antiquariato - 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.astebilancieri.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 757112. www.bolognautosstoriche.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 Maggolini Bassanesi.

www.maggoliniibassanesi.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 GIRO NOTTURNO DELL'OLTREPÀVESE (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 NELL' ANTICA REPUBBLICA SENESE (SI)

Evento turistico Asi senza prove organizzato dal 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 MARIPERMAR (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 527522. www.oldcarsclub.it

8 COPPA DELLE ALPI GARNICHE - MEMORIAL GINO TONUTTI (UD)

Gara di regolarità con strumentazione

classica Asi organizzata dal Club Ruote del Passato. Tel. 0434 573083. <http://ruotedelpassato.it>

8 24 ORE DEL SEBINO (BG)

Evento turistico culturale organizzato dal Club Oroboico Auto D' Epoca (BG). Tel. 035 513082. www.cluborobico.it

8 SETTIMANA MOTORISTICA CITTÀ DI SENIGALLIA (AN)

Evento rievocativo Asi organizzato dal Club Motori d'Epoca Senigallia. Tel. 071 7927060.

8 RADUNO VALLATA DEL SENIO (BO)

Gita organizzata dal Club Romagnolo Automoto Epoca. Tel. 0542 690704. www.crame.it

8 CITTÀ DI CASTIGLIONE (MN)

Gita sociale Asi organizzata dal Club Auto Moto Storiche Castiglione. Tel. 0376 631381. www.cams.cit

8 RADUNO CITTÀ DI SOLOPACA (BN)

Gita sociale Asi organizzata dall'Automotoclub Storico Antico Sannio. Tel. 0824 778092. www.asabenevento.it

8 GITA SOCIALE DI PRIMAVERA (BS)

Gita organizzata dal Old Wheels Veteran Car Club. Tel. 030 48164.

8 TOUR TRA LANGA E MONFERRATO (AT)

Manifestazione di regolarità turistica Csaì organizzata dal Club Autostoriche Lancia Fulvia & Co. Tel. 0141 856386.

8 COPPA CLASSIC CITTÀ DI CATANIA (CT)

Gara di regolarità Csaì organizzata da Automobile Club Catania. www.catania.aci.it

8 COLLINE PARMENSI

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

12-15 SUMMER MARATHON (SO)

Grande Evento Csaì organizzato dalla Scuderia 3T Cremona, con partenza e arrivo a Bormio. www.summermarathon.it

13-15 LA CORSA DI ALCIDE (SI)

Gara di regolarità con strumentazione libera Asi organizzata dal Siena Club Auto Moto Epoca. Tel. 0577 274732. www.scamesiena.com

13-15 LE MITICHE SPIDER A TAORMINA (ME)

Evento tematico Asi organizzato dall'Automotoclub del Minotauro. Tel. 0942 557726. www.automotoclubdelminotauro.it

14 COPPA PEDAVERA (BL)

Manifestazione di regolarità turistica Csaì organizzata dal Rally Club 70. Tel. 333 6841160. www.rallyclub70.com

14 HISTORIC LORENZANA CRESPIA CUP (PI)

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

14 MEMORIAL CAP. ETTORE GUIZZARDI (RO)

Evento dedicato ai veicoli d'epoca in occasione del Raduno Nazionale dell'Anai (Associazione Nazionale Autieri) a Rovigo, organizzato da Scuderia Autieri d'Italia, Bologna. Tel. 338 8743660.

14-15 COPPA DEGLI ETRUSCHI (VT)

Gara di regolarità classica, valida per il Campionato Italiano Csaì, organizzata dall'Etruria Historic Racing Club. www.etruriahrc.it

14-15 GIRO DEL LAGO DI BOLSENA (VT)

Manifestazione di regolarità turistica Csaì organizzata da Etruria Historic Racing Club in concomitanza con la Coppa degli Etruschi. www.etruriahrc.it

14-15 BRESCIA-EDOLO- PONTE DI LEGNO (BS)

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

14-15 AOSTA - GRAN SAN BERNARDO (AO)

Gara di regolarità con strumentazione libera Asi, organizzata da Club Auto Moto Epoca Valle D' Aosta. Tel. 347 9739141, www.cameva.it

14-15 SENTIERI FRANCESCANI (PG)

Evento turistico Asi senza prove organizzato dal Automotoclub Storico Assisano. Tel. 075 8043880, www.asaclubassisi.com

14-15 RADUNO NAZIONALE MONDO CAMPAGNOLA (MO)



Raduno a Frassinoro per celebrare i dieci anni del club Mondo Campagnola 4x4. www.campagnola.org

15 BERGAMO HISTORIC GRAN PRIX

Sul Circuito delle Mura, in città alta, si rievoca la corsa vinta da Tazio Nuvolari nel 1935. www.bergamohistoricgranprix.com

15 RIEVOCAZIONE STORICA STALLAVENA-BOSCO (VR)

Manifestazione rievocativa Asi organizzata dall'Ass. Stallavena-Bosco Club Veicoli d'Epoca. www.stallavenabosco.it

15 TRIBUTO A TAZIO NUVOLARI (BS)

Evento Asi a cura del Club HRC Fascia

d'Oro di Montichiari (BS).

Tel. 0309651591. www.hrcfasciadoro.it

15 CIRCUITO DI PARMA

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

15 AREZZO A TUTTA MANETTA

Evento rievocativo Asi a cura del Saracino Club Automoto Epoca. Tel. 0575 348634 - 333 4984880.

15 WEEKEND A GRADO (GO)

Evento turistico culturale Asi organizzato dal Circolo Ruote Classiche Rodigino. Tel. 0425 25785, <http://digilander.libero.it/crcr>

15 CASTELL'ARQUATO VERNASCA (PC)

Regolarità con strumentazione libera Asi organizzata dal Club Piacentino Automoto d'Epoca. Tel. 0523 248930, www.cpae.it

15 AUTOGIRO DELLA PROVINCIA DI PISA

Evento turistico Asi con prove organizzato dal Scuderia Automobilistica Kinzica (PI). Tel. 050 950270, www.scuderiakinzica.it

15 CARBONE E CARBONAIE ALLE PENDICI... DELLA LUNA (PU)

Evento turistico culturale Asi organizzato da Le Veterane Automotoveicoli Epoca di Fossombrone. Tel. 0721 714836.

15 MONTI REATINI (RI)

Evento turistico Asi senza prove organizzato dal Club Autostoriche Rieti. Tel. 0746 201449, www.carstoriche.it

15 RADUNO FIAT 850 SPIDER BERTONE (MO)

Raduno organizzato dal Club Fiat 850 Spider Bertone al Museo Ferrari. www.fiat850spiderbertone.it

15 LA VAL SERIANA - FIUMENERO (BG)

Gita sociale Asidel Old Motors Club Bergamo. www.oldmotorsclubbergamo.it

15 INCONTRO TRA LE DUE TERRE (FG)

Evento turistico Asi senza prove, tra Manfredonia, Gargano e Foggia, organizzato dalla Scuderia Fieramosca, www.scuderiafieramosca.it e dall'Autoclub Storico Dauno. Tel. 0881 773438, www.acsdauno.it

15 RADUNO FIAT X1/9 A SAN SEVERINO MARCHE

Raduno del Club Nazionale X1/9 nel borgo antico di San Severino e il suo territorio, in concomitanza del Palio dei Castelli e della festa medioevale. www.x19.it

19 INNOCENTI MINI ROMA

Raduno notturno, alle 21.30 del giovedì, per la nuova community dedicata alla mitica "scatoletta". Per info: Facebook

Innocenti Mini Roma, oppure 347 5448646.

19-21 IL GRANDE PASSO: DOLOMITI E VECCHIE VOLKSWAGEN

Raduno di marca, organizzato da Rimessa 21, definito "una grande guidata di tre giorni, con pernottamenti in campeggio, attraverso i punti più belli delle Dolomiti". Facebook: rimessa 21, tel. 339 3634055.

19-22 LE MITICHE SPORT A BASSANO (VI)

Riservata alle barchette e alle Sport in genere, è tra le manifestazioni meglio organizzate e più celebri d'Italia. Tel. 0424 220300, www.cvae1961.it

20-22 REGOLARITÀ SPORT LANA STORICO (BI)

Gara Csaì di regolarità sport. www.rallylanastorico.it

20-21 PREMIO VALDISIEVE (FI)

Gara di regolarità Csaì organizzata dal Club Autostoriche Le Palaie. www.clubautostorichelepalaie.it

21 INCONTRO NOTTURNO AUTO STORICHE (MI)

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

20-22 LA BIANCHINA CASTELLANA - ARCEVIA (AN)

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

20-22 VERNASCA SILVER FLAG (PC)

Il celeberrimo concorso dinamico per vetture storiche da competizione organizzato a Castell'Arquato dal Club Piacentino Automoto Epoca. Tel. 0523 248930, www.vernascasilverflag.it

20-22 COSTA DI AMALFI - TROFEO MARIA AMALIA PALLANTE (SA)

Evento turistico Asi senza prove organizzato dal Club Automoto Epoca Campano di S. Maria Capua Vetere (CE). Tel. 0823 849511.

20-22 COPPA TINDARI (ME)

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

20-22 TORINO-ALESSANDRIA-TORINO

Evento turistico Asi senza prove organizzato dal Registro Ancetre Club Italia. Tel. 011 9243762.

21-22 NAVE-CAINO-COLLE S. EUSEBIO (BS)

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

21-22 RIEVOCAZIONE DEL GIRO NOTTURNO DEL LARIO (CO)

Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione libera organizzata dal Veteran Car Club Como. Tel. 031/763395, www.veterancarclubcomo.it

21-22 10 MIGLIA RIEVOCAZIONE STORICA GUARCINO CAMPOCATINO (LT)

Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione libera organizzata dal Circolo Pontino della Manovella. Tel. 0773 660039, www.cpdm.it

21-22 TROFEO SCARFIOTTI (MC)

Gara di regolarità Asi organizzata da Circolo Automotoveicoli d'Epoca Marchigiano L. Scarfiotti di San Severino Marche (MC). Tel. 071/7573270.

21-22 RIEVOCAZIONE STORICA DELLA CRONSCALATA TRAPANI-MONTE ERICE

Evento rievocativo ASI, organizzato dal Club Auto Moto Epoca F. Sartarelli (TP). Tel. 0923/548508, www.cametp.it

21-22 RIEVOCAZIONE STORICA DEL CIRCUITO DELLE CALDAIE (AP)

Evento rievocativo Asi organizzato dal Club Auto Moto Storiche Picenum. Tel. 0736/812822, www.amspicenum.it

21-22 SLOVENIA TOUR

Evento turistico culturale organizzato dal Club Ruote del Passato. Tel. 0434/573083, <http://ruotedelpassato.it>

21-22 RIEVOCAZIONE COPPA DEL PASUBIO (VI)

Gara di regolarità per vetture Sport e barchette organizzata da Historic Club Schio. www.historic.it

21-22 IN VESPA E TOPOLINO ALLA FESTA DEGLI ALPINI (AO)

Raduno turistico a Torgnon, organizzato dal Topolino Auto Club, www.topolinoautoclubitalia.it

22 RADUNO ALFA LANCIA (LE)

Evento turistico culturale con rilevamenti di passaggio organizzato da Messapia Auto Storiche di Ugento. Tel. 883/555715, www.messapiaclub.org

22 COPPA DELLA RANA (PV)

Gara di regolarità del Campionato Nord Ovest, organizzata da Historic Motors Sport. www.historicmotorsport.it

22 ALFAGUBBIO (PG)

Raduno di marca Asi organizzato dall'Associazione Auto Moto Storiche Gubbio Motori. Tel. 075 9274601, www.gubbiumotori.it

22 RADUNO ALFAMANIAPASSION (SP)

Maxiraduno di sole Alfa Romeo dal 1910 ad oggi, con ritrovo in Piazza Matteotti a Santo Stefano di Magra. Tel. 347 6306772.

22 MEMORIAL DESIO (PZ)

Gita sociale Asi organizzata da Lucania Ancient Motors Club di Potenza. Tel. 0971 275958, www.lucaniaancientmc.it

22 RADUNO 916 GTV E SPIDER (TV)

Raduno ad Asolo per l'ultima serie di "GTV" e tutti i modelli Alfa, organizzato dal Club Alfa Sport. www.alfasport.net

26-29 MG MEETING IN THE DOLOMITES

Raduno di marca con base a Vilandro, Alto Adige. Tel. 338 3146779.

26-29 GIRO DEL MEDITERRANEO

Evento turistico Asi sull'isola di Zante, in Grecia, organizzata dall'Old Cars Club di Bari. 080 5227522. www.oldcarsclub.it

27-29 RADUNO NAZIONALE THEMA (AUSTRIA)

Raduno Asi organizzato a Vienna dal Lancia Thema Club Italia. www.lanciathema.it

27-29 SESTRIERE STORICO - TROFEO LANCIA (TO)

Gara di regolarità classica, valida per il Campionato Italiano Csaì, organizzata da Promauto Racing. Tel. 011 3272040, www.promautoracing.com

28 RADUNO DEL CILENTO (PZ)

Evento turistico Asi senza prove, organizzato da Lucania Ancient Motors Club. Tel. 0971 275958, www.lucaniaancientmc.it

28-29 TROFEO CITTÀ DI SOVERATO (CZ)

Evento turistico Asi senza prove organizzato da Nausicaa Veteran Car. Tel. 0967 528553, www.clubnausicaa.it

28-29 COPPA DEI DUE LAGHI (VT)

Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione libera organizzata dal Veteran Car Club Viterbo. www.vccviterbo.com

28-29 TROFEO VIAGGI D'EPOCA MARTINA FRANCA (TA)

Regolarità con strumentazione classica Asi organizzata dal Veteran Club Valle d'Itria. Tel. 080 4800534, veteran.club@libero.it

28-29 LE STREGHE AL VOLANTE (BN)

Evento turistico Asi senza prove organizzato dal Automotoclub Storico Antico Sannio. Tel. 0824 778092, www.asabenevento.it

28-29 CONCORSO GARDA CLASSIC CAR SHOW (VR)

Concorso d'eleganza organizzato da Benaco Auto Classiche. www.benacoautoclassiche.it

28-29 TOP VW SHOW (CR)

Raduno di marca organizzato dal Registro Volkswagen al circuito di San

Martino del Lago (CR). www.topvwshow.com

28-29 50° DUNE BUGGY (CR)

Raduno all'interno del Top VW Show, organizzato da Rimessa 21 al circuito di San Martino del Lago (CR). www.topvwshow.com

29 RIEVOCAZIONE BERGAMO-SAN VIGILIO

Evento Rievocativo Asi organizzato dal Club Orobico Auto d'Epoca. Tel. 035 513082. www.cluborobico.it

29 HISTORIC DAY (VI)

Raduno statico in Campo Marzio a Vicenza con i club federati del triveneto, aperto a tutti, organizzato dall'Historic Club Schio. www.historic.it

29 C'ERA UNA VOLTA L'AUTOMOBILE (AV)

Rievocativa Asi organizzata dal Club Veicoli Storici Iripino. www.clubveicolistorici.com

29 VIA COL VENTO (PG)

Evento tematico Asi organizzato sul Lago Trasimeno dal Club Auto Moto Epoca Perugia. Tel. 075 36000, www.camep.it

29 AUTO D'EPOCA E SUPERCARS A PESCHIERA DEL GARDA (VR)

Raduno, con visita a Movieland, organizzato dal Club Peschiera Motori. Tel. 348 2640775.

29 RADUNO VECCHI BULLONI (VA)

Raduno con giochi di abilità per adulti e bambini, organizzato a Castronno dall'Associazione Vecchi Bulloni. www.vecchibulloni.com

29 TROFEO STORICO VILLA SERRA (GE)

Evento riservato ad auto, moto e scooter storici organizzato a Comago di Sant'Olcese, presso il parco storico Villa Serra, da Automotostorica. www.automotoclassica.xoom.it

30-6/7 RADUNO DANNUNZIANO (PE)

Evento turistico Asi senza prove organizzato dal Old Motors Club di Montesilvano. Tel. 0854 681055.

Luglio

1-6 CLASSICTOUR (FC)

Evento turistico Asi senza prove organizzato dal Collectors Historic Car Club di Cesena. Tel. 333 2823746, www.chccesena.it

3-6 CUERVO Y SOBRINOS CUP

Grande Evento Csaì organizzato dalla Scuderia Tricolore. Tel. 0522 441632. www.cuervoysobrinos-cup.com

4-6 TARGA PRESIDER (AQ)

Gara di regolarità, rievocazione della Cronoscalata Avezzano - Monte

Salviano, una "classica" degli anni 50 e 60, riservata a Sport e roadster dal 1930 al 1970. www.targapresider.eu

4-6 RADUNO CITROEN 2 CV... & NON SOLO! (PG)

Raduno al Parco Ansa del Tevere di Città di Castello, organizzato dall'Associazione 2 CV e non solo! www.2cvenonsolo.it

4-7 GIRO DEL MEDITERRANEO LEFKADA, GRECIA

Competizione e relax sulla costa greca con organizzazione dell'Old Cars Club di Bari. Tel. 080 5227522. www.oldcarsclub.it

5 ACHILLE VARZI DAY (CO)

Sulle strade del Circuito motociclistico del Lario, il Registro Storico Quattro Anelli organizza un raduno per auto e moto storiche di particolare interesse sportivo. www.registrostoricoquattroanelli.it

5 RONDE AL CHIAR DI LUNA (IM)

Gara di regolarità del Campionato Nord Ovest, organizzata da Sanremo Corse. www.sanremocorse.it

5-6 HISTORIC NORDEST (PN)

Gara di regolarità Csaì organizzata dalla Scuderia PN Corse. www.scuderiapncorse.it

5-6 LA BIANCHINA ISOLANA LIPARI (ME)

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

5-6 RADUNO INTERCLUB COPPA MONTE PELMO (BL)

Evento turistico Asi senza prove organizzato a Cortina d'Ampezzo dal Club Serenissima Storico Auto Moto (TV). Tel. 0438 35617, www.clubserenissimastorico.com

5-6 ETNA SPRINT (CT)

Evento rievocativo organizzato dal club Titani di Trinacria. Tel. 095 2161542.

5-6 MOTORI NEL TEMPO (MI)

Manifestazione al Velodromo di Cesano Maderno con esposizione di auto e moto d'epoca, Raduno Iso Rivolta e Club Alfa Romeo. Tel.: 348 5321482, 031 768364.

6 COLUMBUS DAY (PC-PR)

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

6 AUTO E MOTO DE NA OLTA (BL)

Raduno turistico paesaggistico a Fonzo, riservato a moto e auto immatricolate prima del 1982. Tel: 0439 5589.

6 CA' DELL'ORSO (PC)

Manifestazione per veicoli agricoli Asi organizzata a Ponte dell'Olio dal Club Veicoli Storici Piacenza. Tel. 0523 499579, www.cvsp-pc.com

6 GITA SOCIALE A CARCARE (SV)

Gita sociale Asi organizzata dal Club Ruote Epoca Valbormida. Tel. 019 5600027, www.asi-valbormida.it

6 AUTO STORICHE AL LAGO (SA)

Gita sociale Asi organizzata dal Club Salerno Autostoriche. www.clubsalernoautostoriche.it

6 RADUNI DEL LAGO D'ENDINE E ROVERE (BG)

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

7 RADUNO POLICORO (MT)

Raduno e Gita sociale dal Policoro Village agli scavi di Heraclaea organizzato dal Veteran Club Policoro (MT). Tel. 0835 973780.

9-12 RALLY CITTÀ DI CORFÙ (GRECIA)

Evento turistico culturale organizzato da Salento Club Auto Storiche (LE). Tel. 329 0730133.

11-13 RIEVOCAZIONE STORICA DELLA STELLA ALPINA (TN)

Gara di regolarità Asi organizzata dalla Scuderia Trentina Storica. Tel. 0461 090515, www.scuderiatrentinastorica.it

11-13 SOTTO LE STELLE AL CHIAR DI LUNA (FC)

Gara di regolarità non competitiva Asi organizzata dal Collectors Historic Carclub di Cesena. Tel. 333 2823746, www.chccesena.it

12-13 CRUISIN RODEO (MI)

Raduno di auto americane al Laghetto di S. Maria a Gudo Gambaredo - Buccinasco. www.cruisinrodeo.it

13 CINQUE PROVINCE (PR)

Evento turistico culturale Asi senza prove organizzato dalla Scuderia San Martino di San Martino In Rio (RE). Tel. 0522 636133.

13 SPIDER APERTE SOTTO LE STELLE (BA)

Evento tematico Asi organizzato a Barletta dalla Scuderia Fieramosca. Tel. 349 7317558, www.scuderiafieramosca.it

13 BOLOGNA - SAN LUCA

Manifestazione turistica culturale Asi organizzata da Bologna Autostoriche. Tel.: 328 7517112, www.bolognautostoriche.it

13 DODGE DAY (PC)

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

13 REVIVAL RALLY SAN MARTINO DI CASTROZZA (TN)

Gara di regolarità sport organizzata da San Martino Corse. www.rallysanmartino.com

SALONI E MOSTRE-SCAMBIO

Giugno

**6-8 MOSTRA-SCAMBIO
CITTÀ DI LASCARI (PA)**

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 (MO) presenta la ventottesima edizione della 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.

**14-15 FIERA MOTORISTICA TRA
PASSATO E PRESENTE (TS)**

Al Centro Commerciale FreeTime Montedoro, aperta e gratuita per tutti, sia visitatori sia espositori, organizzata da Legend Historic car Muggia. www.legendhistoriccar.com

**15 MOSTRA-SCAMBIO AUTO,
MOTO BICI D'EPOCA (PG)**

Per auto, moto, bici d'epoca, ricambi e accessori a Passignano sul Trasimeno. Tel. 3463309385.

**22 MOSTRA-SCAMBIO
SANTHÌÀ (VC)**

Mostra-scambio auto e moto classiche e d'epoca in piazza Aldo Moro. www.alpimotoclub.com

Luglio

**12-13 MOSTRA-SCAMBIO
DUEVILLE (VI)**

Mostra-scambio auto, moto e accessori d'epoca organizzata dal Moto Club Dueville. www.motoclubdueville.com

**13 MOSTRA-SCAMBIO
A SAN POLO D'ENZA (RE)**

Mercatino per auto e moto d'epoca, ripetuto ogni seconda domenica del mese,

presso il centro commerciale Pontenovo a San Polo d'Enza. Tel. 338 8216385.

**13 BORSA-SCAMBIO
DI SCURZOLENZO (AT)**

Ricambi e accessori per auto e moto d'epoca, modellismo e oggettistica, organizzata da Comune e Circolo Amici di Scurzolengo. Tel. 3406985935.

26-27 E-POCALE - TOLMEZZO (UD)

Mostra-scambio di auto e moto d'epoca, automobili, ricambi, biciclette organizzata dal Carnia Racing di Tolmezzo. www.epocale.eu

**27 MOSTRA-SCAMBIO
SANTHÌÀ (VC)**

Mostra-scambio auto e moto classiche e d'epoca in piazza Aldo Moro. www.alpimotoclub.com

Agosto

**2-3 MOSTRA-SCAMBIO
BAURA (FE)**

Mostra-scambio con raduno motociclistico presso il campo sportivo. Tel. 338 9699105.

**10 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.

Giugno

**1 BONHAMS - GREENWICH
CONC. D'ELEGANCE (USA)**

In occasione del Greenwich Concours d'Elegance, a nord di New York, nel Connecticut. www.bonhams.com/departments/MOT-CAR/

**7 OLDTIMER GALERIE
INTERNATIONAL (CH)**

Asta di automobili alla pista di pattinaggio di Zurigo. www.oldtimergalerie.ch

**7 BONHAMS - THE BANBURY
RUN SALE (GB)**

Nei pressi di Woodstock, nell'Oxfordshire. www.bonhams.com/departments/MOT-CAR/

**21 H&H CLASSIC
ROCKINGHAM CASTLE (GB)**

A Rockingham, 150 km a Nord di Londra. www.classic-auctions.com

**14 COYS
ATHENS AUCTION (GR)**

Asta di automobili all'Astair Palace Resort di Atene, in Grecia. www.coys.co.uk

**27 BONHAMS
GOODWOOD FESTIVAL
OF SPEED (GB)**

A Chichester, in occasione del Goodwood Festival of Speed. www.bonhams.com/departments/MOT-CAR/

Luglio

**5 ARTCURIAL
LE MANS CLASSIC (F)**

Champs-Élysées. www.artcurial.com/en/departments/classic_and_racing_cars/

**12 COYS - THE JAGUAR
LEGEND (GB)**

A Blenheim Palace, nell'Oxfordshire. www.coys.co.uk

**23 H&H CLASSIC - THE
PAVILLION GARDENS (GB)**

A Buxton, 50 km a Sud di Manchester. www.classic-auctions.com

**26 RM AUCTIONS -
ST. JOHN'S (USA)**

Asta in occasione del Concours d'Elegance of America. www.rm-auctions.com

Agosto

**15 BONHAMS - QUAIL
LODGE AUCTION (USA)**

A Carmel, a pochi chilometri da Pebble Beach. www.bonhams.com/departments/MOT-CAR/

GARECLASSICHE

Giugno

3-7 MODENACENTO ORE CLASSIC

Rally storico organizzato dalla Scuderia Tricolore. Tel. 0522 441632. www.modenacentoooreclassic.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. www.gruppoperonirace.it

**14-15 CHALLENGE FORMULE
STORICHE 2014 - ADRIA**

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
AUTOSTORICHE (TP)**

Cronoscalata Csaì, valida per il Campionato Italiano, organizzata da Automobile Club Trapani - Scuderia Erice Historic Car. www.ericehistoricar.com

28-29 HISTORIC CITTÀ DI MODENA

Rally storico organizzato da Prosevent. www.rallycittadimodena.it

Luglio

**5-6 HISTORIC SAN MARINO
RALLY (RSM)**

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. www.gruppoperonirace.it

5-6 ALFA REVIVAL CUP - MONZA

Campionato riservato alle vetture di Arese, 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 - AC 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)**

Cronoscalata Csaì organizzata da Automobile Club Acireale - Prosport Giarre. www.acireale.aci.it

**19-20 PERONI RACE WEEKEND 6
MISANO ADRIATICO (RN)**

Campionato Italiano Csaì velocità in circuito. 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

GRAN PREMIO Nuvolari



Automobile Club
Mantova



MANTOVA
CORSE



Mantova - Italia, (18)-19-20-21 Settembre 2014

www.gpnuvolari.it

di Marco Di Pietro

LA CORSA ALL'ORO DELLE ASTON MARTIN

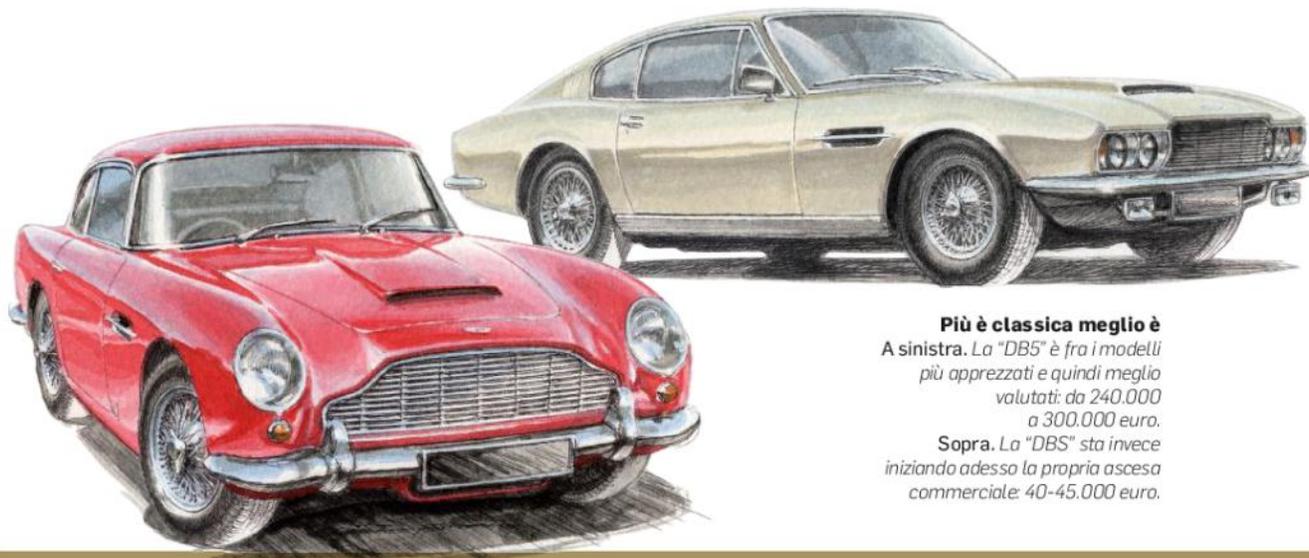
La nuova proprietà italiana (l'imprenditore Bonomi) che ha ridato slancio al vecchio marchio, l'accordo con Mercedes per l'utilizzo di tecnologia AMG per i prossimi progetti, molte novità sui monitor dei progettisti. E un formidabile apprezzamento sul mercato dei collezionisti. Per l'Aston Martin sembra che l'uscita dal tunnel sia ormai un'ipotesi concreta. Sul versante storico, il rialzo dei prezzi è iniziato con le aste internazionali: dapprima in America, dove la Casa britannica ha sempre conservato una solida reputazione come produttore di oggetti esclusivi, e poi in Inghilterra, dove il "risveglio" è iniziato con una serie di aste monomarca che hanno fatto registrare quasi il 100% dei lotti venduti, con crescita media, rispetto a pochi anni fa, del 20-30%. Da segnalare l'ingresso in campo di una nuova schiera di collezionisti provenienti dai Paesi emergenti: russi, cinesi e indiani soprattutto, che hanno affiancato negli ultimi mesi gli ormai tradizionali possessori di Aston arabi e giapponesi. Pochissimi ancora gli italiani (spesso "coperti" dalle offerte per telefono durante le vendite all'incanto).

La situazione del nostro mercato, quindi, è ancora stabilizzata su valutazioni più basse, ma è probabile che, seppure in ritardo, la febbre per le Aston Martin arrivi anche da noi. Cerchiamo quindi di capire dove e come è possibile concludere buoni affari. I modelli che hanno fatto registrare gli incrementi più consistenti sui mercati internazionali sono stati, ovviamente, quelli più classici, in particolare "DB4", "DB5" e "DB6", meglio se in versioni a tiratura limitata o destinate alle corse ("Vantage" e

Zagato). Le "DBS" della fine degli anni Sessanta sono finora state meno apprezzate, ma sono comunque in lenta crescita. Più stabili le successive "V8", con qualche punta d'eccezione per le Zagato di metà anni Ottanta (che però non hanno ancora recuperato gli incredibili livelli raggiunti 15 anni orsono). Le "Virage" sono ferme, tranne che in Inghilterra dove i prezzi sono cresciuti di un buon 10% rispetto al recente passato. Ricercate, ma ancora con prezzi bassi, le "DB7" (a cui dedichiamo un ampio servizio in questo stesso numero di Ruoteclassiche, a pag. 66).

Il mercato italiano offre pochissime auto: da una stima fatta presso i commercianti specializzati sembra che oltre la metà delle già poche Aston Martin vendute nel nostro Paese tra gli anni Ottanta e l'inizio del XXI secolo abbia preso la strada dell'estero (spesso a prezzi stracciati). Soltanto tre le "Virage" offerte da saloni specializzati in supercar, a quotazioni in linea con le valutazioni di Ruoteclassiche (38-45.000 euro).

Le "V8" si contano sul palmo di una mano: i prezzi sono compresi nella forbice tra i 50 mila e gli 80 mila euro, quindi anch'essi in sintonia con le nostre quotazioni (il 30% in meno rispetto alle quotazioni britanniche, il 50% rispetto agli Usa). In Italia gli affari migliori si fanno sugli investimenti a lungo termine: le 12 cilindri degli anni Duemila. Ce ne sono quasi 200 esemplari in vendita, tante per il nostro Paese, con prezzi a partire dai 30.000 euro. Certo: non sono ancora esenti dalla svalutazione, ma nell'arco di un lustro dovrebbero cominciare a risalire pure loro. ■



Più è classica meglio è

A sinistra. La "DB5" è fra i modelli più apprezzati e quindi meglio valutati: da 240.000 a 300.000 euro.

Sopra. La "DBS" sta invece iniziando adesso la propria ascesa commerciale: 40-45.000 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.

TRIUMPH SPITFIRE 1500

visibile a MILANO,



1978, bianco, restaurata, riverniciata bene, interni/cerchi a raggi/portapacchi/volante/ammortizzatori a gas nuovi, raro overdrive su 3A e 4A, capottina, tutto perfetto, solo interessati, € 10.500 **3357701409**

VENDO AUTO

ALFA ROMEO

2000 BERLINA, 1974, blu olandese, interni panno, condizioni uniche di originalità, km 14.000 da nuova, ogni prova e verifica, solo box, visibile a Roma, € 19.000

3683392600

2000 GT VELOCE, 1972, rosso, interno perfetto, manutenzione regolare, revisione 2015, ASI, RIAR, visibile a Senigallia, € 18.000

3332234894

ALFASUD SPRINT VELOCE, 1980, blu, ASI, conservata, perfetta, 81.000 km da nuova, pronta all'uso, introvabile in pari condizioni, visibile a Como, € 4000

3805295685

ALFETTA 2.0 BERLINA, 1981, grigio metallizzato, ottime condizioni generali, motore turbo, kit autodelta, elaborazione Angelini, pochi esemplari, visibile a Latina, € 9500

3333810405

ALFETTA GTV 2.0 L, 1981, rosso, impianto gpl ok, assicurata, revisionata, conservata, pronta all'uso, iscritta ASI, permuto Fiat 127 l serie, visibile a Modena, € 5000

3346936986

SPIDER 2000, 1991, rosso, in perfette condizioni, prezzo trattabile o permuta, € 12.000

336259241

SPIDER 2000, 1984, rosso, completamente originale, in ottime condizioni, ore pasti, visibile a Arezzo, € 8900

0575720554

GIULIA 1.6 NUOVA SUPER, 1974, azzurro Le Mans, auto fondo di magazzino, incredibile stato, km 800 dalla rivisitazione di ogni minimo particolare, visibile a Caserta, € 15.000 **3683392600**

GIULIA GT JUNIOR 1300, 1971, rosso 501, sana, in ottime condizioni, cerchi in lega, sedili sportivi, sempre in box, invio foto su richiesta, visibile a Sibari (CS), Tratt. ris. **3382340826**

■ **GIULIA SPRINT GT**, 1965, rosso, 1600cc, ottimo stato, interno nero, targhe nere, libretto originale, freni disco, 5 marce, www.old-cars.it, visibile a Mantova, **0375790025 - 3498689674**

■ **GIULIA 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**

GIULIA SUPER 1600, 1972, faggio, completamente originale, conservata, targa e documenti originali, stupenda, € 9000



3356007178

GIULIA TI 1600, 1966, grigio antracite, cambio cloche, freni a disco, targhe originali, da concorso, attestato ASI, visibile a Catanzaro, € 15.000

3280191693

GIULIETTA SPIDER, 1960, da restauro, provenienza Usa, visibile a Barbariga, **0309718592**

■ **GT 1300 JUNIOR**, 1971, faggio, radio, restauro 2012, ottima, motore ok, interno marrone, Asi, targa nera, libretto '94, www.old-cars.it, visibile a Mantova, **3498689674 - 0375790025**

■ **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, 1971, bordeaux, interno grigio, assicurata, si può provare, con cerchi in lega, tutto in ottimo stato, prezzo trattabile, visibile a Brescia, **3661991552**

GT JUNIOR 1300, 1971, argento metallizzato, originale, ottime condizioni, visibile a Viareggio, € 11.500 **3356961157**

GT JUNIOR ZAGATO 1300, 1971, grigio, conservato, targa nera MI, da riverniciare, € 18.000 **366259241**

GTV 2000, 1983, rosso, 57.000 km originali, ASI, introvabile in pari condizioni, pronta per viaggiare, stupenda, visibile a Lavagna, € 11.000 **3478853914**

GTV COUPÉ, 1996, rosso Ferrari, km 46.000 originali, bellissima, ottimo investimento, € 4900, visibile a Jesi, **3476302136**

GTV6 2.5, 1985, rosso, perfetto stato, certificato ASI, revisione luglio 2013, visibile in Sicilia, € 19.000 **3338670738**

MONTREAL, 1971, bianco, in ottimo stato, tenuta sempre in box, dilindrata 2593 cc, visibile a Milano, € 17.000



0245706331-3356022033

SPIDER VELOCE 2000, 1972, blu Olanda, perfetta, Asi, cerchi mille righe più originali acciaio, € 14.000, visibile a Olbia,



078966575

AMC

PACER X, 1975, motore 6 cilindri in linea di 4,2 litri, pubblicata su Ruoteclassiche gennaio 2004 + altra Pacer con motore V8 senza documenti. Eventuale permuta con vettura americana purché funzionante e utilizzabile anche quotidianamente. E-mail: spike020158@yahoo.it

AUDI

80 CD TURBODIESEL, 1983, grigio metallizzato, iscritta Asi, rara, perfette condizioni di carrozzeria/meccanica/interni, sempre in box, antifurto elettronico, clima, stereo, tettuccio apribile, cerchi in lega, km 99.000, numerosi ricambi, no permuta, no perditempo, telefonare ore serali, € 3000, visibile a Milano,



024231092

AUSTIN HEALEY

3000 MK3 BJB, 1967, verde inglese, interni neri, da restauro totale, completa di tutto, telaio nuovo da montare, raggi, documenti USA regolari, sdoganata, prezzo interessante, visibile a Siracusa, **0931921787 - 3392429719**

■ **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

A112 ABARTH, 1982, bianco, 70 HP, targhe originali TO, restaurata, ASI-CSAI, visibile a Padova, € 7500 **3467296850**


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

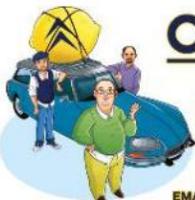

Dal 1983 IL MAGAZZINO PIU' ASSORTITO D'ITALIA
per auto storiche italiane ed estere
www.EPOCACAR.com  **NEGOZIO ON LINE**
 S.Stino di Livenza (VE) Tel. e Fax 0421.311659 - E-mail: info@epocacar.com

**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

■ **BIANCHINA PANORAMICA**, 1966, azzurro, conservata, discreto stato, sana, motore ok, targa nera, documenti originali, iscritta Asi, www.old-cars.it, visibile a Mantova, **3498689674 - 0375790025**

■ **BIANCHINA TRASFORMABILE**, 1960, bianco e celeste (bicolore), restaurata, targhe originali nere, ottimo affare, visibile a Macerata, € 10.800 **3356788125**

■ **PRIMULA 65C**, 1969, bianco, vettura senza documenti, da lieve restauro, va in moto, ferma da anni. Prezzo trattabile, Luca, visibile a Isernia, € 2000 **3389491745**

■ **Y10 4WD**, 1990, verde, ASI targa oro, revisionata, gomme nuove, no sms, visibile a Mantova, **3355315434**

BENTLEY

■ **CONTINENTAL COUPÉ**, 1993, verde, modello 1994, park ward mulliner, 360 cv, turbo, km 130.000, interni color crema, rifiniture di classe, Asi, € 55.000, visibile a Empoli, **3477443740**

BMW

■ **2002 TII**, 1973, malaga, ASI oro, ottimo stato, cerchi Campagnolo, tappezzeria e guarnizioni rifatte, targa nera, visibile a Trieste, € 12.000 **335328481**

■ **315**, 1983, argento, auto ottima di carrozzeria e meccanica, targhe nere, € 5000, visibile a Milano, **335355594**



■ **700 COUPÉ**, 1961, bianco panna, km 60.000 da originale, secondo proprietario, restaurata interno ed esterno, € 9500, visibile a Fasano, **3387033218**



■ **Z1**, 1991, rosso, buone condizioni d'uso, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbariga (BS), **0309718592**

■ **Z3 SPIDER**, 1998, argento, pelle nera, gomme nuove, astenersi, € 5900 **3476302136**

CHEVROLET

■ **CORVETTE C4 CONVERTIBLE**, 1987, giallo, ottime condizioni, cabriolet, vendo o permuta, visibile a Bergamo, **3356274786**

DE TOMASO

■ **PANTERA GTS**, 1975, argento - blu, conservata, ottime condizioni, allestimento Pavesi, ASI oro, meccanica revisionata, visibile a Mestre, € 82.000 **3496443916**

DODGE

■ **STEALTH R/T 3000 BITURBO 4X4**, 1992, rosso, come nuova, 46.600 miglia, full optional, € 18.000, visibile a Novara, **3420087555**

FERRARI

■ **308 GTS CARBURATORI**, 1981, rosso, auto bellissima, ancora con targhe arancio, ormai introvabile, gomme TRX originali, spoiler anteriore, vera bomba, prezzo a richiesta, visibile a Modena, **3488122938**

■ **328 GTS**, 1987, rosso, targa originale Modena, ASI cert. Ferrari Classiche, chiusura centralizzata, pari al nuovo, no perditempo, visibile a Padova, € 45.000 **360791330**

■ **348 TS**, 1992, rosso, tagliando cinghie appena eseguito, manutenzione documentata, km 45.000, doppie chiavi, completa, visibile a Pavia, € 45.000 **3395273648**

■ **512 TR**, 1992, rosso, perfette condizioni generali, marmitta inox, omologata ASI, visibile a Firenze, € 65.000 **3383306086**

FIAT

■ **1100 TV**, 1954, nero e amaranto, I serie, restauro totale, ACI-CSAI, ASI, accessori d'epoca, valore commisurato qualità, no permuta, visibile a Roma, € 32.500 **3356918826**

■ **124 SPECIAL T**, 1971, giallo, auto ottima di meccanica e di interni, carrozzeria con qualche segno del tempo, targhe nere, € 3500, visibile a Milano, **335355594**



■ **124 SPORT SPIDER 1400**, 1970, rosso, ottima, riverniciata, interno nero rifatto, targa con provincia, cerchi in lega, www.old-cars.it, visibile a Mantova, **0375790025 - 3498689674**

■ **125 I SERIE**, 1967, sabbia, molto ben conservata, pronta all'uso, GPL, revisione 2013, documenti ok, prezzo trattabile, modello raro, visibile a Roma, € 3000 **3473867716**

■ **126 PERSONAL 4**, 1983, bianco, km 70.000 da nuova, mai riverniciata, box, gomme nuove, autoradio vintage, trattamento anticorrosione, visibile a Roma, € 4200 **3388432627**

■ **128 I SERIE**, 1971, bianco, modello unico, cambio 5 marce, carburatore doppio corpo, interni perfetti, GPL nuovo, iscritta ASI, € 3000 **016177372**

■ **132 GLS**, 1976, argento, auto perfetta, pari al nuovo, omologata Asi Targa Oro, € 5000, visibile a Milano, **335355594**



■ **1500 OSCA CABRIOLET**, 1962, rosso, perfettamente conservata, targhe nere originali, iscritta ASI, visibile a Torino, € 23.000 **0118192652**

■ **2300 S**, 1966, nero, in discrete condizioni, dettagli di carrozzeria, visibile a Conegliano, € 3500 **3343683793**

■ **500 B**, 1949, grigio, restauro completo, km zero, meccanica e tappezzeria nuove, vero affare, visibile a Viterbo, € 7500 **3286564120**

■ **500 C**, 1951, grigio, visibile a Modena, Tratt. ris. **3208246753**

AFRA

DAL 1946

RICAMBI ORIGINALI
ALFAROMEIO

REPLICHE PER
VETTURE STORICHE

40.000 ARTICOLI
PRONTI A MAGAZZINO

SETTIMO MILANESE - MI
VIA CARDUCCI 36/38
TEL. +39 02 3286111 - FAX +39 02 32861150
E-mail: afra@afra.it Internet: www.afra.it





Acquistiamo in contanti auto usate, supercar, d'epoca, di prestigio e intere collezioni, pagamento e passaggio di proprietà immediati



LANCIA AURELIA B24S CONVERTIBILE, 07/1956.
Iscrivibile 1000 miglia. Una delle prime prodotte. Asi targa oro, Italiana da sempre, Matching Numbers. Restauro totale altamente professionale da artigiani specializzati in vetture Lancia Aurelia. **ECCELSA RARISSIMA.**



LANCIA AURELIA B20 GT 2ª 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° GRADO TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI.**



ALFA ROMEO 2600 SPIDER TOURING TIPO 106.01, 04/1964. Interni e pannelli Pelle Rossa, Capote Nera, Matching Numbers, iscritta R.I.A.R. disponibile certificato di rilevanza storica e collezionistica. Restauro totale di latorneria, seleria, impianto elettrico cromature e meccanica **ECCELSA - PERFETTA.**



LANCIA FLAMINIA SUPER SPORT ZAGATO 2.8 3C, 03/1965 Restaurata totalmente di latorneria, carrozzeria, cromature da artigiani altamente specializzati. Matching Numbers **RARISSIMA, OMOLOGATA ASI TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI.**



ALFA ROMEO SPIDER 2.0i.E. IV SERIE TIPO 115A1A, 06/1993. Alzacristalli elettrici, Capote in tela nera, Hard top in tinta, Cerchi in lega da 15", Interni in pelle/alcantara, appena taglianda, kloroguida, catalizzatore. **FARI AL NUOVO**



A.R. GIULIETTA SUPER TIPO 105.26 1600 "BOLLINO ORO", 04/1967. Interni in sky panna, Matching Numbers. Un solo proprietario. Targhe (NO 14...), documenti, chiavi, uso e manutenzione e guida servizi assistenziali originali. **OMOLOGATA ASI 3° GRADO TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI.**



FIAT DINO SPIDER 2000 AS PININFARINA, 06/1968. Autoradio AM/FM Grundig, Cerchi Cromodora con Gallette. Interni in Sky nero. Omologata 2+2, Matching Numbers, Targhe (CA 12...), doppie chiavi originali dell'epoca. Uso e manutenzione **RARISSIMA, ITALIANA DA SEMPRE.**



MASERATI BITURBO 1ªSERIE CARBURATORI, 01/1982. Una delle prime 350 prodotte, telaio n. 100323, targhe originali (PG 42...), documenti e doppie chiavi originali, manutenzione documentata, distribuzione nuova. **ISCRITTA ASI. PERFETTA**



AUTOBIANCHI 500 GIARDINIERA 2ªSERIE, 04/1972. pari al nuovo, matching numbers, km certificati, disponibile certificato di rilevanza storica e collezionistica. **ISCRITTA ASI.**



INNOCENTI MINI COOPER 1300 EXPORT, 12/1975. Perfetta, conservata, Matching numbers, Disponibile libretto uso e manutenzione ed organizzazione assistenziale "EDIZIONE 09/1973, **ISCRITTA ASI, SUPERPREZZO.**



A.R. GIULIETTA 1.3 1ªSERIE, 08/1979. Interni in panno alfa romeo marrone testa di moro, targhe originali (PC 02...), doppie chiavi, documenti, libretto uso e manutenzione originali dell'epoca. **PERFETTA.**



BMW 320 CABRIOLET BAUR, 04/1981, meccanica completamente revisionata, conservata, targhe (CO 64...), doppie chiavi e documenti originali, disponibili Depliant pubblicitari vettura. **ISCRITTA ED OMOLOGATA ASI 3° GRADO TARGA ORO.**



TRIUMPH TR3B, 01/1962. Cerchi a raggi cromati, Capote in tessuto nero. Matching Numbers, iscritta e Omologata ASI 3° Grado Targa Oro. **RESTAURO TOTALE, MANICALE ED ALTAMENTE PROFESSIONALE ESEGUITO DA ARTIGIANI ALTAMENTE SPECIALIZZATI.**



PORSCHE 911 SC 3.0 TARGA 204 CV, 10/1981. Pazifex Blau Metallic, disponibile certificato d'origine Porsche, maniacale, conservata, Matching Numbers, Doppie Chiavi **ISCRITTA ASI.**



CHEVROLET CORVETTE C3 STINGRAY 5.7 SMALL BLOCK T-TOP CAMBIO AUTOMATICO, 01/1973, carrozzeria in vetroresina, da sempre europea, disponibile telo copri vettura. **MATCHING NUMBERS, ISCRITTA REGISTRO STORICO ITALIANO CLASSIC CLUB.**



M.B. 250 CE W114 AUTOMATIC, 03/1970. Cambio automatico, Interni MB TEX Marrone, Sedili MB Tex e Piedepull Marrone. Tetto apribile elettrico. Un proprietario, Targhe (BG 22...), e documenti originali. Meccanica recentemente revisionata. Totalmente ori ginali. **OMOLOGATA ASI 3° GRADO TARGA ORO MASSIMI LIVELLI, PERFETTA.**



BMW 315 E21, 03/1981. Autoradio dell'epoca, Interni vellutino rigato grigio. Targhe (TO) e documenti originali. Matching Numbers. **ISCRITTA ASI.**



FIAT 600 D 100 D "750 CAPRERA" 1ªSERIE PORTE CONTROVENTO, 07/1963. Vettura conservata, Targhe e documenti originali (NO 08...), doppie chiavi originali. Un solo precedente proprietario. **SUPERPREZZO.**



MERCEDES BENZ 200 CEW 124, 05/1993. Interni in pelle nera, Tetto apribile elettrico, Cerchi in lega, Targhe e documenti originali (RE 69...), Book, doppie chiavi, uso e manutenzione, rete vendita MB e catalogo accessori originali. **ISCRITTA ASI, PERFETTA, COME NUOVA.**



FIAT 1100 103E "OMOLOGATA ASI", 03/1957. Un solo proprietario, Fondinebbia Marshall originali, Pannelli Blu avio, Lamierati intoni. Matching Numbers. **OMOLOGATA ASI, ECCELSA.**



VOLKSWAGEN MAGGIOLINO OVALE 1.192cc 6V 25CV, FALDACCH, 03/1955. Autoradio A/M/FM, Tetto Apribile, Interno tessuto Beige, Doppie chiavi, Matching Numbers. **RESTAURO TOTALE MANICALE ED ALTAMENTE PROFESSIONALE.**



FERRARI 456GT, 01/1994, Climatizzatore, Autoradio CD FALDACCH, 6 CD, chiusura centralizzata, vetri elettrici, interni in tutto pelle grigio Charcoal. Moquette nera. **RESTAURATA IN MODO MANICALE.**



FERRARI 208 GTB TURBO TIPO F 106 AS/2, 01/1984. Interno in pelle beige, autoradio con antenna elettrica originale dell'epoca, Km certificati, **MATCHING NUMBERS.**



OPEL GT 1900, 08/1968. Km originali e certificati, Autoradio AUTOSONKAM/FM, interni in Sky nero, fari fendinebbia tondi a luce bianca Carello originali dell'epoca, libretto service, uso e manutenzione. **CONSERVATA - ISCRITTA ASI.**

- **ALFA ROMEO GIULIETTA 1.3 TIPO 116.44 06/1981.** Targhe (BG 61...), doppie chiavi, libretto uso e manutenzione originale dell'epoca, Km certificati. **SUPERPREZZO.**
- **M.B. 380 SE W126, 03/1981.** Autoradio BLAUPUNKT DUBLIN C30, Climatizzatore, Interni in velluto grigio, Tetto apribile elettrico, Uso e manutenzione, service e doppie chiavi originali. **Iscrivibile AAVS. PERFETTA.**

VISITA IL NOSTRO NUOVO SITO: WWW.SILVAUTO.IT

■ **500 D**, 1960, azzurro, auto bella, completa e funzionante, targhe nere, € 10.000, visibile a Milano,



335355594

500 L, 1971, giallo ocra, carrozzeria nuova, fondi nuovi, tappezzeria nuova originale, gomme nuove, affare per appassionati, € 5300

0422814815

500 L, 1969, arancione, da restaurare, con foglio di demolizione, più altra bianca, € 1250

0522600264

500 R, 1973, livrea Gulf, replica Abarth 695, completamente restaurata, perfetta in ogni dettaglio, 1740 km, visibile a Milano, Tratt. ris.

3337976699

500 C BELVEDERE, 1954, bicolore verde grigio, motore rifatto, impianto elettrico rifatto, meccanica buona, buone condizioni generali, visibile a Cameri (NO), € 8000

3396952595

500 F, 1965, celeste, restaurata, ASI, vendo o scambio con Alfa Romeo Giulia GT 2000 con conguaglio, visibile a Palermo, € 5000

3389905117

508 BALILLA, 1935, bordeaux-nero, restaurata, con documenti e targhe originali, bellissima

3297460041

600 D, 1968, sabbia, vettura omologata ASI, qualsiasi prova, conservata, visibile a Milano, Tratt. ris.

3356269391

600 I SERIE, 1959, verde/bianca, Asi Targa Oro, documenti e targhe originali, restauro totale, interno conservato perfetto, € 8800, visibile a Ceranova (PV),



3385204349

850 COUPÉ, 1966, bianco, km 13.000 originali, iscritta Asi, condizioni uniche, targhe e documenti originali, € 9900, visibile a Ceranova (PV),



3385204349

850 SPORT, 1968, verde, vettura penso introvabile, km 9000 da nuova, mai restaurata, ancora pneumatici originali, esame permute, € 9500, visibile a Milano,

3493741257

BALILLA 4M BERLINA 2P, 1934, verde/nero, buono stato di conservazione, marciante, iscritta ASI, visibile a Rosà (VI), € 13.500

3351626750

COUPÉ, 1996, rosso, auto tenuta sempre in garage, iscritta RFI, regolare manutenzione, 105.000 km, riverniciata, visibile a Catanzaro, € 5000

3288922443

DINO 2400 COUPÉ, 1972, champagne, conservata, in perfette condizioni esterne ed interne, targhe e documenti originali, € 25.000



3356007178

DINO SPIDER, 1968, rosso, 2000 cc, conservata, come nuova, prezzo dopo visione € 85.000, visibile a Alba (CN),



3408645396

SAVIO SPIAGGETTA, 1978, giallo, vimini e legno, cerchi Borrani, visibile a Chiavari, € 25.000

3346917104

TOPOLINO C, 1951, grigio, auto in ordine, molto carina, iscritta ASI, targhe e documenti originali, visibile a Lucca, € 6800

3339813848

X1/9 BERTONE, 1989, nero metallizzato, perfetta, originale, in ottime condizioni, modello Europa, interno in pelle, € 8500



3356007178

GIANNINI

850 MODENA, 1969, assetto sportivo, 5 marce, freni a disco anteriori, rollbar, cofani neri e blu, tutto omologato, € 18.500 trattabili



00491725225754

Le classiche®
Vendita e noleggio auto d'epoca

Zona Produttiva Vurza 22
I-39055 Pineta di Laives BZ

Tel. +39 0471 590269
direzione@leclassiche.com
www.leclassiche.com

Mobile Phone: +39 339 8678969

Seguici su facebook
Le Classiche Bolzano



Porsche 356 B 1962 Matching Number



Porsche Gemballa 3.2 anno 1988 G50, esemplare unico



Chevrolet Corvette C1, 1959 ottime condizioni, ASI



Fiat 850 Francis Lombardi Grand Prix 1970 ASI Perfetta



Lancia Fulvia 1.3 S 1973, ASI Targa Oro



Fiat 508 Balilla 1935 ottime condizioni, ASI

GALVANICA SPINO D'ADDA snc

PULITURA, SABBLATURA 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

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

MUSSO GOMME

pneumatici per vetture e moto da collezione

DISPONIBILI
PNEUMATICI
PER
FIAT 500
125 R12
CON FASCIA
BIANCA

AMPIA DISPONIBILITÀ
PNEUMATICI FASCIA BIANCA
ANCHE PER 800, 1100, MAGGIOLONE,
MERCEDES, AUTO AMERICANE

DISPONIBILITÀ PNEUMATICI MOTO

DISTRIBUTORE PER L'ITALIA

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

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

INNOCENTI

MINI MINOR MK2, 1969, tetto bianco, unico proprietario, completamente restaurata, interni originali perfetti, € 7500, visibile a Reggio Emilia

3355466888

INTERMECCANICA

INDRA SPIDER, 1970, rosso rubino metallizzato, condizioni stupende, due posti, spider, unico esemplare, da immatricolare, si valutano parziali permuta con auto sportive



0116470241

ISO

ISETTA 240, 1954, nocciola alla nitro, una delle prime costruite, restauro maniacale, ASI, targa originale 4 numeri, revisionata, colore originale, prezzo adeguato, visibile a Sondrio,

3483636606

JAGUAR

E TYPE, 1970, Regency Red, 4.2 FHC restaurata totalmente, in condizioni superbe, targa oro ASI, visibile a Cesena, € 48.000

3332049911

E TYPE ROADSTER 3.8, 1963, giallo, completamente restaurata, omologata Asi Targa Oro, visibile a Barbariga (BS),

0309718592

■ **MK2 2.4 LITRE**, 1962, blu metall., carrozzeria conservata, riverniciata, interno grigio nuovo, motore ok, guida destra, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

0375790025 - 3498689674

■ **MK2 3.4**, 1962, grigio, omologata ASI, targa oro, targa italiana, guida a sinistra, visibile a Salerno, € 25.000

3206703058

■ **XJ6 SOVEREIGN 4.2**, 1986, grigio metallizzato, storica, conservata, scarichi inox, doppi cerchi estivi/invernali, Asi, completa e perfetta, € 7000, visibile a Genova,



3356881910

■ **XK 120 OTS**, 1950, bronzo, restauro totale 2005, ottima, interni tabacco, Asi, Fiva, tonneau, doppi sedili, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

3498689674 - 0375790025

■ **XK 120 OTS SE**, 1954, light blu, restauro totale, nuova, da concorso, interno grigio/blu, capote blu, Asi Oro, www.old-cars.it

0375790025 - 3498689674

■ **XK 150 DHC**, 1958, ottime condizioni

3355691282

JEEP

■ **CJ3**, 1979, arancio, iscritta ASI, ottime condizioni, 2 treni gomme, capote bikini top, sedili nuovi, visibile a Milano, € 5000

3386165612

LAMBORGHINI

■ **URRACO P200**, 1976, marrone, buone condizioni originali, interni pelle beige, unico proprietario, 45.000 km, iscritta ASI, visibile a Todi (PG), € 25.000

3479683947

LANCIA

■ **APPIA CONVERTIBILE**, 1961, azzurro Vincennes metallizzato, restauro di meccanica e carrozzeria documentato, Registro Storico Lanica, pluripremiata a concorsi eleganza, pubblicata su riviste internazionali, targhe e documenti originali, trattativa riservata, visibile a Milano,



3391020820

APRILIA TRASFORMABILE PININ

■ **FARINA**, 1939, amaranto scuro, Asi, targhe originali, condizioni da concorso, prezzo adeguato alla sua importanza, visibile a Milano,



3397080407

■ **AURELIA B50 CABRIOLET PININ FARINA**, 1950, grigio Vinovo, fuoriserie, Asi, targhe originali, munita di autoradio Condor, condizionali da concorso, prezzo adeguato alla sua importanza, visibile a Milano,



3397080407 02743466

■ **FLAMINA COUPÉ 2500 3B**, 1963, grigio metallizzato, Pininfarina, come nuova, km 36.000, astenersi se non interessati, orari d'ufficio, € 26.000

0586408160

■ **FLAMINIA COUPÉ PININFARINA**, 1961, grigio, conservata, targa nera, prezzo trattabile o permuta, € 17.000

336259241

■ **FLAMINIA COUPÉ PININFARINA**, 1962, blu, interno originale in cuoio beige

3355691282

■ **FLAVIA 2000 BERLINA**, 1973, beige, motore nuovo, km 8000, € 5000

335283707

■ **FULVIA 1600 HF**, da corsa, 01/1971, rosso, originale in tutto, prima in due gare di velocità storiche, fari Carello, volante Nardi, permuta, visibile a Cesena, € 23.000

3772275377

■ **FULVIA COUPÉ**, 1966, bleu Mendoza, ASI, leva lunga, documenti e targa originale, radio d'epoca, visibile a Ancona, € 10.500

335327795



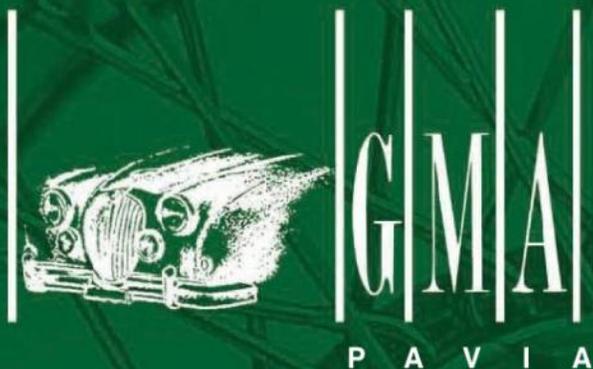
C'era una volta.
E ci sarà domani.

Non lasciare che la tua Stella d'epoca diventi solo una leggenda. Per mantenerla al meglio, scegli l'esperienza di Bonera Group: il Mercedes-Benz Service che si prende cura anche delle auto storiche.

Visita il sito boneragroup.it e vieni a trovarci.



Mercedes-Benz



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.



CARBURATORI NUOVI XK120



CARBURATORI NUOVI MGA



CARBURATORI NUOVI E TYPE



KIT REVISIONE STARTER AUTO



GMA sas di Gallorini Marco

via Riviera, 39 - 27100 Pavia
tel. 0382.525429 / 0382.523630 - fax 0382.529756
e-mail info@gmajag.net - www.gmajag.net

VISITA IL NOSTRO NUOVO SITO

FULVIA COUPÉ, 1972, rosso, preparata HF, con fiche CSAI e riconoscimenti storico AAUS, perfetta, visibile a Prato, € 9500

3383867676

FULVIA COUPÉ, 1967, bianco Saratoga, ottime condizioni, 4 marce, 1216 cc, cerchi lega, cofani e sportelli in alluminio, interni in skay neri perfetti, € 12.000, visibile a Ancona,

3477443740

FULVIA COUPÉ 1.3 S II SERIE, 1972, blu, riverniciata, meccanica revisionata, interni da rivedere, Asi, a richiesta disponibili ricambi, € 5900, visibile a Cuneo,



3334425614

FULVIA COUPÉ, 1216 cc, 1969, Verde Ostenda, leva lunga, 4 marce, omologata ASI, radio d'epoca, interni panno nuovi, ottime condizioni, no curiosi, visibile a Cremona, € 10.600

3339565552

FULVIA HF 1600, 1972, rosso, buone condizioni d'uso, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbariga (BS),

0309718592

FULVIA HF 1600, 1971, rosso, auto perfetta in tutto, non ci sono lavori da fare, valuto permuta targa originale nera, visibile a Teramo, € 21.500

3772275377

GAMMA 2000 COUPÉ, 1981, argento, auto bella, senza nessun lavoro da fare, € 6.000, visibile a Milano,



335355594

LOTUS

1600 SE TURBO, 1991, rosso, interni pelle, solo 2750 km, vendo per inutilizzo, quasi pari al nuovo, visibile a Pavia, € 15.000

0382472279

SEVEN S4, 1972, verde, auto perfetta, da nuova in Italia, targa nera, guida a sinistra

3391469345

MASERATI

BITURBO 420i, 1987, oro, 4 porte, buone condizioni, interno rosso, 2000 cc, 188cv, motore ok, iscritta Asi, www.old-cars.it

0375790025 - 3498689674

BITURBO INIEZIONE, 1987, azzurro, completa, radiata, per ricambi, visibile a Ancona, € 1600

3490740351

MERCEDES

170 S, 1949, avorio/nero, vettura pari ad usato recentissimo, tutta originale, no ruggine, km 51.000 da nuova, radio, valvole, da uso quotidiano, perfetta in tutto, Asi, mai fumatori, disponibile per qualsiasi prova, no perditempo, € 30.000, visibile a Napoli,



335665607

200 W123, 1982, beige, unico proprietario, revisionata, 5 marce, servosterzo, 130.000 km, eccellenti condizioni, visibile a Trento, € 3500

3280238634

220 S PONTON, 1959, bordeaux, restauro totale, perfetta, interno marrone, Asi, targa nera, documenti originali, cambio volante, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

3498689674 - 0375790025

230 SL "PAGODA", 1964, blu, da facile restauro, funzionante e marciante, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbariga (BS),

0309718592

280 CE (W114), 1977, bianco, bellissima e originale, Asi, aria condizionata, interni blu, uso quotidiano, sempre in box, telefonare ore serali, € 8000, visibile a Padova,



0498641769

300 SEL 3.5, 1972, oro, auto con interni nuovi, carrozzeria riverniciata, motore V8, finiture varie da eseguire, € 12.000, visibile a Milano,



335355594

300 SL, 1990, grigio, ottimo stato, interno nero, motore ok, km 99.000, cambio automatico, iscritta Asi, doc. del 1997, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

3498689674 - 0375790025

300 SL 24 VALVOLE, 1992, Blauschwarz, Asi Targa Oro, CR5, km 109.000 reali, cambio automatico, 5 marce (rara), sedili con memoria, sedili posteriori, cofanetto con 4 chiavi, hardtop, frangiverito, manutenzione scrupolosa, € 12.500, visibile a Milano,



3355476458



PORSCHE 911 2.4T
ANNO 1972 - MOTORE 2.4 SA
INIEZIONE - TARGHE ITALIANE
- ASI



MASERATI BITURBO SPIDER
ANNO 1985 - VERSIONE 2500cc
MOLTO RARA



MGA 1600 MKII
ANNO 1962 - RESTAURO TOTALE
RUOTE A RAGGI



FIAT 124 ABARTH
ANNO 1975 - RESTAURO
TOTALE - 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



FIAT TOPOLINO GIARDINETTA
LEGNO ANNO 1950
RESTAURATA - TARGHE E
DOCUMENTI ORIGINALI



C.so Savona 50/1
Moncalieri (TO)
Tel. 011/644119
Fax 011/644739



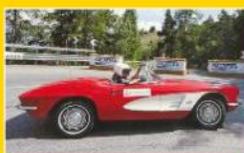
CITROEN SM MASERATI
ANNO 1973 - CONSERVATA
ORIGINALE - VERSIONE AMERICA
MOLTO RARA



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



FIAT 1100TV
ANNO 1955 - RESTAURO TOTALE - PER MILLE MIGLIA



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

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

450 SL, 1973, verde metallizzato, ottima, uniproprietario, da collezione, vendo per inutilizzo, ASI, FIVA, targa originale, libro manutenzione, visibile a Roma, € 16.000

3316999733

■ **500 SL**, 1996, blu metallizzato, splendido esemplare, full optional con hardtop, tetto in tela nuovo, carrozzeria impeccabile, meccanica eccellente, tagliando completo appena eseguito, tutti i lavori documentati con relative fatture per € 10.000 spesi, € 19.000, visibile a Padova,



3357208951 - 0498961605

SLK, 1999, nero, Kompressor, come nuova, full optional, 44.000 km, Paolo, visibile a Pescara, € 7000

3476231488

A TWIN CAM, 1959, verde, restaurata con perizia e professionalità, monta il motore dell'MG B ma con l'auto viene fornito anche il suo originale restaurato, interni neri, € 42.000, mart.356@mail.com, visibile a Catania,

3477443740

■ **A 1600**, 1960, english white, tutta restaurata, manca interno e un pò di montaggio, motore rifatto, da targare, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

3498689674 - 0375790025

■ **PA ROADSTER**, 1934, bianco, restaurata, interno marrone, guida destra, ruote a raggi, Asi, Csaì, targata, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

3498689674 - 0375790025

A ROADSTER, 1959, avorio, vettura in ottime condizioni, guida a destra, volante Monolita originale, visibile a Brescia, € 27.000

3395893006

TA, 1937, nero, recentissimo restauro totale motore, meccanica, impianto elettrico, Asi e Fiva, perfetta, € 58.000, visibile a Brescia,



3385081501

■ **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, 1250 cc, pari al nuovo, Asi Oro, accessoriata, no perditempo, valuto permuta di mio interesse, prezzo trattabile, visibile a Genova,



3355604632

MILAN

■ **SEVEN PLUS**, 1994, verde-oro, motore Ford 1.8, 130 cv, 5 marce, splendida realizzazione artigianale, carrozzeria allargata, scarico laterale, completa di softop, divertentissima, pronta per omologazione Asi, € 18.900, www.trivellatocar.com, visibile a Padova,



3357208951 - 0498961605

MITSUBISHI

PAJERO EVOLUTION, 2000, argento, unico esemplare originale rimasto in Italia, guida a destra, cambio automatico sequenziale, 3500 cc, 280 cv, benzina fase variabile, km 2000, nuova, targata, € 49.000, visibile a NOVARA,

3420087555

MORGAN

■ **PLUS 4**, 1996, british racing green, versione italiana, motore 2000 cc, 130 cv, molti accessori, splendido abbinamento di colori, € 33.000, visibile a Padova,



0498961605 - 3357208951

OPEL

1.9 GT, 1969, rosso, elaborazione meccanica Conrero, ottima, da amatore

360372850

■ **OMEGA LOTUS**, 1991, Imperial Green perlato, rarissimo esemplare, n. 293 su 950 costruiti, condizioni eccezionali, tagliando in precosegna, la berlina più veloce al mondo negli anni 90, pronta per certificazione Asi, € 29.000, visibile a Padova,



0498961605 - 3357208951

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 B COUPÉ 1600 S, 1961, rosso Porsche, 75 Hp, unico proprietario, Asi Targa Oro (novembre 2011), motore originale, carrozzeria/interni conservati perfettamente, gomme nuove, € 42.000, gldelprete@libero.it, visibile a Roma,



3280217692

■ **550**, 1986, argento, replica della Porsche 550, in resina, su pianale Skoda, motore Gol 1400, targhe e documenti inglesi, € 35.000, visibile a Milano,



335355594

911 3.2 COUPÉ, 1988, blu Marine met., solo 19.000 km originali, mai incidenti, attestato ASI, allestita T. look in Germania, qualsiasi prova, visibile a Rimini, € 50.911

3382634301

911 (93) 4S COUPÉ, 1996, bianco, trazione integrale, 286cv, miglia 76.000, targa ed immatricolata in Italia, provenienza Stati Uniti, cambio manuale 5 marce, interni pelle blu, tetto apribile, serbatoio maggiorato, visibile a Roma,

3477443740

911 CABRIOLET 3.2, 1986, bianco, Asi, originale italiana, interni pelle blu, km 185.000, 3200 cc, 231 cv, € 27.000, visibile a Empoli,



3477443740

British Racing Green TRY US FIRST!! CALL NOW!! WE CAN HELP YOU

Siamo il secondo distributore Europeo ed il primo in Italia del Gruppo Moss, garantiamo oltre 10.000 articoli in stock e da oggi anche parti meccaniche JAGUAR nonché disponibilità di oltre 1000 ricambi originali per MERCEDES 190 SL. Raccomandati da MG OWNERS CLUB GB.

DISTRIBUTORE ITALIANO PENRITE CLASSIC OIL

CATALOGHI GRATUITI INTERNI OMOLOGABILI ASI

moSS Triumph MG Austin Healey Jaguar JF MG PENRITE Mercedes

E-mail: brgmoss@libero.it

Via 1° Maggio N.60 - 23038 RONCO (BS) - tel. 030/770291 - 770341 - Fax. 030/770247

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

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

ENNE PI S.n.c. di Pertmer Nicolò & C. EPOCA ITALIA

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

ASSICURIAMO PER VEICOLI STORICI
RESPONSABILITA' CIVILE IN TARIFFA
AGEVOLATA A PARTIRE
DA 20 ANNI DI ETA'.



POSSIBILITA' FURTO-INCENDIO
CON QUOTAZIONE RUOTE CLASSICHE.

PER INFORMAZIONI
www.assi-service.net
tel.0173-283587
mail: info@assi-service.net

CRONOMETRO DA GARA per prove di regolarità

450€
Iva inclusa

Acquistalo ONLINE

Consigliato da Regolin.com
#motore di marca sotto regolabile

regolin.com
la ricerca originale di regolarità cronata

www.zerotimes.eu

UNA GRANDE SOLUZIONE PER TUTTI I TIPI DI SERBATOIO

TANKERITE

Ciclo anticorrosivo per la bonifica interna di serbatoi arrugginiti e ammalorati.
Forma una capsula sigillante inattaccabile da benzina, alcool e carburanti.



- Prezzo Modico
- Facile utilizzo sia per moto che per auto
- Risultato garantito
- Ideale per preservare anche serbatoi nuovi
- Spedizioni rapide

Via F.lli Rosselli, 88 - BELLUNO - ITALY - Tel./Fax 0437 941203 - www.tankerite.com

EUROTETI - 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

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

Affascinanti orologi tachimetro delle leggendarie auto sportive

BMW 328 - 1939



Realizzati a mano da Bavarian Crono con movimento svizzero. Ulteriori serie qui sotto:

www.bavarian-crono.de
Bavarian Crono Tel.: +49 9624 931494

CM
Enrico C. Alvisi
Auto d'epoca e di prestigio

CLASSIC MOTOR



R.ROYCE S.SHADOW II 1980. ROSSA, UNICA E BELLISSIMA. €17500



R.ROYCE S.SHADOW 1975. CONDIZIONI DA VETRINA. STUPENDA. €18500



R.ROYCE S.WRAITH II 1979. UNICA, PASSO LUNGO. 2100 PRODOTTE.



BENTLEY TURBO R II 1990. GUIDA A SINISTRA. BELLISSIMA. €22000



BENTLEY TURBO R II 1991 GUIDA A SINISTRA. DA VETRINA. €20000



R.ROYCE S.SPUR II 1990. UNICA. BAR POSTERIORE. LUNGA. €18500



R.ROYCE S.SPIRIT II 1990 RARA SERIE II, INTERNI FAVOLOSI. €16990



R.ROYCE SILVER CLOUD 2. 1961. 1 PROPRIETARIO. TAGLIANDATA. €27000



LAND ROVER 90 3.5 V8 INGLESE. UNICO E FAVOLOSO. €14990



RANGE ROVER 1990. 130.000 KM TAGLIANDI. PARI AL NUOVO. €14500

Assistenza meccanica e tagliandi. Vendita - acquisto - ricambi - restauro.

Via Rigosa, 42/A - 40069 Zola Predosa - Bologna - Italy Tel. +39.340.555.4546 mail: info@rollsroyceclassicmotor.it www.rollsroyceclassicmotor.it

911 S 2.7 TARGA, 1973, aragosta, vettura perfetta di motore e carrozzeria, iscritta CSAI, visibile a Verona, € 27.000
3485920991

912 COUPÉ, 1967, da restauro, passo corto, tre strumenti, visibile a Barbariga (BS),
0309718592

RENAULT

4 TL, 1989, bianco, auto in perfette condizioni, motore rifatto per aggiunta turbo oltre 90 Hp, da vedere, € 7500, visibile a Reggio Emilia,
3355466888

8, 1971, giallo, da competizione, Gruppo 2, Htp, Fia, Asi, a richiesta disponibili ricambi, € 9900, visibile a Cuneo,



3334425614

REPETTO

FORMULA MONZA, 1969, rosso, vettura originale, appena restaurata e pubblicata, con omologazione, € 12.000, visibile a Milano,



335355594

ROLLS-ROYCE

SILVER SHADOW, 1972, bianco, auto con guida a destra, riverniciata di recente, ben funzionante, € 12.000, visibile a Milano,



335355594

SILVER WRAITH, 1951, blu/azzurro metallizzato, vettura in perfette condizioni, restauro maniacale carrozzeria/meccanica/tappezzeria, Asi
3389369456

ROVER

MINI COOPER, 1992, originale, rara a carburatore, cerchi, assetto, scarico perfetto, visibile a Milano, € 5800
3495101077

SAAB

96 V4, 1971, auto originale in tutto, perfettamente funzionante, € 13.000, visibile a Reggio Emilia,
3355466888

SABRA

GT, 1703 cc, 1965, bianco, unica auto costruita in Israele, completamente restaurata di motore e carrozzeria, bellissima, Asi Targa Oro, visibile a Martina Franca,



3356568028

SAMAS

YETI 903, 1973, rosso, documenti e targhe originali, 4x4, 4 ruote sterzanti inseribili, € 5500, visibile a Palermo,



3200593612 - 0915079171

SIMCA / TALBOT

1100 GLS, 1979, color bronzo, auto perfettamente funzionante, carrozzeria in stato d'uso, targhe nere, € 2000, visibile a Milano,



335355594

SPEEDWELL

SPORT, 1966, rosso, meccanica Triumph GT6, possibile parziale permuta con Jaguar anni 80/90 con targa inglese, € 20.000, visibile a Salerno,



3336934881

TALBOT/SUNBEAM

SUNBEAM LOTUS, 1980, nero/grigio, rarissimo esemplare, due soli proprietari, l'attuale dal '94, targhe e libretto originali, una delle 391 importate ufficialmente in Italia su 2298 costruite, completa di altra scocca e molti ricambi, in eccellente stato, investimento, € 16.000, visibile a Padova,



0498961605 - 3357208951

TRIUMPH

SPITFIRE MK3, 1968, verde, ruote a raggi, ASI targa oro, ottime condizioni, prezzo trattabile, visibile a Lucca, € 14.000

0583933253

ROADSTER, 1947, bianco, 1800 cc, ASI, carrozzeria, interni e meccanica tutto ok, cosedelanonna@virgilio.it, visibile a Brescia,

3388533066

SPITFIRE MK3, 1969, verde inglese, vettura in ottime condizioni di carrozzeria e meccanica, con hardtop nuovo e altri accessori, visibile a Vicenza, € 13.000

3474578706

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

TR3 A, 1960, rosso, ruote raggi, capote nuova, iscritta ASI, finestrini, tutto in ottime condizioni, meccanica perfetta, visibile a Brescia, € 30.000

3661991552

VOLKSWAGEN

GOLF CABRIO GLI, 1981, nero, restaurata, perfetta, targa Asi e Fiva, capote beige, cerchi in lega, 1600 cc, www.old-cars.it, visibile a Mantova,
3498689674 - 0375790025

MAGGIOLINO 1300, 1973, nero, vettura completa, mai restaurata, 25 anni in box
3389369456

MAGGIOLONE, 1973, viola, no cabriolet, completamente da restaurare, funzionante, con targhe e documenti, prezzo trattabile, visibile a Cagliari, € 2000
3393120137

T2 PICKUP, 1979, celeste, perfetta, restauro professionale, documenti, ASI, targhe originali, allest. trasporto moto, possibile eventuale permuta, visibile in Puglia, € 11.000
3490881969

VENDO MOTO

■ Vari modelli, Vespa 50, 125, Ciao, Motom prima serie, Aquilotto, Velosolex, possibilmente in blocco
3389369456

BIANCHI

BERNINA 4 TEMPI, 1959, azzurro, qualsiasi prova, documenti originali, targa originale, faro e fanalino ok, visibile a Capodiponte, € 2500
3473151188

BMW

R 75/5, 1970, bianco, moto originale, quasi tutta conservata, prima vernice, targa originale Roma, ottima, visibile a Roma, € 10.000
3357223739

BSA

A65 FIREBIRD SCRAMBLER, 1971, bronze metallizzato, omologata ASI, originale, 25.000 km, targa e libretto verde italiani, da nuova, no permuta, visibile a Lecce, € 6000
3294252338

BULTACO

350, 1979, blu, bella, completa, con targa originale e documenti in regola, € 3000, visibile a Milano,



335355594

MAIELI

INTERNI AUTO MAIELI
 RESTAURO INTERNI AUTO STORICHE
 CONFORME NORMATIVE A.S.I.
MAIELI
 Via F. Baracca, 3 Canedole (MN)
 Tel.: 0376 - 695105
 Fax: 0376 - 695300
 e-mail: maieli@inwind.it
 www.interniautomaieli.com

F.lli DEMINICI
 Via Piemonte, 37
 Z.A. Cornegliana
 35020 Due Carrare PD
 Italia
 Tel. 049/5290513
 Fax 049/5290921
 Tel. Mobile
 0335/6868718 - 0336/669363

Fiat 500 Topolino dal 1936 al 1955
 SPECIALIZZATO IN RESTAURI DI TUTTI I MODELLI FIAT 500 TOPOLINO. DISPONIAMO UNA VASTA GAMMA NOSTRA PRODUZIONE DI: LAMIERATI, RICAMBISTICA, TAPPEZZERIA, CAPOTES, ACCESSORI, CERCHI RUOTA, GUARNIZIONI DI TUTTI I MODELLI FIAT 500 TOPOLINO
www.deminici.it
 MERCE PRONTA CONSEGNA
 EVENTUALI VISITE PER APPUNTAMENTO

CROMATURA BON RENATO

 SnC
 Trattamenti industriali e artigianali:
 • Restauro auto e moto d'epoca
 • Restauro accessori nautici
 • Restauro oggettistica varia
 • Nichelatura lucida ed opaca
 • Cromatura bianca e nera
 • Ramatura
 • Lucidatura e micro-sabbatura
 Viale Cruto, 24 10090 Bruino (To)
 tel. 011/9087900 fax 011/9089847
 www.cromaturabon.com
 commerciale@cromaturabon.com

Auto d'epoca
Cacciani
 Restauri da batter le mani

 RESTAURO PROFESSIONALE CURA DEL PARTICOLARE FINO AL RAGGIUNGIMENTO DELLA PERFEZIONE
 CUPRAMONTANA (AN) TEL.0731/789153
 www.restauroautodepoca.it



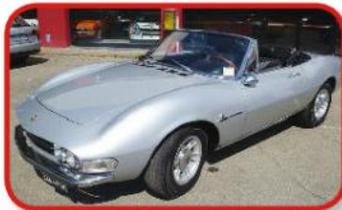
ROMANO PASINI 333 3552575
ALESSANDRO M. 339 8890950

LE AUTO D'EPOCA

BestAuto
 AUTOMOBILI PER PASSIONE



Nuova Sede: BestAuto s.r.l. - Via Radici in Piano, 511 - SASSUOLO (MO)
Tel. 0536.808936 - Fax 0536.801261
 Sito Internet: www.bestauto.it E-mail: info@bestauto.it



FIAT DINO SPIDER 2.4, 1971
 CONSERVATA COME NUOVA



A.R. 2500 FRECCIA D'ORO, 1948,
 PER MILLE MIGLIA



MASERATI 4 PORTE, 1968, DI-
 SCRETE CONDIZIONI



MG MIDJET, 1930, RARO ESEMPLARE
 DI VETTURA ANTEGUERRA



FORD THUNDERBIRD, 1957,
 CONTINENTAL KIT, RESTAURO COMPLETO



FIAT OSCA 1500, 1959, PERFETTE
 CONDIZIONI, TARGA NERA ORIGINALE



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

DUCATI
SCRAMBLER 350, 1971, giallo-nero, perfetta, visibile a Taranto, € 10.000
 3356460010

HONDA
 ■ **XL 200**, 1984, bianco, bella, completa, con targa originale e documenti in regola, € 2500, visibile a Milano.



335355594

KTM
 ■ **250**, 1986, bianco, moto bella, completa, con targa e documenti in regola, € 2500, visibile a Milano.



335355594

MM
 ■ **175**, rosso, bella, rara e completa, restaurata anni fa, senza documenti ma con targa, € 10.000, visibile a Milano.



335355594

MOTO GUZZI
LE MANS III, 1982, bianco/nero, molto bella, omologata ASI oro, visibile a Caserta, € 5000
 3491993843

■ **ZIGOLO 98**, 1958, rosso, bella, completa, con targa originale e documenti in regola, € 2000, visibile a Milano.



335355594

PARILLA
 ■ **160**, giallo-rosso, bella e completa, appena restaurata, no targa e documenti, € 5000, visibile a Milano.



335355594

PIAGGIO
APE 50 BIFARO, 2002, verdolino, unico proprietario, km 16.000, con centina collaudata nel 2014, freni nuova, ruota di scorta, visibile a Savona, € 1400
 3476323675

■ **VESPA 125 FARO BASSO**, 1954, sabbia, restauro totale 2011, perfetta e originale, targata, 3 marce, in rodaggio, www.old-cars.it, visibile a Mantova,
 0375790025 - 3498689674

■ **VESPA PX 125**, 1982, argento, bella e completa, demolita, € 2000, visibile a Milano.



335355594

SUZUKI
GSX 550E, 1983, grigio, rosso e nero, iscritta ASI, ferma da circa tre anni, no sms, visibile a Torino, € 1500
 3388777422

VENDO VARIE
ACCESSORI AUTO D'EPOCA, 1950-1970, autoradio, antenne, stereo, fari antinebbia gialli e bianchi, orologi
 3454045333

BICICLETTA RALEIGH, 1970/1980, verde, modello Royal Roadster, da donna, usata pochissimo, ottimo stato, visibile a Roma, € 480
 3388432627

BOLLI D'EPOCA, 1928/1983, copie da originali, per auto e portabollo € 10, per moto € 5, s.badoni@virgilio.it, visibile a Roma,
 3881221596



CERCHI, stupendi cerchi 5x14 originali e marchiati Millemiglia, perfetti, da verniciare, € 450, visibili a Treviso,
 3396994058

RUOTECLASSICHE

DIGITAL EDITION 



Prova subito la nuova
App di Ruoteclassiche



ruoteclassiche.quattroruote.it/digitaledition

Sacar S.r.l.



MERCEDES BENZ SL 350
 ANNO: 1971 - Km: 154.561 - Cilindrata: 3.499
 Cambio: automatico - Colore esterno: bianco
 Colori interni: Pelle beige



MERCEDES BENZ 280 SEL
 ANNO: 1969 - Km: 1.472 - Cilindrata: 2.778
 Cambio: automatico - Colore esterno: marrone metallizzato
 Colori interni: Pelle cognac



MERCEDES BENZ 220 8 SE
 ANNO: 1963 - Km: 56.519 - Cilindrata: 2.197
 Cambio: automatico - Colore esterno: grigio
 Colori interni: similpelle beige



MERCEDES BENZ 220 D
 ANNO: 1975 - Km: 45.207 - Cilindrata: 1.988
 Cambio: meccanico 4 marce + RM
 Colore esterno: beige - Colori interni: eco pelle beige



MERCEDES BENZ CLASSE G 240 D
 ANNO: 1983 - Km: 55.790 - Cilindrata: 2.399
 Cambio: manuale 4 marce + RM + ridotte + blocco diff
 Colore esterno: verde - Colori interni: tessuto beige anteriore / tessuto a quadretti posteriore



MERCEDES BENZ 190 E
 ANNO: 1988 - Km: 283.628 - Cilindrata: 1.997
 Cambio: manuale 5 marce + RM
 Colore esterno: bianco - Colori interni: stoffa beige



MERCEDES BENZ 190 E
 ANNO: 1985 - Km: 150.796 - Cilindrata: 1.997
 Cambio: manuale 5 marce + RM
 Colore esterno: grigio antracite - Colori interni: stoffa beige



WOLKSWAGEN MAGGIOLONE
 ANNO: 1971 - Km: 10.982 - Cilindrata: 1.192
 Cambio: manuale 4 marce + RM
 Colore esterno: arancione - Colori interni: similpelle grigio



WOLKSWAGEN MAGGIOLONE
 ANNO: 1965 - Km: 1.590 - Cilindrata: 1.192
 Cambio: meccanico 4 marce
 Colore esterno: rosso - Colori interni: stoffa beige/grigio



WOLKSWAGEN MAGGIOLONE
 ANNO: 1972 - Km: 00350 - Cilindrata: 1.285
 Cambio: manuale 4 marce + RM
 Colore esterno: verde scuro - Colori interni: stoffa beige



WOLKSWAGEN MAGGIOLONE
 ANNO: 1976 - Km: 11.180 - Cilindrata: 1.192
 Cambio: manuale 4 marce + RM
 Colore esterno: celeste - Colori interni: stoffa a quadretti bianco e blu



WOLKSWAGEN MAGGIOLONE
 ANNO: 1972 - Km: 33.851 - Cilindrata: 1.192
 Cambio: manuale 4 marce + RM
 Colore esterno: verde - Colori interni: stoffa beige



WOLKSWAGEN MAGGIOLONE
 ANNO: 1971 - Km: 77.200 - Cilindrata: 1.192
 Cambio: manuale 4 marce + RM
 Colore esterno: verdone - Colori interni: stoffa beige



WOLKSWAGEN MAGGIOLONE
 ANNO: 1972 - Km: 92.007 - Cilindrata: 1.192
 Cambio: meccanico 4 marce
 Colore esterno: blu - Colori interni: stoffa nero



ROLLS ROYCE SILVER SPIRIT II
 ANNO: 1983 - Km: 32.472 - Cilindrata: 6.753
 Cambio: automatico
 Colore esterno: bianco - Colori interni: pelle celeste/azzurro



JAGUAR XJ6 4.2 SERIE 3
 ANNO: 1979 - Km: 83.956 - Cilindrata: 4.235
 Cambio: automatico 4 marce + RM
 Colore esterno: grigio antracite - Colori interni: pelle beige



DODGE T214 3/4
 ANNO: 1968 - Km: 3.439 - Cilindrata: 3.600
 Cambio: meccanico 4 marce + RM + ridotte + bloccaggio diff
 Colore esterno: verde militare - Colori interni: stoffa verde militare



LAND ROVER DEFENDER 90 pick-up
 ANNO: 1988 - Km: 52.742 - Cilindrata: 3.528
 Cambio: manuale 5 marce + RM + ridotte (H-L)
 Colore esterno: grigio scuro - Colori interni: eco pelle nero



CITROEN PALLAS DS 21 M
 ANNO: 1974 - Km: 33.304 - Cilindrata: 2.175
 Cambio: meccanico 5 marce + RM
 Colore esterno: nero - Colori interni: tessuto blu



FIAT X19 BERTONE
 ANNO: 1975 - Km: 77.133 - Cilindrata: 1.290
 Cambio: manuale 4 marce + RM
 Colore esterno: rosso - Colori interni: similpelle nero



FIAT 500 C GIARDINIERA
 ANNO: 1952 - Km: 1.384 - Cilindrata: 570
 Cambio: meccanico
 Colore esterno: celeste - Colori interni: similpelle rosso



MERCEDES BENZ CLASSE E 300 TD SW
 ANNO: 1997 - Km: n.d. - Cilindrata: 2.996
 Cambio: automatico 5 marce
 Colore esterno: argento metallizzato
 Colori interni: pelle grigia



OPEL KADETT L 1100
 ANNO: 1969 - Km: 63.074 - Cilindrata: 1.078
 Cambio: meccanico 4 marce + RM
 Colore esterno: beige - Colori interni: pelle sintetica nera



MERCEDES BENZ 190 SL
 ANNO: 1958 - Km: 61.729 - Cilindrata: n.d.
 Cambio: manuale
 Colore esterno: bianco - Colori interni: similpelle celeste



MERCEDES BENZ 500 SEL
 ANNO: n.d. - Km: 169.717 - Cilindrata: 4.973
 Cambio: automatico 4 marce
 Colore esterno: blue - Colori interni: pelle beige

SACAR S.r.l.

ZONA INDUSTRIALE - LOCALITA' ROSSELLINO - 85100 POTENZA

N. TEL. 0971/54854 - N. FAX 0971/58346 - N. CELLULARE: 3201539663 - E-MAIL: LUIGIMEN63@GMAIL.COM

FASCE BIANCHE PER PNEUMATICI, marca Atlas, applicabili agli pneumatici, effetto estetico perfetto, rimuovibili senza danno, € 60

3356507707

■ **FLIPPER**, 1970-1980, in buone condizioni, più jukebox anni 70

3389369456

GARAGE PER AUTO D'EPOCA, capacità 7 posti, Genova Sturla, € 170.000

3355424000

MANOMETRO SMITHS, olio, nuovo, diametro 52 mm, fondo scala 300, adatto per Mini, Triumph e Jaguar, cruscotto Mini completo, visibili a Roma, € 50

3388432627

MOTOCARRO PIEMMETRE, 1983, arancione, Minitre, 50 cc, con libretto, da restaurare, visibile a Rovigo, € 500

3391910341

MOTORE ALFA ROMEO, 1971, AR00530*MP375, da revisionare, gira a tre cilindri, non bloccato, accetto offerte, visibile a Arezzo,

3466673287

PER ALFA ROMEO Touring 2600 Spider, hardtop, per Montreal un parabrezza anteriore



3356007178

■ **PER ALFA ROMEO** Giulia Spider 1800, 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, 1970, 1750 GT, cromature esterne e interne, portiere da restaurare, cerchi in ferro e in lega, fanalini nuovi, visibile a Trieste,

3393205230

PER ALFA ROMEO GT Bertone, ricambi di meccanica, carrozzeria e volantini, inoltre motore Alfetta 1800 cc, visibili a Ravenna,

3381500621

PER ALFA ROMEO Montreal, profili cromati per palpebre fari proseguimento mascherina

3392212253

PER CITROEN DS, berlina e cabriolet, ricambi nuovi e usati

3355945776

PER CITROEN DS, dispongo di ricambi vari di meccanica e idraulica. Pietro, a Milano

3474417703

PER FERRARI, 308 GTB, porte destra e sinistra, spoiler anteriore, radiatore, climatizzatore, cofano anteriore



3356007178

PER FERRARI, 1966, 275, cerchi con gomme, strumenti cruscotto, interno in pelle rossa, paraurti e altre parti di meccanica

3358419894

PER FIAT, 1987, X1/9 Bertone, sedili anteriori destro/sinistro, porte, cofani e ricambi vari



0116470241

PER FIAT 1100 D, radiatore, € 50

330431411

PER FIAT, 1971, nero, 124 Spider, hardtop inusato, visibile a Pavia, € 900

3382838690

PER FIAT 124-132, n°2 carburatori Weber 401DF revisionati, più collettore Alquati obliquo in ottimo stato, visibile a Pavia, € 500

3343124009

PER FIAT, 128 Special, ricambi originali d'epoca di carrozzeria, tappezzeria, elettrici etc.

3283787456

PER FIAT, 1936, 500 A, motore completo, cambio, differenziale, due cerchi, marmitta corta artigianale inox, fasce originali, visibili a Roma,

3388432627

PER FIAT, 500 D, ricambi originali d'epoca di carrozzeria e meccanica, compresi motore e cambio, ottimo stato

3283787456

PER FIAT, 1936-1940, contaghiometri Veglia, diametro 60 mm con corda, tarato km 140, visibile a Roma, € 120

3388432627

PER FIAT, Ritmo 3/5 porte, ricambi originali, lamierati e meccanica, cerchi ruota per Abarth, paraurti e cristalli

3337843998

PER FIAT, LANCIA E BIANCHI, 1930, mascherine per radiatori: Fiat 521 e 522, Lancia Augusta, Bianchi S9

3406432652

PER INNOCENTI, 1972-1975, MK2, MK2, Cooper 1300, Matic, 1001, libretti uso e manutenzione nuovi, vari modelli, in blocco, in Lombardia, € 60.000

3348300807

PER JAGUAR E Type o MK2, 4 gomme nuove Michelin XVS 185HR15, ore serali, € 650

0152562455

PER JAGUAR E Type Series I, paraurti n°2 baffi anteriori e n°2 baffi posteriori. Ore serali, € 350

0152562455

PER LANCIA Stratos, cofano anteriore/posteriore, porte destra/sinistra più ricambi vari



3356007178

PER LANCIA, Flaminia 2800 cc, calotta spinterogeno nuova, € 180

3290454819

PER LANCIA, 1958, Flaminia, set attrezzi dotazione, completo di custodia originale, pari al nuovo, visibile in Emilia

3464123345

PER LANCIA, Fulvia Coupé 1300, cofani, porte alluminio e vetri, paraurti, motori e altro, visibile a Bologna,

3395382578

PER PIAGGIO Ape 50, centina completa, ottimo stato, visibile a Genova, € 150

3476323675

PER PIAGGIO Vespa, ricambi originali in blocco o singoli

3337843998

■ **PER PORSCHE**, 1965-1974, 356 e 911, tappeti in velluto bordato, stemma ricamato, colori: nero, beige, rosso, € 95



3382967592

■ **PER PORSCHE**, 356 e 912, marmitta in lega leggera, possibile terminale Sebring, kit collettori, tromboncini, alte prestazioni

TAPPEZZERIA CLASSICA
By Olimi
SPECIALIZZATA IN INTERNI PER AUTO D'EPOCA Interni Omologabili ASI
Via Bottai di S. Sebastiano, 30 Bottegone (Pistoia)
Tel/Fax 0573-544896 • Cell. 3395789431
www.classicabvolmi.it
e-mail: classicabvolmi@alice.it

BORGHI EPOCA
Pneumatici e gomme d'epoca
Tel. 0532.7732 51/458579
Viale po 90/a-d, 44100 Ferrara
Fax 0532.774095-borghipneumatici@gmail.com

nanni BOLOGNA
RICAMBI
Tel. 348.8852994 - 338.3096922
Fax 051/969855
www.fiat500sport.com
RICAMBI E ACCESSORI SPORTIVI E CORSA PER
Fiat 500 D/F/L/R - 126
ABARTH 595/695
GIANNINI 500/590/650

Paolini
www.paolini.it
Tel. 071 6620010
Interni d'Autore
new & old cars

DEI KÄFER SERVICE
VW Classic Parts
'con voi... per loro'
'with you ... for them'
www.deikafer-service.com
Loc. San Marziale, 27 Colle di Val d'Elsa (SI)
Tel. +39 0577 928356 - Fax +39 0577 909919

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



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



INFOLINE: 089 9950594 **500RICAMBI**
RICAMBI ACCESSORI SPORTIVI
AUTO D'EPOCA FIAT 500
 www.500ricambi.it
 Via S. Francesco, 13 - 84098 Pontecagnano F. (SA)



Bergia Paolo Officina specializzata Alfa Romeo
Restauro Auto d'Epoca
 Via Bignone, 85 - Centro Artigianale "Le Macine"
 10064 Pinerolo (To) - Tel./Fax 0121.77391
 autodepocabergia@virgilio.it - www.alfabergia.com



CERCHI per auto d'epoca dagli anni '60 ad oggi
Reperimento cerchi rari
DAVIDE TASSI
 Via Marconi 35 - 44012 BONDENO (FE)
 Cell. 347/2511545 - tassi.davide@yahoo.it
 www.cerchiautodepoca.com

STUDIO NICOLINI BRUNO SNC
 Via Pasteur 6/e, 42100 Reggio Emilia
 tel. 0522/551061 fax 0522/558131,
 e-mail: nicolini@sermetra.it
 Pratiche automobilistiche ad elevato grado di difficoltà

RICAMBI ROSSOCORSA
VENDITA RICAMBI AUTO D'EPOCA, SPECIALIZZATI IN RICAMBI LANCIA FULVIA
 www.ricambirossocorsa.it
 info@ricambirossocorsa.it
 Walter Bertolla mobile +393406502690

2CV PALACE 2CV PALACE srl
 Via Regina Margherita, 123
 20090 MACHERO (MI)
 cell. 347/5236601
 tel./fax 039/2458308
 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"

CUSCINETTI SPECIALI E RARI
 dal 1910
 051 6259282 - deghen@libero.it



MAC RESTAURI
CITROËN D'EPOCA
 0362 305873 Desio (Milano)
 347 0645735 Via Boito, 9
 338 1757047 www.macrestauri.com

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 NOVA, 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



3382967592

■ PER PORSCHE, 911, scarico in Lega leggera, racing/stradale, monotubo o bitubo, alte prestazioni, Sound Porsche



3382967592

PER PORSCHE, 1957, 356 A, motore 60 cv super completo, potenziato

0290111038 - 3355346747

PER PORSCHE, 1985, nero, 911, coppia sedili anteriori elettrici, in pelle nera, come nuovi, visibili a Roma, € 1000

368510428

PER PORSCHE, 1976-1989, set di 4 cerchi Fuchs, misura 8x16 e 6x16, perfetti, visibile a Reggio Emilia, € 2000

3936930133

PNEUMATICI DUNLOP, Historic Racing 500L-15 per cerchi 15 larghi da 4" a 5,5", visibili a Potenza, € 700

3394914020

RIVISTE, Ruoteclasse 1987-2013 (anche annate singole), Autosprint 1964-2013, Rombo 1981-2001, Auto Italiana 1957-1969, Quattroruote 1956-2013, Motociclismo 1946-2013, Motociclismo d'Epoca, Auto d'Epoca, La Manovella 1975-2010 e altre

3332493694

RIVISTE AUTOCAPITAL, 1987-1991 e seguenti, + "Cento anni di automobili". Prezzo cadauna, visibili a Bologna, € 1

3396467893

RIVISTE IL QUADRIFOGLIO, dal n°1 ottobre 1966 al n°30 giugno 1974, collezione completa, € 400

3881936066

RIVISTE LANCIA, collezione completa, dal n°1 del 1960 al n° 38 del 1977, € 500

3881936066

RIVISTE QUATTORRUOTE, 17 annate dal 1984 al 2000, visibili a Laveno (VA), € 85

0332667079

RIVISTE QUATTORRUOTE, annate dal 1981 al 1993, più fascicoli speciali anni 80. Annate singole o in blocco al miglior offerente. Matteo

3487562549

SPECIALI QUATTORRUOTE, 1963, 1964, 1965, in ottime condizioni, visibili a Sondrio, € 60

3403551881

VOLUMI FIAT E LANCIA, editi da Quattroruote, visibili a Bergamo,

3348216800 - 3386698789

CHEVROLET

CORVETTE C1, 2013, rosso, consolle a parete, replica, scala 2/3, disponibile anche Porsche 911, cm. 105x50, kg. 10, € 990, visibile a Appiano,



3357495925

CORVETTE 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 della Fiat, anni 70, cm. 133x85x100, tessuto in alcantara, € 5368, visibile a Appiano,



3357495925

JEEP

WILLYS, 2013, verde, replica, scala 2/3, motore a benzina, cm. 225x144x95, freni a disco, differenziale, due posti, kg. 190, visibile a Appiano,



3357495925

OM

■ TIGRE 42 LS, 1963, rosso, autobetoniera, 3 assi Girelli, betoniera Cifa Lmc, perfetta, € 5000, visibile a Casale Monferrato,



3333633008

PER ALFA ROMEO

GT 2000, 1973, fanali posteriori, nuovi, no replica, € 250

3355616925

PER ALFA ROMEO, 1992, nero 602, 75 ASN, carrozzeria; parafranghi anteriori, cofano, 4 porte, baule, alzacristalli, modanature, visibili a Torino, € 600

3394707240

COMPRO AUTO

PORSCHE E ALFA ROMEO, d'epoca, gruppo di amatori compra o scambia, anche da restauro

3932433623

LANCIA

HF 1600 TURBO, 1991/1992, rosso, bianco, grigio, eccellenti condizioni, unico proprietario, originale, inurata, pagamento in contanti

3398400771

ROLLS-ROYCE

1930-1945, qualsiasi modello purché cabriolet, in ottime condizioni di motore e carrozzeria, compro contanti

055841047 - 3405087253

VOLKSWAGEN

MAGGIOLINO CABRIOLET TYP 15, 1961-1963, 6 V, colore indifferente, prezzo coerente

3388641668

COMPRO VARIE

AUTOMODELLI, 1960-1990, Dinky, Corgi, Minichamps etc., kit, obsoleti, cerco sempre collezioni, e.sard@libero.it

022367505

AUTOMODELLI, scala 1:45 e 1:18, Bergamo

3348216800 - 3386698789

MODELLISMO, trenini, macchinine, giochi in latta Märklin, Rivarossi, Dinky Toys, Corgi, Schuco etc.

3466800367

RIVISTE, Autosprint dal 1961 al 1969, Motor Italia, Ruoteclasse, 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

RIVISTE D'AUTO D'EPOCA, anni 1985, 1986 e 1987, annate complete

3291332341

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

di Bertamini Renzo & C. snc



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



www.dksautomotive.com Ricambi e Accessori per: Renault R4 e Derivati Citroen 2 CV - Dyane - Mehari Tel. 0577.909002 - Fax 0577.909919

AUTORICAMBI SASSI

Web: http://www.autoricambiasassi.com Email: sassiuto@autoricambiasassi.com

RICAMBI PER CARROZZERIE VEICOLI D'EPOCA - FIAT, ALFA, LANCIA - LAMIERATI, PARAUUTI, SCRITTE, COPPE RUOTA, VOLANTI, MASCHERINE, FARI, FANALINI, SPECCHI, ... 10154 Torino - Via Maddalena 15-17 Tel. 011/2470358 fax 011/2410966

PER FARE PUBBLICITÀ SU

RUOTECLASSICHE

- TELEFONA AL NUMERO: 02 82472560
- OPPURE MANDA UN EMAIL A: pubblicita@edidomus.it



Pizzarelli Fausto

RICAMBI E ACCESSORI AUTO D'EPOCA

TUTTO PER FIAT 500 e 600 INTERNI COMPLETI - CAPOTES PEDANE ecc STEMMI E SCRITTE PER AUTO D'EPOCA REGGIO EMILIA Tel. / Fax (0522) 991135 Portatile (0337) 569941

www.fllirossi-tyre.com
 051-359909
 www.mussogomme.it
 011-852019



www.longstone.com

www.cinturato.net

185VR16 CA67

Aston Martin DBs up to late DB4s;
 Jaguar XK120, 140, 150 and C-type;
 BMW 250 and 375; '50s and early
 '60s Maserati and Ferrari; Bristol up
 to the 409 in 1967; AC Ace; Triumph
 Gloria and Renown; Riley RM and
 Pathfinder; Lea Francis up to 1954;
 Daimler DB18.

185VR15 CA67

Aston Martin DB4, DB5 and DB6; Jaguar E-type
 series 1&2 and Jaguar Mk1, Mk2 & S-type saloons;
 Daimler V8 saloon; Ferrari 250GT and 250GTE;
 Mercedes 220D; BMW 2600 and 3200; Citroen ID
 and DS. Morgan +8; Rover P4 and 5; Jensen CV8



205VR15 CN72

AC 428; Aston Martin DB6 MkII; DBS;
 Bentley Type1 ('66-'73); Ferrari 330 GT 2+2;
 500 Superfast, 365, GT 2+2; Iso, Rivolta
 and Grifo; Lamborghini 350 GT, 400GT,
 Islero, Miura and Espada; Maserati 4200
 Quattroporte, Mistral 68, Mexico, Ghibli,
 Sebring; Rolls Royce Silver Shadow ('66-'73).

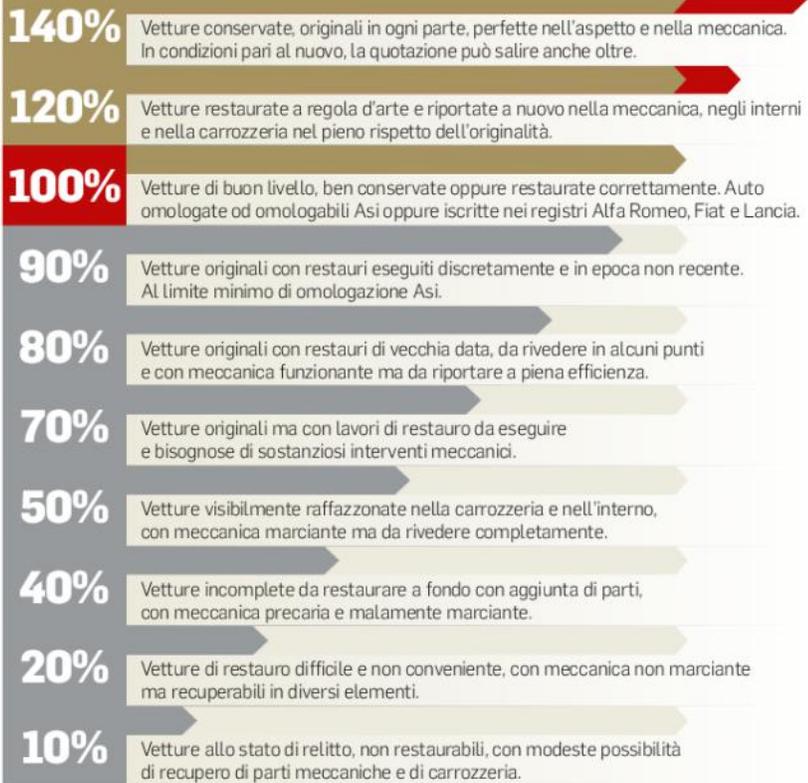
165HR14 CA67

Alfa Romeo Alfetta, Giulia & Spider;
 Audi 100; Austin Cambridge & A60
 Countryman; BMW 1800&2000;
 Citroen GS; Lancia Flavia & Fulvia;
 Mazda 1800; MGB; MG Magnette;
 Morris Oxford; Peugeot 504;
 Porsche 924; Riley 4/68 & 4/72;
 Rover 2200TC; Wolsley 16/60

155HR15 CA67

Alfa Romeo Giulietta and
 Giulia; Lancia Flavia and Appia;
 Lotus Elite; MGA; Peugeot 403
 and 404; Triumph TR2
 and 3; Volkswagen Beetle.

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				1000 BERLINA CORSA				ACMA FRANCIA				6C 2500 S FRECCIA D'ORO			
500 BERLINA	479	1957-63	15.000	1000 RADIALE BERLINA	982	1965-67	32.000	VESPA 400	393	1958-64	9.000	6C 2500 SS VILLA D'ESTE	2443	1947-52	100.000
500 COUPÉ ZAGATO	479	1957-59	22.000	2200 COUPÉ 2+2 ALLEMANO	2160	1959-60	25.000	ALFA ROMEO ITALIA				6C 2500 SS CABRIOLET	2443	1946-51	250.000
595	594	1963-71	18.000	2200 CABRIOLET ALLEMANO	2160	1959-60	28.000	RL N/S	2916-2994	1922-25	180.000	1900	1884	1950-54	22.000
595 SS	594	1964-71	20.000	2400 COUPÉ ELLENA	2323	1961-63	25.000	RL TURISMO	2994	1925-27	140.000	1900 TI	1884	1952-54	25.000
695	690	1964-71	22.000	2400 COUPÉ ALLEMANO	2323	1963-65	27.000	RLSS	2994	1925-27	250.000	1900 SUPER	1975	1954-59	22.000
695 SS	690	1964-71	25.000	1300 BERLINETTA SIMCA	1280	1962-64	85.000	RL N/S/U	1944-1996	1923-26	70.000	1900 TI SUPER	1975	1954-57	28.000
695 SS ASSETTO CORSA	690	1965-71	30.000	2000 BERLINETTA SIMCA	1946	1963-64	120.000	6C 1500 NORMALE	1487	1927-29	80.000	1900 PRIMAVERA	1975	1955-57	35.000
750 BERLINA	747	1955-61	18.000	AC GRAN BRETAGNA				6C 1500 SPORT/SS	1487	1928-29	350.000	1900 SPRINT I SERIE	1884	1951-53	70.000
750 COUPÉ ZAGATO	747	1955-57	45.000	2 LITRI SEI CILINDRI	1991	1947-55	25.000	6C 1500 SUPER SPORT	1752	1929-30	350.000	1900 SS	1975	1954-55	85.000
750 RECORD MONZA ZAGATO	747	1958-59	50.000	2 LITRI SEI CILINDRI CABRIOLET	1991	1947-55	30.000	6C 1750 SPORT	1752	1929-33	200.000	1900 SS (MODELLO 1956)	1975	1955-59	60.000
750 SPIDER ZAGATO	747	1957-59	40.000	ACE (MOTORE AC/FORD)	1991-2553	1954-63	60.000	6C 1750 TURISMO	1752	1929-33	100.000	AR 51 «MATTIA»	1884	1951-53	18.000
850 RECORD MONZA ZAGATO	785-847	1959-61	60.000	ACE (MOTORE BRISTOL)	1971	1954-63	90.000	6C 1750 GRAN TURISMO	1752	1930-33	200.000	DAUPHINE	845	1960-64	3.500
850 TC BERLINA	847	1961-65	22.000	ACECA (MOTORE AC) COUPÉ	1991	1954-60	45.000	6C 1750 GRAN SPORT	1752	1930-33	700.000	GIULIETTA I SERIE	1290	1955-59	12.000
850 TC NÜRBURGRING CORSA	847	1961-66	27.000	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
850 STRADALE ZAGATO	847	1960-61	50.000	ACECA (MOTORE BRISTOL) COUPÉ	1971	1954-63	65.000	6C 2300	2306	1932-34	1.500.000	GIULIETTA III SERIE	1290	1961-63	10.000
MONDIMILLE SCORPIONE/GT	982	1961-63	60.000	COBRA 260	4261	1962-63	300.000	6C 2300 TURISMO/B LUNGO	2309	1934-39	130.000	GIULIETTA IV SERIE	1290	1957-59	14.000
OT 850 BERLINA	847	1964-68	10.000	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
OT 1000	982	1964-68	12.000	COBRA 427	6897	1964-68	450.000	6C 2900B	2905	1937-39	2.500.000	GIULIETTA VI SERIE	1290	1961-65	12.000
OT 1000 COUPÉ	982	1964-68	15.000	COBRA MK IV	4942	1963-87	100.000	6C 2500 TURISMO 5 POSTI/6 POSTI	2443	1939-45	60.000	GIULIETTA SPRINT I SERIE	1290	1954-58	30.000
OTR 1000 COUPÉ	982	1964-68	17.000	COBRA MK V	3506-4942	1999-00	90.000	6C 2500 SPORT	2443	1939-45	130.000	GIULIETTA SPRINT II SERIE	1290	1958-59	27.000
OT 1300/1124	1280	1966-69	14.000	COBRA 212 S/C V8 / MK IV CRS	3506-4942	1999-00	90.000	6C 2500 SUPER SPORT	2443	1939-43	150.000	GIULIETTA SPRINT III SERIE	1290	1959-62	25.000
OT 1300 SCORPIONE SS/FLOMBARDI	1280	1969-71	18.000	428 FRUA COUPÉ/SPIDER	6899	1967-73	40.000	6C 2500 COLONIALE	2443	1939-42	45.000	GIULIETTA SPRINT VELOCE I SERIE	1290	1955-58	35.000
OT 1300 PROTOTIPO	1280	1965-68	85.000	3000 ME	2994	1979-84	12.000	6C 2500 SUPER SPORT	2443	1939-43	150.000	GIULIETTA SPRINT VELOCE II SERIE	1290	1958-62	30.000
OTR 1000 COUPÉ BERTONE	982	1965-67	17.000	SUPERBLOWER/CRS/COBRA	3506-4942	1997-03	100.000	6C 2500 TURISMO 6P./LMOUSINE	2443	1946-50	65.000	1300 SPRINT	1290	1963-65	23.000
OTSS 1000 COUPÉ	982	1964-68	18.000	ACM ITALIA				GIULIETTA SPRINT SPECIALE	1290	1957-62	45.000				
1000 BERLINA	982	1962-67	25.000	10.1 ENDURO/OFF AWD	1588-1595	1988-93	1.000								
1000 BERLINA CORSA	982	1962-64	30.000												

Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro
GIULIETTA SZ	1290	1958-61	85.000	ALFETTA 2.4 TURBODIESEL	2392	1983-84	2500	145 1.9 TD	1929	1994	1.000	4F TORPEDO	1947	1926-28	35.000
GIULIETTA SZ CODA TRONCA	1290	1961-62	150.000	ALFETTA GT	1570-1779	1974-80	7.000	146 1.3 L16	1351-1596	1994	1.000	22 BERLINA	3500	1929-32	70.000
GIULIETTA SPIDER I SERIE	1290	1955-58	40.000	ALFETTA GTV 2000/2000L	1962	1976-80	6.500	146 1.716V	1712	1994	1.500	ARMSTRONG SIDDELEY GRAN BRETAGNA			
GIULIETTA SPIDER II SERIE	1290	1958-61	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
GIULIETTA 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
GIULIETTA SPIDER VELOCE I SERIE	1290	1956-58	45.000	ALFETTA GTV 2.0	1962	1980-82	6.000	156 2.0 JTS	1970	2002-03	1.500	4/14 / 4/14 MK II	1852	1923-29	20.000
GIULIETTA SPIDER VELOCE II SERIE	1290	1958-61	42.000	GTV 2.0	1962	1983-87	6.000	156 2.5 V6 24V	2492	1997-03	1.500	15	1900-1928	1927-30	20.000
GIULIETTA SPIDER VELOCE III SERIE	1290	1961-62	40.000	ALFETTA GTV 2.0 GRAND PRIX	1962	1981-82	7.000	156 6TA	3179	2001-03	11.000	20 LONG/20 SHORT	2872	1927-32	25.000
GIULIA 1600 SPRINT	1570	1962-64	23.000	ALFETTA GTV 2.5	2492	1980-82	8.000	156 GTA 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 GTA SPORTWAGON	3179	2001-03	10.000	NEW 20	3190	1932	25.000
GIULIA 1600 SPIDER	1570	1962-65	32.000	GIULIETTA 1.3/1.6/1.8/2.0	1357-1962	1977-85	2.500	156 GTA SPORTWAGON SELESPEED	3179	2001-03	11.000	SPECIAL	4960	1932-39	40.000
GIULIA 1600 SPIDER VELOCE	1570	1964-65	35.000	GIULIETTA 2.0 SUPER/TI	1962	1980-84	3.000	166 2.0 V6 TURBO	1996	1999-00	2.000	17 SHORT/STD/LONG	2394	1934	20.000
GIULIA TZ	1570	1963-65	180.000	GIULIETTA TURBODELTA	1962	1982-84	9.000	166 2.5 V6 24V	2492	1998-03	1.500	12 / 14	1666	1936-37	18.000
GIULIA TZ2	1570	1964-65	350.000	GIULIETTA 2.0 TURBODIESEL	1995	1983-85	1.500	166 3.0 V6 24V	2959	1998-03	2.000	20/25	3670	1937	25.000
GIULIA TI (FRENI A TAMBURO)	1570	1962-63	10.000	ALFA 6	2492	1979-83	5.000	166 II SERIE 2.5 V6 24V	2492	2003	2.500	16-SIX	1990	1939	20.000
GIULIA TI (FRENI A DISCO)	1570	1963-67	8.000	ALFA 6 2.0	1997	1983-86	4.000	166 II SERIE 3.0 V6 24V	2959	2003	3.000	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 1/SL/ 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	5.900	33 1.3/1.5/1.5 4X4 (TUTTI I M.)	1351-1490	1983-89	1.500	ALLARD GRAN BRETAGNA				18 HURRICANE	2309	1949-53	22.000
GIULIA SUPER	1290	1965-72	6.000	33 Q. VERDE	1490	1984-86	2.500	J2 ROADSTER	3917	1946-51	90.000	18 LIMOUSINE	2309	1950-51	17.000
GIULIA 1600 S	1570	1968-70	6.000	33 1.5 GIARDINETTA	1490	1985-87	1.500	ALPINA-BMW GERMANIA				SAPPHIRE 346/LIMOUSINE	3435	1953-60	25.000
GIULIA SUPER 1.3	1290	1972-74	5.000	33 4X4 GIARDINETTA	1490	1984-87	2.000	B3 3.3 BERLINA/TOURING	3300	2000-03	6.000	SAPPHIRE 234	2290	1955-58	22.000
GIULIA SUPER 1.6	1570	1972-74	6.000	33 1.3/1.7	1712	1986-89	1.500	B3 3.3 COUPE	3300	2000-03	7.500	SAPPHIRE 236	2309	1955-57	18.000
GIULIA NUOVA SUPER 1.3	1290	1974-77	4.500	33 1.7 Q.V.	1712	1986-90	2.500	B3 3.3 CABRIOLET	3300	2001-03	10.000	STAR SAPPHIRE/LIMOUSINE	3990	1958-60	28.000
GIULIA NUOVA SUPER 1.6	1570	1974-77	5.000	33 1.3 S/1.7 SPORT WAGON	1351-1712	1987-89	1.000	B10 3.3 BERLINA/TOURING	3300	2002	8.000	ARO ROMANIA			
GIULIA DIESEL	1760	1976-77	3.000	33 1.5/1.7 4X4 SPORT WAGON	1490-1712	1987-89	1.500	B10 4.8 V8 BERLINA/TOURING	4837	2002	10.000	M 461 C	2512	1971-76	2.000
GIULIA SPRINT GT	1570	1963-66	13.000	33 SPORT WAGON Q.V.	1712	1988-90	2.000	B10 3.0 TD BERLINA/TOURING	2926	2000-01	8.000	SERIE 240	2495-3119	1972-94	1.500
GIULIA GT VELOCE	1570	1966-68	15.000	33 1.8 TD	1719	1986-89	1.000	D10 3.0 TD BERLINA/TOURING	2926	2001-02	6.000	10	1289-1870	1980-00	1.000
GIULIA GT 1300 JUNIOR	1290	1966-71	10.000	33 1.8 TD GIARDINETTA	1719	1986-87	1.000	ALPINE RENAULT FRANCIA				ASA ITALIA			
GIULIA GT 1300 JUNIOR ZAGATO	1290	1969-72	14.000	33 1.8 TD SPORT WAGON	1719	1987-89	1.000	A106 NORMALE	747	1955-60	15.000	1000 GT COUPE	1032	1962-67	65.000
GIULIA GT JUNIOR 1.3	1290	1971-76	8.000	NUOVA 33 1.3/1.5	1351-1490	1990-94	1.000	A106 MILLE MIGLIA	747	1955-60	17.000	1000 GT SPIDER	1032	1963-67	75.000
GIULIA GT JUNIOR 1.6	1570	1971-76	9.000	NUOVA 33 1.3 SPORT WAGON	1351	1990-94	1.000	A106 BERLINETTA	747	1961	15.000	ASIA MOTORS COREA DEL SUD			
GIULIA GT JUNIOR ZAGATO 1.6	1570	1972-74	14.000	NUOVA 33 1.8 TD INTERCOOLER	1719	1990-94	750	A106 CABRIOLET	747	1958-60	15.000	ROCSA (TUTTI I MODELLI)	1789	1990-94	1.000
GIULIA GTA1600	1570	1965-69	100.000	NUOVA 33 1.8 TD INTERCOOLER S.W.	1719	1990-94	750	A108 BERLINETTA	845	1958-65	17.000	ASTON MARTIN GRAN BRETAGNA			
GIULIA GTA1300 JUNIOR	1290	1968-72	75.000	NUOVA 33 1.7 IE	1712	1990-94	1.000	A108 BERLINETTA	904	1958-63	17.000	1.5 LITRE OHC	1495	1927-32	80.000
GTAM	1995	1970-71	150.000	NUOVA 33 1.7 IE SPORT WAGON	1712	1990-94	1.500	A108 CABRIOLET	747	1958-60	15.000	INTERNATIONAL	1495	1927-32	150.000
GIULIA 1600 SPRINT GTC	1570	1964-66	25.000	NUOVA 33 1.7 IE 4X4	1712	1990-94	1.500	A108 BERLINETTA	845	1958-65	17.000	LE MANS	1495	1932-33	150.000
1600 SPIDER (DUETTO)	1570	1966-68	16.000	NUOVA 33 1.3 IE. SPORT W. 4X4	1351	1992-94	1.500	A108 BERLINETTA	904	1958-63	17.000	ULSTER	1495	1934-36	150.000
1750 GRAN SPORT 4R ZAGATO	1570	1965-67	25.000	NUOVA 33 1.7 IE. SPORT W. 4X4	1712	1990-94	1.500	A108 BERLINETTA	998	1958-65	17.000	MX II ROADSTER	1495	1934-36	80.000
2000	1975	1958-62	8.000	NUOVA 33 1.7 IE. PERMANENT 4/4Q	1712	1991-94	2.000	A108 BERLINETTA	998	1958-65	17.000	2 LITRE ROADSTER	1950	1936-40	65.000
2600	2684	1962-69	10.000	NUOVA 33 1.7 IE. PERM. 4 S.W./Q4 S.W.	1712	1991-94	2.500	A108 COUPE	998	1960-64	15.000	2 LITRE DB1	1970	1948-50	65.000
2600 DE LUXE (OSI)	2684	1965-67	11.000	NUOVA 33 1.7 IE. 16V Q.V.	1712	1990-94	2.000	A108 2+2	966	1960-64	13.000	DR2 COUPE	2580	1950-53	90.000
2000 SPRINT	1975	1960-62	14.000	NUOVA 33 1.7 IE. 16V Q.V. S.W.	1712	1990-94	2.000	A108 2+2	904	1961-63	13.000	DR2 CABRIOLET	2580	1950-53	120.000
2800 SPRINT	2684	1962-66	16.000	NUOVA 33 1.3 IE IMOLA	1351	1992-94	1.500	A110 COUPE (51 CV)	956	1963-64	20.000	DR2/4-MK2-MK3 COUPE	2580-2922	1953-59	100.000
2800 SZ	2684	1965-68	55.000	ALFA 75 1.6/1.6 IE/1.8/1.8 IE	1570-1719	1985-91	3.000	A110 COUPE (61 CV)	956	1963-64	20.000	DR2/4-MK2-MK3 CABRIOLET	2580-2922	1953-59	140.000
2000 SPIDER TOURING	1975	1958-61	35.000	ALFA 75 2.0	1962	1985-89	3.500	A110 BERLINETTA (55 CV)	956	1963-65	20.000	DR4 COUPE	3670	1958-63	150.000
2800 SPIDER TOURING	2684	1962-65	40.000	ALFA 75 2.0 TWIN SPARK	1962	1987-92	5.000	A110 BERLINETTA (51 CV)	956	1963-64	15.000	DR4 CABRIOLET	3670	1958-63	200.000
33 STRADALE	1995	1967-69	100.000	ALFA 75 1.8 INDY	1719	1991-92	3.500	A110 GT4 (51 CV)	956	1963	13.000	DR4 GT	3670	1959-61	250.000
1750	1779	1968-72	7.000	ALFA 75 2.0 TWIN SPARK S.N.	1962	1991-92	6.000	A110 BERLINETTA (66 CV)	956	1963-64	22.000	DR4 GT ZAGATO	3670	1960-63	2.000.000
1750 GT VELOCE I SERIE	1779	1970-72	10.000	ALFA 75 2.5 V6 Q.V.	2492	1985-92	7.000	A110 BERLINETTA SUPER	1255-1296	1967-71	35.000	DR5 COUPE/VANTAGE	3995	1963-65	240.000
1750 GT VELOCE II SERIE	1779	1970-72	15.000	ALFA 75 3.0 V6	2959	1987-92	8.500	A110 GT4 SUPER	1289	1967-69	20.000	DR5 CABRIOLET	3995	1963-65	300.000
1750 SPIDER VELOCE	1779	1967-69	16.000	ALFA 75 TURBO/TURBO AMERICA	1719	1986-90	7.000	A110 BERLINETTA	1108-1149	1964-69	25.000	DR5 COUPE/VANTAGE	3995	1965-69	140.000
SPIDER VELOCE 1750	1779	1969-72	13.000	ALFA 75 TURBO QUADRIFOGLIO V.	1719	1990-91	8.000	A110 CABRIOLET	1108	1964-69	18.000	DR6 COUPE/VANTAGE	3995	1965-69	140.000
2000 BERLINA	1962	1971-77	9.000	ALFA 75 TURBO EVOLUZIONE	1719	1987-88	13.000	A110 GT4	1289	1966-69	18.000	DR6 COUPE/VANTAGE	3995	1965-69	140.000
2000 GTV	1962	1971-76	17.000	ALFA 75 2.0 TURBODIESEL	1995	1985-92	2.000	A110 COUPE	1289	1967-69	25.000	DR6 MK2 COUPE	3995	1969-70	150.000
2000 SPIDER VELOCE	1962	1971-82	15.000	ALFA 75 2.4 TD	2383	1988-92	2.000	A110 BERLINETTA SUPER	1255-1296	1967-71	35.000	DR6 VOLANTE	3995	1965-70	200.000
SPIDER 1300 JUNIOR	1290	1968-69	14.000	ALFA 90 1.8/2.0/2.0 V6	1779-1996	1984-87	2.000	A110 BERLINETTA	1108-1149	1964-69	25.000	DR6	3995	1967-72	40.000
SPIDER 1300 JUNIOR (CODA TRONCA)	1290	1969-72	10.000	ALFA 90 Q. ORD	2492	1984-87	3.000	A110 GT4	1289	1966-69	18.000	DR6 VANTAGE	3995	1968-71	45.000
SPIDER JUNIOR 1.3	1290	1972-77	8.000	ALFA 90 2.4 TURBODIESEL	2392	1984-87	1.000	A110 COUPE	1255	1970-71	45.000	DR6 V8	5340	1969-72	45.000
SPIDER JUNIOR 1.6	1570	1972-75	8.000	164 TWIN SPARK	1962	1987-94	1.500	A110 BERLINETTA	1565	1968-73	40.000	LAGONDA V8	5340	1974-76	50.000
SPIDER 1.6	1570	1975-82	7.000	164 3.0 V6	2959	1987-94	1.500	A110 1800 S	1565	1970-73	55.000	V8	5340	1973-82	45.000
SPIDER 1.6	1570	1983-90	6.000	164 3.0 V6 QUADRIFOGLIO	2959	1990-94	2.500	A110 1800 SC/SI	1605	1974-75	50.000	V8	5340	1983-88	50.000
SPIDER 1.6	1570	1990-93	7.000	164 TURBO	1995	1987-90	1.500	A110 1800 SK	1647	1976-77	45.000	V8 VANTAGE	5340	1974-82	60.000
SPIDER 2.0	1962	1983-90	6.500	164 2.0 V6 TURBO	1996	1991-93	1.500	A 310 1800	1647	1971-76	10.000	V8 VANTAGE	5340	1983-90	65.000
SPIDER 2.0	1962	1990-94	8.000	164 3.0 V6 24V SUPER	2959	1992-98	2.000	A 310 V6	2664	1976-84	12.000	V8 VANTAGE ZAGATO	5340	1986-88	80.000
SPIDER 2.0 Q.V.	1962	1986-													

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	RS6 4.2 V8 QUATTRO	4172-41720	2002-03	5.000	BMC MINI MOKE (AUS)	998	1969-70	6.000	41/2 LITRE TORPEDO	4398	1927-31	250.000
6T 2500	2468	1963-64	350.000	RS6 4.2 V8 QUATTRO AVANT	4172	2002-03	6.000	BMC/LEYLAND MOKE (AUS)	998	1970-81	5.000	61/2 LITRE TORPEDO	6597	1926-30	350.000
AUDI GERMANIA				AUSTIN GRAN BRETAGNA				AUSTIN HEALEY GRAN BRETAGNA				BERTONE ITALIA			
AUD(AUDI L 72 CV)	1696	1965-68	3.500	A8 2.8 V6/2.8 V6 30V/QUATTRO	2771	1994-98	2.500	LEYLAND M. CALIFORNIAN (AUS)	998-1275	1974-77	6.000	8 LITRE TORPEDO	7983	1930-32	500.000
60/60 L	1496	1968-72	2.500	A8 2.8 V6 30V/QUATTRO	2771	1998-02	3.500	1100/1100 MK2	1098	1964-70	2.500	31/2 LITRE CABRIOLET	3669	1933-36	75.000
80 VARIANT	1496	1968-72	3.000	A8 3.7/4.2 V8 QUATTRO	3697-4172	1994-98	3.000	1100/1300 COUNTRYMAN	1098-1275	1966-74	3.000	41/4 LITRE CABRIOLET	4257	1936-39	85.000
75 L/80 L	1696	1966-72	2.500	A8 3.7/4.2 V8 QUATTRO	3697-4172	1998-02	4.000	1300/1300 GT	1275	1967-74	3.000	MK VI	4257	1946-51	35.000
75/80 VARIANT	1696	1966-72	3.000	A8 4.0 TDI QUATTRO II S.	3697	2003	4.000	1300 TRAVELLER	1275	1971-74	2.500	MK VII	4566	1951-52	30.000
SUPER 90	1770	1966-71	3.500	A8 6.0 W12 48V QUATTRO	5988	1999-02	5.000	1800/1800 MK2	1798	1964-74	2.000	R TYPE	4566	1952-55	40.000
50 (TUTTI I MODELLI)	1093	1975-80	1.500	A8 6.0 W12 48V (II S.)	5988	2002-03	5.000	3 LITRE	2912	1967-71	2.500	R TYPE CONTINENTAL	4566	1953-55	180.000
80 I SERIE (TUTTI I MODELLI)	1297-1470	1972-76	1.500	A8 8.0 V12 48V (II S.)	5988	2002-03	6.000	FXD TAXI	2178-2520	1968-81	4.500	S I	4887	1955-59	38.000
80 II SERIE (TUTTI I MODELLI)	1296-1921	1976-81	1.000	A8 8.0 V12 48V (II S.)	5988	2002-03	6.000	CARBODIES TAXI	2286-2664	1982-97	3.500	S I CONTINENTAL	4887	1959-59	130.000
80 GT (GL II SERIE)	1588	1976-81	2.000	S8 4.2 V8 32V	4172	1996-98	4.000	MAXI (TUTTI I MODELLI)	1485-1748	1970-82	1.000	S II	6230	1959-62	40.000
90/80 Q/90 II S. (TUTTI I M.)	1296-2226	1981-86	1.500	S8 4.2 V8 40V	4172	1999-02	5.000	PRINCESS 1800 HL	1798	1974-80	1.000	S II CABRIOLET	6230	1959-62	110.000
80 D/80 TD II SERIE (TUTTI I M.)	1588	1981-86	1.000	A31.8 20V TURBO	1781	1996-02	1.500	MINI/MINI E/MINI HLE/MAYRAIR/CITY	998	1981-90	3.000	S III	6230	1962-66	120.000
80/80 QUATTRO IV SERIE	1588	1986-90	1.000	A31.8 20V TURBO QUATTRO	1781	1998-02	2.000	LEYLAND MINI MOKE (P)	998	1980-90	7.000	S III CABRIOLET	6230	1962-66	40.000
80/80 QUATTRO 16V IV SERIE	1984	1990	1.000	S3	1781	1999-02	4.000	CAGWA MINI MOKE (I)	998	1981-93	7.500	T	6230	1965-70	22.000
80 D/IV SERIE	1588-1896	1986-90	1.000	A33.2 V6 24V (II S.)	3189	2003	4.500	MINI CLUBMAN	998	1971-75	3.000	T CONVERTIBLE	6230	1967-70	45.000
90/90 QUATTRO II SERIE	1994-2309	1987-89	1.000	TT	1781	1998-03	5.000	MINI CLUBMAN GT	1275	1971-75	3.500	T	6750	1971-77	20.000
90/90 QUATTRO 20V II SERIE	2309	1988-90	1.000	TT QUATTRO	1781	1998-03	6.000	MINI CLUBMAN ESTATE	998-1098	1974-82	3.500	T2	6750	1977-80	22.000
100/100 S/100 LS	1760	1988-71	2.500	TT ROADSTER QUATTRO	1781	1999-03	6.500	METRO L0 (TUTTI I MODELLI)	998	1980-90	1.000	CORNICHE TWO DOOR	6750	1971-77	30.000
100 COUPE S	1871	1970-73	4.000	ALLROAD 2.7 V6 30V	2671	2000-03	3.000	METRO L3/L3 S/L3 HLE/AUTOM.	1275	1980-90	1.000	CORNICHE TWO DOOR	6750	1971-77	32.000
100 I SERIE (TUTTI I MOD.)	1780-1871	1972-77	2.000	ALLROAD 4.2 V8 40V	4363	2003-03	4.000	METRO L3 SPORT/6S/GSTA	1275	1988-90	2.000	CORNICHE CABRIOLET	6750	1971-77	45.000
100 II SERIE (TUTTI I MOD.)	1994-2144	1977-82	1.500	A4 V6 3.0 30V (II SERIE)	2976	2002-02	2.500	METRO MG	1275	1981-90	2.000	CORNICHE CABRIOLET	6750	1977-84	42.000
100 III SERIE (TUTTI I MOD.)	1986	1978-82	1.000	S4 4.2 V8 40V (II SERIE)	4363	2002-03	3.500	METRO WANDEN PLAS	1275	1981-87	2.000	MULSANNE	6750	1980-83	18.000
100/100 QUATTRO II SERIE	1781-2309	1982-90	1.000	AUSTIN GRAN BRETAGNA				METRO MG TURBO	1275	1983-90	2.500	MULSANNE	6750	1984-89	20.000
100 TURBO/TURBO QUATTRO III S.	2226	1986-90	1.500	20	3601	1921-31	13.000	MAESTRO (TUTTI I MODELLI)	1275-1598	1983-91	1.000	MULSANNE TURBO	6750	1982-91	28.000
100 D/TDI II SERIE	1986-2461	1982-90	1.000	20 II SERIE	3400	1932-38	12.000	MAESTRO MG	1598-1994	1983-90	1.500	MULSANNE S	6750	1987-93	22.000
100 AVANT/AVANT QUATTRO	1781-2309	1983-90	1.500	12	1661-1861	1921-35	9.000	MAESTRO MG TURBO	1994	1988-90	1.000	EIGHT	6750	1984-93	20.000
100 AVANT TURBO/AVANT TURBO Q.	2226	1983-90	2.000	12 (6 CILINDRI)	1496	1930-36	9.500	MONTIGO/MONTIGO ESTATE	1275-1994	1984-91	1.500	BROOKLANDS R	6750	1982-88	22.000
100 AVANT QTD/TDI	1986-2461	1983-91	1.000	12 (6 CILINDRI) II SERIE	1535	1938-47	9.500	MONTIGO/MONTIGO ESTATE 2.0 D/DSL	1994	1988-91	1.000	TURBO R/S/T	6750	1985-88	30.000
100/100 QUATTRO IV SERIE	1984-2309	1990-94	1.000	10/4	1125	1932-36	8.000	MONTIGO MG	1994	1984-90	1.500	CONTINENTAL R/S/T	6750	1991-02	50.000
100 2.5 TDI IV SERIE	2461	1991-94	1.000	12/4	1535	1932-36	8.500	MONTIGO MG TURBO	1994	1984-90	1.500	CONTINENTAL (CABRIOLET)	6750	1984-94	50.000
100 AVANT/AVANT QUATTRO II S.	1984-2309	1991-94	1.500	15/9	1711	1935-37	8.500	MONTIGO MG TURBO	1994	1985-90	1.500	CONTINENTAL CONVERTIBLE	6750	1994-95	65.000
100 AVANT TD II S.	2461	1991-94	1.000	14	1711	1937-39	8.500	AUSTIN HEALEY GRAN BRETAGNA				CONTINENTAL SC	6750	1998-01	70.000
200/200 TURBO	2144-2226	1984-90	1.500	SEVEN TORPEDO	747	1922-39	10.000	100 BNI	2660	1963-65	30.000	AZURE	6750	1995-02	85.000
200/200 TURBO QUATTRO	2144-2226	1984-90	2.000	SEVEN SPIDER	747	1922-39	10.000	100 BN2	2660	1965	30.000	ARNAGE/RED LABEL	4398-6750	1988-02	28.000
200/200 TURBO AVANT QUATTRO	2144-2226	1984-90	2.000	SEVEN BERLINA	747	1922-39	9.000	100 S BN2	2660	1964-65	70.000	ARNAGE RED LABEL LWB	6750	2001-02	30.000
200 QUATTRO 20V	2226	1989-90	2.000	BIG SEVEN	900	1937-40	7.000	100 M BN2	2660	1966	60.000	ARNAGE R	6761	2002-03	30.000
200 AVANT QUATTRO 20V	2226	1989-90	2.500	16	2249	1932-36	10.000	100/6 BN4-BN6	2639	1966-69	30.000	ARNAGE T	6750	2002-03	35.000
COUPE/COUPE GT	1781-2226	1981-87	2.000	16 II SERIE	2199	1945-49	8.000	3000 BN7/B7T	2912	1959-61	35.000	CONTINENTAL GT	5998	2003	50.000
COUPE QUATTRO	2144-2226	1983-88	3.000	18	2510	1938-39	10.000	3000 MK II BN7/B7T/B7	2912	1961-63	40.000	BERTONE ITALIA			
QUATTRO	2144	1980-86	17.000	28	4016	1938-40	15.000	3000 MK III B/J8	2912	1963-68	45.000	FREECLIMBER/FREECLIMBER 2	1596-2693	1990-95	2.000
QUATTRO (BAUR)	2226	1987-89	8.000	EIGHT TOURER	900	1938-47	8.000	SPRITE MK I (FROG EYE)	948	1958-61	15.000	BIANCHI ITALIA			
QUATTRO 20V (BAUR)	2226	1989-90	18.000	EIGHT BERLINA	900	1939-47	7.000	SPRITE MK II	948	1961-62	11.000	S4 TORPEDO	1287	1925-27	18.000
QUATTRO SPORT	2133-2144	1983-86	75.000	TEN	1125	1939-47	7.000	SPRITE MK III	1098	1962-66	10.000	S5 1300 TORPEDO	1287	1928-32	18.000
COUPE 2.0 E	1984	1989-94	1.500	A40 DORSET	1199	1947	5.000	SPRITE MK IV	1098	1966-67	9.000	S5 1500 TORPEDO	1452	1932-34	18.000
COUPE 2.0 20V QUATTRO	1994	1989-93	2.000	A40 DEVON	1199	1947-52	5.000	SPRITE MK IV	1275	1967-70	8.000	S9 BERLINA	1452	1934-39	22.000
COUPE 2.3 E/2.3 E 20V	2309	1988-94	2.500	A40 SOMERSET	1199	1952-54	5.000	AUTO UNION/DKW GERMANIA				BIZZARRINI ITALIA			
COUPE 2.3 E/2.3 E 20V QUATTRO	2309	1988-94	2.000	A40 CAMBRIDGE	1199	1954-57	4.000	F 91/4	896-980	1954-62	4.500	5300 GT STRADA	5358	1964-68	250.000
COUPE 2.6 E V6/2.8 E V6	2598-2771	1992-94	2.500	A40 SOMERSET DHC	1199	1950-53	6.000	MUNGA 4-6-8	980	1963-68	8.000	1900 GT EUROPA	1897	1967-68	60.000
COUPE 2.2 TURBO 20V QUATTRO S2	2226	1990-95	3.000	A80 WESTMINSTER	2639	1954-56	5.000	1000/1000 S	980	1969-63	4.000	BMW GERMANIA			
80 2.0/2.3 V SERIE	1984-2309	1981-94	1.000	A80 AT LANTIC (FHC)	2660	1949-52	6.000	1000/1000 S COUPE-DE LUXE C.	980	1968-63	5.000	315 CABRIOLET	1490	1934-36	40.000
80 2.0/2.3 AVANT	1984-2309	1982-94	1.500	A80 AT LANTIC (DHC)	2660	1949-52	7.000	1000 UNIVERSAL KOMBI	980	1959-62	4.500	326 LIMOUSINE	1971	1936-39	40.000
80 1.9 TD V SERIE	1896	1981-94	1.000	A35	2639	1956-59	5.000	1000 SP COUPE/ROADSTER	980	1966-65	6.000	327 COUPE/CABRIOLET	1971	1937-39	100.000
80 2.6 - 2.8 E V6/ QUATTRO V SERIE	2598-2771	1991-94	1.500	A39	2912	1959-61	5.000	AUTOBIANCHI ITALIA				328 ROADSTER	1971	1937-39	350.000
80 2.6 E V6/2.8 E V6 AVANT	2598-2771	1992-94	2.000	A105	2639	1956-59	5.000	BIANCHINA TRASFORM./SPECIAL	479-499	1957-62	11.000	501 BERLINA	1971	1952-55	17.000
S2 2.2 20V TURBO	2226	1993-94	2.500	A105 VANDEN PLAS	2639	1958-59	6.000	BIANCHINA PANORAMICA	499	1960-69	5.000	501B	2077	1955-58	17.000
S2 AVANT	2226	1992-94	3.000	A110/ALLO MK II	2912	1961-68	5.000	BIANCHINA PANORAMICA DECAPOTT.	499	1960-69	5.000	501B L	2580	1955-62	18.000
RS2 AVANT	2226	1993-96	15.000	CHAMP	2638	1952-57	9.000	BIANCHINA CABRIOLET	499	1960-69	14.000	502 2.2 LITRI	3168	1955-61	19.000
CABRIO 1.9/2.0/2.3 20V/2.8 V6/2.8 V6	1781-2771	1981-00	4.000	A30	803	1951-56	4.000	BIANCHINA BERL. 4 POSTI/SPECIAL	499	1962-69	4.500	502 2.3 LITRI	3168	1955-61	19.000
COUPE 2.6/2.8 E V6 QUATTRO	2598-2771	1992-95	2.000	A35 COUNTRYMAN	903	1954-56	4.500	GARDINERIA	499	1966-77	4.500	503 COUPE	3168	1956-59	70.000
100 2.8 V6/2.8 V6 QUATTRO	2771	1990-94	1.000	A36	848	1956-62	4.500	STELLINA	767-792	1963-68	6.000	503 CABRIOLET	3168	1956-59	90.000
100 2.8 E V6 QUATTRO AVANT	2771	1991-94	1.500	A35 COUNTRYMAN	948	1956-62	5.000	PRIMULA I SERIE	1221	1964-68	2.500	280 L	2580	1961-62	14.000
100 2.2 TURBO 20V Q S4/AVANT S4	2226	1991-94	1.500	A50 CAMBRIDGE	1489	1954-57	4.000	PRIMULA 65 C	1197	1968-70	2.000	280 U	2580	1961-62	14.000
100 4.2 V8 QUATTRO S4/AVANT S4	4172	1993-94	2.500	A35 CAMBRIDGE MK II/MK II EST.	1489	1957-61	4.000	PRIMULA COUPE 1.2	1221	1965-68	3.500	3200 L/S	3168	1961-63	16.000
V8	2771-4172	1989-94	2.000	A60 CAMBRIDGE/ESTATE P. FARINA)	1622	1961-69	4.500	PRIMULA COUPE S L4	1438	1968-70	3.000	3			

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
2000 CS COUPÉ	1960	1965-69	9.000	525I (E34)	2494	1988-94	1.500	ISABELLA COUPÉ	1493	1967-61	12.000	CHRYSLER STATI UNITI			
1800/1602/1602	1573-1766	1966-75	4.000	525I 24V/S25IX 24V (E34)	2494	1990-95	1.500	ISABELLA COUPÉ HECKFLOSSE	1493	1959-60	10.000	VOYAGER 30/3,3 LE/3,8 V6 (I.S.)	2972-3778	1968-95	2.000
1800 TI	1573	1967-68	7.000	525/S25IX 24V TOURING (E34)	2494	1992-95	2.000	ISABELLA COUPÉ CABRIOLET	1493	1958-61	15.000	VOYAGER 25 TO SE/LE (I.S.)	2500	1992-94	1.000
1800 CABRIOLET	1573	1967-71	10.000	530I (E34)	2986	1988-94	2.000	BRISTOL GRAN BRETAGNA				GRAND VOYAGER 3.8 V6 (I.S.)	3778	1988-95	1.500
2002	1990	1968-75	6.000	530I V8/TOURING (E34)	2987	1992-95	3.000	400	1971	1947-51	25.000	GRAND VOYAGER 2.5 TO 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 30/3,3/3,8 V6 (I.S.)	2972-3778	1995-01	3.000
2002 TI	1990	1969-75	8.000	540I V8/TOURING (E34)	3982	1992-95	3.500	402 CABRIOLET	1971	1952-53	30.000	GRAND VOYAGER 3.8 V6 (I.S.)	3778	1995-01	2.500
2002 TIH	1990	1969-75	10.000	M5 (E34)	3535	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 CONVERTIBILE 2.5 V6 24V	2497	1996-00	3.500
2002 TURBO	1990	1973-75	25.000	520I/523I/525I/528I 24V (E39)	2171-2793	1995-02	3.000	405	1971	1955-60	27.000	SEBRING CONVERTIBILE	1996-2736	2001-03	4.000
1800-1800 TOURING	1573-1766	1971-74	4.500	535I 32V (E39)	3498	1995-02	3.500	406	1971	1958-61	25.000	300 M 3 5V6	3518	1998-00	2.000
2000 TOURING	1990	1971-74	5.500	540I 32V (E39)	4.388	1995-02	4.000	407	1971	1961-63	25.000	PT CRUISER	1598-2429	1999-03	2.000
2000 TI TOURING	1990	1971-74	8.000	523I/528I/530I 24V TOURING (E39)	2494-2979	1997-02	4.000	408	1971	1963-65	27.000	VOYAGER 33 (III SERIE)	3301	2001-03	3.500
2500/2800	2494-2788	1968-77	3.500	535I 32V TOURING (E39)	3498	1997-01	4.500	409	1971	1965-67	25.000	GRAND VOYAGER 3.3 (III SERIE)	3301	2001-03	3.000
2800 CS COUPÉ	2788	1968-71	9.000	540I 32V TOURING (E39)	4.388	1997-02	5.000	410	1971	1967-69	25.000	CROSSFIRE	3199	2002-03	6.000
3.0 S	2986	1971-77	3.000	628CS/630I CS/633CS (E24)	2788-3210	1976-82	4.500	411 (TUTTI I MODELLI)	5211-6556	1968-75	23.000	300 5.7 V8	5657	2003	3.000
3.0 SI	2986	1971-77	4.000	635 CS (E24)	3453	1978-82	5.000	412 (TUTTI I MODELLI)	5898-6556	1974-82	25.000	300 5.7 V8 SW	5657	2003	3.500
3.0 L	2986	1974-77	4.000	635 CS (E24)	3453	1982-89	6.000	603 (TUTTI I MODELLI)	5211-5898	1976-82	23.000	NEON 2.0 16V	1996	1994	1.000
3.3 L/LI	3210-3299	1973-77	5.000	628 CS/633CS (E 24)	2788-3210	1982-88	5.000	BRITANNIA				CISITALIA ITALIA			
3.0 CS	2986	1971-76	10.000	M 635 CS (E24)	3453	1984-89	12.000	BRIGAND	5898	1982-94	27.000	202 BERLINETTA	1089	1947-52	20.000
3.0 CSI	2986	1971-76	11.000	728I/728I/730I/732I/733I (E23)	2788-3210	1977-82	2.000	BEALFORT	5898	1984-90	28.000	202 CABRIOLET	1089	1947-52	150.000
3.0 CSL	2986-3003	1971-73	25.000	728I/732I (E23)	2788-3210	1982-86	2.000	BLENHHEIM/BLÉN 2/BLÉN 3	5898	1983-03	28.000	202 SMM SPYDER NUVOLARI	1089	1947-48	250.000
3.0 CSL (BATMOBILE)	3003-3153	1973-75	65.000	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	745I (E23)	3210-3430	1979-82	3.000	BUGATTI FRANCIA				750 GT/850 GT	735-847	1961-63	7.000
315/316/318I (E21)	1573-1766	1979-82	1.500	745I (E23)	3430-3453	1982-86	3.000	TYPE 13	1327-1368	1918-20	180.000	CITROËN FRANCIA			
320/320I (E21 4 CILINDRI)	1990	1975-77	2.000	730I/735I (E32)	2886-3430	1988-92	3.000	TYPE 22	1453	1919-26	180.000	C/C2/C35 HP TORPEDO 2/3 POSTI	856	1922-26	12.000
320 (E21 6 CILINDRI)	1991	1977-82	3.000	735I (E32)	3430	1988-92	3.000	TYPE 22 BRESCIA	1496	1921-26	200.000	B14 TORPEDO	1539	1926-28	14.000
320 CABRIOLET BAUR (E21)	1991	1978-82	4.000	735I (E32)	3430	1988-92	3.000	TYPE 23	1453	1919-26	180.000	B14 BERLINA/LIMOUSINE	1539	1926-28	13.000
323I (E21)	2316	1977-82	4.500	735I (E32)	3430	1988-92	3.000	TYPE 23 BRESCIA	1496	1921-26	200.000	C4 TORPEDO	1628	1928-32	13.000
323I CABRIOLET BAUR (E21)	2316	1978-82	5.000	730I/730I V8/740I V8 (E32)	2986-3982	1992-94	3.500	TYPE 30	1991	1922-26	150.000	C8 BERLINA	2442-2630	1928-32	16.000
318/318I/320I (E30)	1767-1991	1982-87	1.000	750I/L (H.L. E32)	4988	1986-94	5.000	TYPE 35	1991	1924-31	600.000	8A/10A/15A ROSALIE BERLINA	1452-2650	1932-38	14.000
323I (E30)	2316	1982-85	3.500	730I V8/740I V8 (E38)	2997-3982	1994-95	3.000	TYPE 35A	1991	1924-31	600.000	7 A TRACTION AVANT	1303	1934	15.000
320S 2 P (E30)	1990	1988-91	4.500	728I (E38)	2793	1999-01	2.500	TYPE 35T	2261	1926-30	800.000	7 B TRACTION AVANT	1529	1934	15.000
320S 4 P (E30)	1990	1988-90	6.000	730I/735I/740I V8 32V (E38)	3498-4.388	1996-01	3.500	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	750I/L (E38)	5379	1994-01	4.000	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	M5 (E39)	4941	1998-02	5.000	TYPE 37	1496	1925-30	400.000	7 CE TRACTION AVANT	1628	1939-40	14.000
318I CABRIOLET (E30)	1796	1990-93	4.000	M1	3430	1979-81	130.000	TYPE 38A	1991	1927	250.000	11 A TRACTON AVANT	1911	1934-37	14.000
320I CABRIOLET (E30)	1991	1988-92	4.500	Z1	2494	1988-92	25.000	TYPE 40	1496	1926-30	200.000	11 AL TRACTION AVANT	1911	1934-37	15.000
316I/318I/318S/320I (E30)	1596-1991	1987-91	1.000	840 C (V8 32V (E 31)	3982-4.388	1993-00	9.000	TYPE 40A	1628	1930	250.000	11 B TRACTION AVANT	1911	1937-39	14.000
324 D (E30)	2443	1985-90	1.000	850I/850 C V12 (E 31)	4988-5379	1989-00	11.000	TYPE 41 «ROYALE»	12763	1926-33	8.000.000	11 C TRACTION AVANT	1911	1938-40	14.000
325I 24 P (E30)	2494	1985-91	1.500	850 CS V12 (E 31)	5576	1992-96	16.000	TYPE 43/43A GRAND SPORT	2261	1927-31	300.000	11 TRACTION AVANT	1911	1937-45	15.000
325I 24V 24 P (E30)	2494	1981-92	2.000	Z3 1.8/1.9/2.0/2.2	1796-2171	1985-02	8.000	TYPE 44	2992	1927-30	250.000	11 BL TRACTION AVANT	1911	1937-45	15.000
318I/320I TOURING (E30)	1786-1991	1988-91	1.500	Z3 1.5/2.0/3.0 24V	2494-2979	1996-02	8.000	TYPE 46/46S	5360	1929-36	450.000	11 CABRIOLET (TUTTI I MODELLI)	1911	1934-39	55.000
324 TD TOURING (E30)	2443	1988-91	1.000	Z3 M ROADSTER	3201	1997-02	18.000	TYPE 47 GRAND SPORT	2886	1929-30	300.000	15 SX	2867	1938-45	20.000
325I TOURING (E30)	2494	1988-91	2.500	Z3 2.8/3.0 COUPÉ	2793-2979	1998-02	9.000	TYPE 49	3257	1930-34	250.000	15 SX	2867	1946-56	18.000
325IX 24 P (E30)	2494	1985-90	1.500	Z3 M COUPÉ	3201	1998-02	15.000	TYPE 50	4972	1930-34	600.000	11 B NORMALE	1911	1946-57	10.000
325IX TOURING (E30)	2494	1988-92	2.500	Z4 2.2	2171	2003	10.000	TYPE 55 SUPER SPORT	2261	1932-35	1.500.000	11 BL LÉGÈRE	1911	1948-57	11.000
325I CABRIOLET (E30)	2494	1987-92	5.000	Z4 2.5	2494	2003	12.000	TYPE 57 GAMBIER	3257	1933-39	350.000	2 CV	375-425	1948-60	12.000
M3 (E30)	2302	1986-88	14.000	Z4 3.0	2979	2003	13.000	TYPE 57 VALBIER	3257	1933-39	350.000	2 CV SAHARA (BIMOTORE 425X2)	850	1958-66	20.000
M3 CAT (E30)	2302	1989-91	14.000	X5 3.0	2979	1999-03	4.500	TYPE 57 VENTOUX	3257	1933-39	450.000	2 CV SUPER 5	425-602	1961-70	6.000
M3 EVOLUTION (E30)	2302	1989-90	17.000	X5 4.4	4.388	1999-03	5.000	TYPE 57 VENTOUX	3257	1933-39	450.000	AM1 6	602	1961-69	4.000
M3 SPORT EVOLUTION (II) (E30)	2467	1989-90	20.000	323I/325I/328I/330I 24V (E46)	2494-2793	1999-02	3.500	TYPE 57 VENTOUX	3257	1933-39	450.000	AM1 8	602	1969-78	3.000
M3 CAT CABRIOLET (E30)	2302	1988-90	1.000	323I/325I/328I 24V TOURING (E46)	2494-2793	1999-02	3.500	TYPE 57 VENTOUX	3257	1933-39	450.000	AM1 8 BREAK	602	1969-78	3.000
316I/318I (E36)	1596-1796	1990-94	1.000	318I/318I COUPÉ (E46)	1885	1999-02	3.500	TYPE 57 VENTOUX	3257	1933-39	450.000	AM1 8 BREAK	602	1969-78	3.000
320I 24V (E36)	1991	1990-94	1.500	320I 24V COUPÉ (E46)	1991	1999-03	4.000	TYPE 57 VENTOUX	3257	1933-39	450.000	MEHAR	602	1968-87	6.000
323I/325I/328I 24V (E36)	2494-2793	1990-98	2.500	323I/325I/328I/330I 24V.CPÉ (E46)	2494-2793	1999-03	5.000	TYPE 57 ATALANTE	3257	1933-39	1.000.000	MEHAR 4X4	602	1979-86	9.000
318 TDS (E36)	1665	1994	1.000	318I/320I CABRIOLET (E 46)	1995-2171	2000-03	6.000	TYPE 57C	3257	1937-39	500.000	DS 19	1911	1956-62	20.000
325 TD/TDS	2497	1994	1.500	325I/330I CABRIOLET (E 46)	2494-2979	2000-03	6.000	TYPE 57S	3257	1937-39	600.000	DS 19	1911	1963-67	18.000
M3 (E36)	2990	1994-95	8.000	M3 COUPÉ (E 46)	3246	2001-03	11.000	TYPE 57S	3257	1937-39	600.000	DS 19	1985	1967-68	15.000
M3															

Modello	cm³	Anni	Euro
2 CV6 CHARLESTON/DOLLY	602	1980-90	5.500
DIANE	425	1967-68	4.000
DIANE 4/6	435-602	1968-84	3.500
GS BERLINA	1015-1222	1970-79	2.500
GS BREAK	1015-1222	1971-79	2.000
GSA BERLINA	1130-1301	1979-86	2.000
GSA BREAK	1130-1301	1979-86	1.500
LN/LNA	652-1124	1976-86	1.000
VISA 650/1000/1100	652-1124	1978-89	1.000
VISA DECAPOTABILE	1124	1983-85	2.000
VISA SUPER XL(GT/GTI)	1219-1580	1979-89	1.000
VISA 17 D/RD	1769	1984-89	1.500
VISA RALLYE/CHRONO	1219	1982-83	2.000
VISA 4X4 MILLES PISTES	1361	1984-86	4.500
AXEL/DLTD	652-1299	1981-90	750
AX (TUTTI I MODELLI)	954-1360	1986-94	1.000
AX SPORT	1294	1987-93	1.000
AX GT/GTI	1360	1987-95	1.500
AX 1.4 4X4	1360	1991-95	1.000
AX 1.4 D (TUTTI II MOD.)	1361	1988-94	1.000
BK (TUTTI I MODELLI)	1124-1580	1982-92	1.000
BK BREAK (TUTTI I MODELLI)	1360-1905	1985-92	1.000
BK 19 D (TUTTI I MODELLI)	1768-1905	1983-92	1.000
BK 19 D/TD/TZD TURBO	1768	1988-92	1.000
BK 19 D BREAK (TUTTI I MOD.)	1768-1905	1985-92	1.000
BK 19 D/TD/TZD TURBO BREAK	1768	1988-92	1.000
BK 6T/GTI	1905	1983-92	1.500
BK 19 6T 16V	1905	1987-92	1.500
BK 4 TC	2141	1985-86	32.000
BK 19 4X4	1905	1988-92	1.000
BK 19 4X4 BREAK	1905	1988-92	1.000
BK 19 D 4X4	1768-1905	1990-92	1.000
BK 19 D 4X4 BREAK	1768-1905	1990-92	1.000
CK (TUTTI I MOD.)	1985-2500	1974-85	3.000
CK BREAK (TUTTI I MOD.)	1985-2500	1975-85	3.000
CK 2400 GTI	2347	1977-82	3.500
CK 24 BREAK EVASION	2347	1982-84	3.500
CK 2400 PRESTIGE	2347	1976-83	4.000
CK 2200 D/2500 D	2175-2500	1975-86	1.500
CK 2200 D BREAK/2500 D BREAK	2175-2500	1975-86	1.500
CK D LIMOUSINE	2500	1979-83	2.000
CK 25 GTI	2500	1983-85	2.000
CK 20/22	1995-2365	1986-89	2.500
CK BREAK (TUTTI I MOD.)	1995-2500	1986-90	2.500
CK 25 R/GTI	2500	1986-89	4.000
CK 25 GTI TURBO	2500	1985-89	4.500
CK 25 GTI TURBO 2/PRESTIGE	2500	1986-89	5.000
CK 25 PRESTIGE TURBO	2500	1986-89	5.000
CK 25 TRD/TURBO TRD/TURBO 2	2500	1983-89	1.500
CK 25 BREAK RD/TRD/TURBO/TURBO 2	2500	1986-89	1.500
CK LIMOUSINE D/TURBO/TURBO 2	2500	1983-89	2.000
XM 3.0 I V6/V6 24V	2946-2975	1989-00	1.500
XM 3.0 I V6/V6 24V BREAK	2946-2975	1991-00	1.500
XM 2.0/2.0 INJECTION	1998	1989-94	1.000
XM D12/TURBO D12	2088-2138	1989-94	1.000
XM 2.0I BREAK	1998	1991-94	1.000
XM D12/TURBO D12 BREAK	2088-2138	1991-94	1.000
SAXO 1.6 VTS/II SERIE	1387	1996-02	1.500
ZK (TUTTI I MODELLI)	1124-1905	1991-94	1.000
ZK BREAK (TUTTI I MODELLI)	1124-1761	1993-94	1.000
ZK 2.0 16V	1998	1992-97	1.000
ZK D/TD (TUTTI I MODELLI)	1905	1993-94	1.000
ZK D/TD BREAK (TUTTI I MODELLI)	1905	1993-94	1.000
XANTIA 1.6 L8/L20	1580-1998	1993-94	1.000
XANTIA 1.9 D/L9 TD	1905	1993-94	1.000
XANTIA 3.0 V6	2946	1996-00	1.000
EVASION 2.0/2.0 TURBOCT	1998	1994	1.500
EVASION L9 TD	1905	1994	1.000
XSARA COUPE 2.0 16V/VTS	1998	1998-02	1.000
C3 PLURIEL	1960-1587	2002-03	3.000
C5 3.0 V6 24 V	2946	2000-03	1.000
C5 3.0 V6 24V BREAK	2946	2001-03	1.500
C8 3.0 V6 24V	2946	2002-03	2.500

CIZETA ITALIA

V6T	5995	1993-94	200.000
-----	------	---------	---------

DAEWOO COREA DEL SUD

ESPERO	1498-1998	1990-94	500
--------	-----------	---------	-----

DAF OLANDA

800/750 DAFDODIL	500-746	1998-88	3.500
33	746	1968-70	2.500
44	844	1966-70	1.500
55	1108	1967-70	1.500
55 COUPE	1108	1968-70	2.000

Modello	cm³	Anni	Euro
DAIHATSU GIAPPONE			
TAFT F10	958	1975-78	4.500
TAFT F20	1367	1976-84	3.000
ROCKY/D/TD	1998-2765	1984-00	2.000
FERCZA	1590	1988-99	2.000
CHARADE 1.0 TURBO GT TI	963	1992-93	1.000
CHARADE 1.3 4WD	1295	1992-93	1.000

Modello	cm³	Anni	Euro
DAIMLER GRAN BRETAGNA			
DOUBLE SIX LIMOUSINE	3744-7136	1927-35	120.000
DBL8 (2 1/2 LITRE) BERLINA	2522	1938-40	20.000
STRAIGHT EIGHT LIMOUSINE	3960	1936-40	50.000
DB 18 EMPRESS BERLINA	3468	1945-53	17.000
DB 18 CONSORT LIMOUSINE	2522	1945-53	18.000
DB 18 CABRIOLET	2522	1945-53	25.000
DF EMPRESS II LIMOUSINE	3468	1951-54	15.000
DF EMPRESS III LIMOUSINE	3468	1954-57	13.000
CONQUEST CENTURY ROADSTER	2433	1953-58	18.000
CONQUEST CENTURY CABRIOLET	2433	1951-54	15.000
DF REGENCY LIMOUSINE	2652	1951-54	10.000
DF REGENCY II LIMOUSINE	3468	1954-57	10.000
DF SPORTSMAN BERLINA	2652	1951-54	9.000
DF/DK LIMOUSINE	4617	1954-58	15.000
DF/DK REGENCY LIMOUSINE	4617	1954-58	10.000
DF/DK SPORTSMAN BERLINA	4617	1954-58	9.000
DJ CONQUEST BERLINA	2433	1953-58	7.000
DJ CONQUEST LIMOUSINE	2433	1953-58	11.000
MAJESTIC	3794	1958-59	20.000
MAJESTIC MAJOR	4561	1960-68	23.000
MAJESTIC MAJOR LIMOUSINE	4561	1961-68	25.000
SP 250 DART	4561	1959-64	30.000
V8 2.5 LITRE	2548	1962-67	18.000
V8 250	2548	1967-69	17.000
SOVEREIGN	4285	1966-69	10.000
SOVEREIGN 2.8	2791	1969-72	6.000
SOVEREIGN 4.2 I SERIE	4235	1969-73	8.000
DS 420 LIMOUSINE	4235	1968-91	23.000
SOVEREIGN 3.4/L 2 II SERIE	3442-4285	1973-79	6.000
SOVEREIGN 4.2 COUPE II SERIE	4235	1973-77	13.000
DOUBLE SIX 5.3 I SERIE	5345	1972-73	9.000
DOUBLE SIX 5.3 VANDEN PLAS I S.	5345	1972-73	10.000
DOUBLE SIX 5.3 II SERIE	5345	1973-79	7.000
DOUBLE SIX 5.3 VANDEN PLAS II S.	5345	1973-79	8.000
DOUBLE SIX 5.3 COUPE II SERIE	5345	1973-77	16.000
SOVEREIGN 3.4/L 2 III SERIE	3442-4285	1979-86	7.000
DOUBLE SIX 5.3 III SERIE	5345	1979-81	7.000
DOUBLE SIX 5.3 III SERIE H.E.	5345	1981-87	8.000
DOUBLE SIX 5.3 III SERIE H.E.	5345	1987-93	9.000
3.8-4.0 (X J40)	3590-3690	1986-94	5.000
DOUBLE SIX 6.0 (X J40)	5993	1993-94	7.000
SIX 4.0-6.24V	3980	1994-97	7.000
V8 4.0 32V	3996	1998-02	8.000
SUPER V8 4.0 32V	3996	1998-02	10.000
DOUBLE SIX 6.0 V12	5993	1994-97	7.500

Modello	cm³	Anni	Euro
DATSUN GIAPPONE			
FAIRLADY SPORT 1600	1596	1966-70	6.000
FAIRLADY (TUTTI I MODELLI)	1989-1998	1969-78	12.000
FAIRLADY (TUTTI I MODELLI)	1998	1978-81	9.000
240 Z	2383	1969-75	13.000

Modello	cm³	Anni	Euro
DB FRANCIA			
750 CABRIOLET PANHARD	745	1951-54	13.000
750 PANHARD (C. IN ALLUMINIO)	745	1951-54	18.000
750/850 RALLYE (C. IN PLASTICA)	745-851	1955-60	15.000
850 LE MANS	851	1961-62	10.000

Modello	cm³	Anni	Euro
DE LOREAN STATI UNITI			
DMC12	2849	1961-63	26.000

Modello	cm³	Anni	Euro
DE TOMASO ITALIA			
VALLERUNGA	1499-1592	1963-67	80.000
MANGUSTA	4728	1966-70	60.000
PANTERA/PANTER L	5763	1970-80	45.000
PANTERA L	5763	1981-88	40.000
PANTERA GT/GTS (TUTTI I MODELLI)	5763	1972-80	45.000
PANTERA GTS/GTS (TUTTI I MODELLI)	5763	1981-85	47.000
PANTERA GTS/GTS (TUTTI I MODELLI)	5763	1985-90	50.000
NUOVA PANTERA	4942	1990-95	36.000
NUOVA PANTERA TARGA	4942	1991-95	40.000
DEAUVILLE	5763	1971-80	13.000
DEAUVILLE	5763	1981-88	15.000
LONGCHAMP (TUTTI I MODELLI)	5763	1973-89	15.000
LONGCHAMP SPIDER	5763	1980-89	20.000
GUARA	3992-4601	1996-04	23.000
BIGUA/MANGUSTA	4601	1996-01	20.000

Modello	cm³	Anni	Euro
DELAGE FRANCIA			
CO/CO2/GS (GRAND SPORT)	4524	1918-24	45.000
DO	3003	1918-24	35.000
DE/DI/DIS 11 CV	2116-2120	1922-28	35.000
GL (GRAND LUXE)	5854	1924-27	55.000
DM/DMS/DMN 17 CV	3180	1926-30	45.000
DR	2170	1927-30	35.000
D6/D5	2517-3045	1931-33	50.000
D6-11/D6-11S	2000	1933-34	40.000
D6-65	2678	1934-35	55.000
D6-60/D6-80	2449-3226	1935-37	60.000
D6-70	2729	1936-37	65.000
D6-75	2800-2984	1938-40	75.000
D8/D8S	4080	1928-33	120.000
D8-15/D8-15S	2660	1933-39	90.000
D8-85/D8-105	3570	1934-35	120.000
D8-100/D8-120	4300-4750	1935-37	250.000
D4	1480	1933-34	30.000
DH-12	215L	1935-38	35.000
DH-50	2370	1938-39	40.000
S L	2984	1946-54	50.000
SPORT OLYMPIC	2984	1946-54	60.000

Modello	cm³	Anni	Euro
DELAHAYE FRANCIA			
TYPE 82	4410	1919-24	50.000
TYPE 84/84 N	2940	1919-24	35.000
TYPE 87	1843	1921-26	30.000
TYPE 92	2513	1924-28	35.000
TYPE 94	2940	1923-26	35.000
TYPE 97	1847	1923-26	30.000
TYPE 102 M SPORT	2750	1928-31	40.000
TYPE 107/107 M	1785	1926-29	30.000
TYPE 108/108 N	2460	1928-33	35.000
TYPE 109	1496	1929-31	15.000
TYPE 110	2178	1930-31	25.000
TYPE 112	2872	1927-29	35.000
TYPE 122/123	1800	1932-33	20.000
TYPE 124	2102	1931-34	25.000
TYPE 126	2860	1931-34	35.000
TYPE 132 SUPER-LUXE	1800	1934-36	20.000
TYPE 134 SUPER-LUXE/134 N	215L	1933-46	25.000
TYPE 134 G	2371	1938-46	25.000
TYPE 135 SPORT 18 CV	3227	1935-39	90.000
TYPE 135 COMPETITION 18/20 CV	3557	1935-38	100.000
TYPE 135 SPECIAL/COMPETITION	3557	1935-37	180.000
TYPE 135 M/M/S/COMPETITION	3557	1938-62	120.000
TYPE 138 SUPER-LUXE/SPORT S-L	3227	1933-35	35.000
TYPE 143/144	1800-2102	1934	20.000
TYPE 148/148 L	3557	1936-35	50.000
TYPE 154 LONG	2152	1934-35	35.000
TYPE 145/165	4496	1937-38	700.000
TYPE 169	3557	1938-39	7.000
TYPE 175	4455	1947-50	500.000
TYPE 178/180	4455	1947-50	180.000
TYPE 285 BERLINA	3557	1951-54	70.000
TYPE 285	3557	1951-54	100.000
TYPE 182 V.L.R.	1995	1950-53	8.000

Modello	cm³	Anni	Euro
DELTA FILIPPINE			
MINI CRUISER	1587-1961	1974-85	1.500

Modello	cm³	Anni	Euro
DIATTO ITALIA			
20A TORPEDO	1996	1924-27	35.000
20A BERLINA	1996	1924-27	35.000

Modello	cm³	Anni	Euro
DINO ITALIA			
208 GT	1986	1967	

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
385 GT4 2+2	4300	1972-76	25.000	1400 CABRIOLET	1385	1950-54	20.000	850 NORMALE/SUPER	843	1964-68	2.500	UNO DDS	1301	1983-89	1.000
400 GT	4823	1976-79	20.000	1400 A/B DIESEL	1901	1953-58	7.000	850 IDROMATIC	843	1966-68	3.000	UNO 60 D/DS	1698	1985-89	1.000
400I	4823	1979-84	23.000	1400 A	1385	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	1385	1956-58	9.000	850 FAMILIARE	843-903	1965-76	2.000	UNO TURBO I/E/ANTISKID	1301	1985-89	3.500
385 GT4 BB	4300	1973-76	100.000	1900	1901	1952-54	10.000	850 COUPE	843	1965-68	6.000	UNO I SERIE (TUTTI I MOD.)	903-1499	1989-94	1.000
512 BB	4942	1976-81	85.000	1900 GRANLUCE	1901	1952-54	14.000	850 SPORT COUPE	903	1968-71	5.000	UNO SELECTA/SELECTA IE II S.	1116-1499	1989-94	1.000
512 BB	4942	1981-84	80.000	1900 TORPEDO POLIZIA	1901	1952-54	20.000	850 SPIDER	843	1965-68	8.000	UNO L3 D/DS II SERIE	1302	1989-93	1.000
TESTAROSSA	4942	1984-85	50.000	1900 A	1901	1954-56	8.000	850 SPORT SPIDER	903	1968-72	7.000	UNO L7/L9 D/DS II SERIE	1698-1929	1989-94	1.000
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	1994-96	55.000	1900 B GRANLUCE	1901	1956-58	15.000	124 FAMILIARE	1197	1966-74	2.500	RITMO/RITMO SUPER I SERIE	1116-1498	1978-82	1.000
F 40	2636	1987-92	250.000	AR 51	1901	1951-55	8.000	124 SPECIAL	1438	1968-70	2.500	RITMO D I SERIE	1714	1980-83	1.000
456 GT 6TA	5474	1993-99	23.000	AR 55	1901	1955-59	8.000	124 SPECIAL (VIII SERIE)	1438	1970-74	2.000	RITMO 85 S CABR./CARRIO BERTONE	1498	1981-82	2.000
F 355 BERLINETTA	3496	1994-98	35.000	AR 59	1901	1959-73	7.000	124 SPECIAL 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 COUPE	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 COUPE	1608	1969-72	5.000	RITMO SUPER CABRIO 100S	1585	1985-88	2.000
F 50	4698	1995-97	400.000	CAMPAGNOLA A	1901	1955-73	8.000	124 SPORT SPIDER	1438	1968-69	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 125 TC	1965	1981-83	5.000
575 M MARANELLO	5748	2002-03	35.000	CAMPAGNOLA B DIESEL	1901	1960-68	7.000	124 SPORT COUPE 1.6/1.8	1592-1756	1972-74	4.000	RITMO (II SERIE)	1116-1498	1982-85	1.000
550 BARCHETTA	5474	2000-02	90.000	CAMPAGNOLA C DIESEL	1885	1968-73	7.000	124 SPORT COUPE 1.6/1.8	1592-1756	1972-75	10.000	RITMO (III SERIE)	1714	1983-85	1.000
380 MODENA	3596	1999-03	45.000	BV	1996	1952-54	180.000	124 ABARTH RALLY	1756	1972-76	30.000	RITMO 105 TC (II SERIE)	1585	1983-85	2.000
380 SPIDER	3596	2000-03	75.000	BV ZAGATO	1996	1952-54	250.000	SPORT SPIDER	1995	1979-82	8.000	RITMO 130 TC	1995	1983-88	4.500
360 CHALLENGE STRADALE	3596	2003	75.000	1100/103	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	1100/103 FAMILIARE	1089	1953-56	7.500	SPIDER EUROPA VOLVEX PININF.	1995	1982-87	13.000	RITMO D (III SERIE)	1698	1985-87	1.000
				1100/103 TV	1089	1953-56	10.000	125	1608	1967-69	3.000	UNO TURBO DS	1929	1986-87	1.000
				1100/103 TV TRASFORMABILE	1089	1955-56	15.000	125 SPECIAL	1608	1968-70	3.500	REGATA (TUTTI I MODELLI)	1301-1585	1983-90	1.000
				1100/103 E	1089	1956-57	6.500	125 SPECIAL (I SERIE)	1608	1970-72	3.000	REGATA TURBO DS (TUTTI I M.)	1698-1929	1983-90	1.000
				1100/103 E FAMILIARE	1089	1956-57	7.000	DINO COUPE	1967	1967-69	17.000	REGATA WEEKEND (TUTTI I M.)	1301-1585	1984-90	1.000
				1100/103 E TV	1089	1956-57	8.000	DINO 2400 COUPE	2418	1969-72	15.000	REGATA W.D./TURBO DS (TUTTI I M.)	1698-1929	1984-90	1.000
				1100/103 E TV TRASFORMABILE	1089	1956-57	15.000	DINO SPIDER	1987	1968-69	40.000	DUNA	1116-1301	1987-90	500
				1100/103 H	1089	1957-60	5.000	DINO 2400 SPIDER	2418	1969-72	38.000	DUNA WEEKEND	1116-1301	1987-90	750
				1100/103 D FAMILIARE	1089	1957-60	5.500	128	1136	1969-72	2.000	DUNA DS	1698	1987-90	500
				1100/103 H LUSO	1089	1959-60	5.500	128 FAMILIARE	1136	1969-72	2.000	DUNA WEEKEND DS	1698	1987-90	750
				1100 EXP-RT	1089	1960-62	4.500	128 (II SERIE)/SPECIAL	1116-1290	1972-76	1.500	TIPO (TUTTI I MODELLI)	1108-1995	1988-94	1.000
				1100 SPECIAL	1089	1960-62	4.500	128 (III SERIE)	1116-1290	1976-85	1.000	TIPO DS/TURBO DS	1697-1929	1988-94	1.000
				1100 D FAMILIARE	1089	1960-62	5.000	128 FAMILIARE (VIII SERIE)	1116-1290	1972-80	1.000	TIPO 2000 18V	1965	1990-96	1.500
				1100 R	1221	1962-66	3.500	128 RALLY	1197	1971-74	3.500	TIPO 16V	1756	1989-93	1.000
				1100 R FAMILIARE	1089	1966-69	2.500	128 SPORT COUPE S/SL	1116-1290	1971-75	3.500	TEMPRA (TUTTI I MODELLI)	1372-1995	1990-94	1.000
				1200 GRANLUCE	1221	1957-60	5.000	XI/9	1290	1972-78	6.500	TEMPRA DS/TURBO DS	1929	1990-94	1.000
				1200 TRASFORMABILE	1221	1957-60	13.000	XI/9 FIVE SPEED IN BERTONE	1498	1978-83	5.500	TEMPRA SW (TUTTI I MODELLI)	1372-1995	1990-94	1.000
				1200 CABRIOLET	1221	1959-63	11.000	XI/9 FIVE SPEED BERTONE	1498	1984-88	6.000	TEMPRA SW DS/TURBO DS	1929	1990-94	1.000
				600 (VETRI SCORREVOLI)	633	1955-57	10.000	130 BERLINA 2800	2896	1969-71	4.000	TEMPRA 2.0 IE STATION WAGON 4X4	1995	1992-95	1.000
				600 TRAS.F. (VETRI SCORREVOLI)	633	1956-57	11.000	130 BERLINA 3200	3235	1971-77	5.000	CROMA 1.6/CHT/E./2.0 16V	1585-1995	1985-94	1.000
				600	633	1957-60	8.000	130 COUPE	3235	1971-77	7.000	CROMA 2.0 IE TURBO	1995	1985-96	1.000
				600 TRASFORMABILE	633	1957-60	8.500	126/126 PERSONAL	594-652	1972-83	1.500	CROMA 2.5 V6	2492	1993-96	1.500
				600 D	767	1960-69	4.500	126/BIS/UP	652-704	1983-94	1.000	CROMA D	2499	1986-90	1.000
				600 D TRASFORMABILE	767	1960-69	5.000	127 (I SERIE)	903	1971-77	2.000	CROMA TURBO D	2499	1986-94	1.000
				600 MULTIPLA	633	1956-60	14.000	127 (II SERIE)	903-1049	1977-81	2.000	CROMA 1.9 TD-ID	1929	1988-94	1.000
				600 D MULTIPLA	767	1960-67	12.000	127 (III SERIE/UNIFICATA)	903-1049	1981-86	1.000	PUNTO (TUTTI I MODELLI)	1108-1581	1983-94	1.000
				NUOVA 500	479	1957	12.000	127 (III SERIE DIESEL)	1301	1981-83	1.000	PUNTO D/TD	1698	1993-94	1.000
				NUOVA 500 ECONOMICA	479	1957-59	10.000	127 PANORAMA	1049	1980-86	1.000	PUNTO GT TURBO	1372	1994-99	2.500
				NUOVA 500 NORMALE	479	1957-59	11.000	127 PANORAMA DIESEL	1301	1981-83	750	PUNTO CABRIO	1242-1581	1994-00	2.000
				NUOVA 500 TETTO APRIBILE	479	1959-60	10.000	127 PANORAMA D	1301	1983-86	500	ELBA	1297-1580	1986-90	500
				NUOVA 500 SPORT	499	1959-60	14.000	127 SPORT	1049	1978-81	3.500	COUPE 2.0 16V/TURBO 16V	1995	1994-96	2.000
				NUOVA 500 SPORT TETTO APRIBILE	499	1959-60	13.000	127 SPORT 5 MARCE	1301	1981-83	3.000	COUPE 2.0 20V/TURBO 20V	1998	1996-00	3.000
				500 D	499	1960-65	7.000	147 DIESEL	1301	1983-86	500	BARCHETTA 16V	1747	1995-02	5.000
				500 F	499	1965-72	5.000	131 (VIII SERIE) BERLINA	1301-1585	1974-83	1.500	BARCHETTA 16V (II SERIE)	1747	2002-03	5.500
				500 LUSO	499	1968-72	4.500	131 (VIII SERIE) PANORAMA	1301-1585	1974-84	1.500	BRAVO HGT 2.0 20V	1998	1995-01	1.500
				500 GIARDINIERA	499	1960-66	5.500	131 SUPERMIRAF. BERLINA	1301-1995	1978-83	1.000	CINQUECENTO	704-903	1991-94	1.000
				500 R	594	1972-75	4.000	131 SUPERMIRAF. PANORAMA	1301-1995	1978-84	1.000	CINQUECENTO SPORTING	1108	1994	1.500
				1800/1800 B	1795	1959-68	6.000	131 PANORAMA D	1995-2445	1978-84	1.000	STILO 24 ABARTH 3P SELE SPEED	2446	2001-03	2.500
				1800/1800 B FAMILIARE	1795	1959-68	7.000	131 RALLY ABARTH	1995	1976-78	30.000	STILO 24 ABARTH 5P SELE SPEED	2446	2001-03	2.000
				2100	2054	1959-61	6.500	131 RACING	1995	1978-81	2.500	ULYSSE 2.0/2.0 TURBO	1995	1994	1.500
				2100 SPECIALE	2054	1959-61	7.500	131 RACING VOLUMETRICA	1995	1981	5.000	ULYSSE 1.9 TD	1905	1994	1.000
				2100 FAMILIARE	2054	1959-61	7.500	131 VOLUMETRICA 4 PORTE	1995	1981-83	4.000				
				2300	2279	1961-63	8.000	132 (TUTTI I MODELLI)	1582-1995	1972-81	1.500	FORD FRANCIA			
				2300 SPECIALE	2279	1961-63	9.000	132 DIESEL (TUTTI I MOD.)	1995-2445	1978-81	1.000	T "BORDELAISE"	2896	1974-28	16.000
				2300 LUSO	2279	1963-68	7.500	NUOVA CAMPAGNOLA BENZ. CORTA	1995	1974-87	4.500	A	3285	1978-82	18.000
				2300 FAMILIARE	2279	1961-63	9.000	NUOVA CAMPAGNOLA BENZ. LUNGA	1995	1974-87	4.000	AF	2043	1978-82	12.000
				2300 COUPE	2279	1961-65	13.000	NUOVA CAMPAGNOLA DIESEL CORTA	2445	1978-87	3.500	ALSACE (MATFORD)	3621	1935-36	15.000
				2300 COUPE S	2279	1961-69	15.000	NUOVA CAMPAGNOLA DIESEL LUNGA	2445	1978-87	3.000	V6-62 (MATFORD)	2225	1936-37	12.000
				1300	1285	1961-66	3.500	ARGENTA (TUTTI I MODELLI)	1585-1995	1981-85	1.000	V6-68 (MATFORD)	3621	1936-37	15.000
				1300 FAMILIARE	1285	1961-66	4.000	ARGENTA DIESEL	2445	1981-85	1.000	V6-72 (MATFORD)	2225	1937	8.000
				1500/1500 C	1481	1961-67	3.500	ARGENTA VOLUMEX	1995	1983-85	1.500	V6-76 (MATFORD)	3621	1937	12.000
				1500 COUPE	1481	1964-65	10.000	ARGENTA TURBO DIESEL	2445	1983-85	1.000	V6-F-81 (MATFORD)	3621		

Modello	cm ³	Anni	Euro
COMETE	2158-2351	1961-53	6.500
MONTE-CARLO	3923	1963-54	8.000
FORD GERMANIA			
NÖLN	921	1933-36	7.000
RHEINLAND	3285	1934-36	20.000
RHEINLAND CABRIOLET	3285	1934-35	25.000
EFEL	1172	1935-39	6.000
EFEL CABRIOLET	1172	1936-39	8.000
EFEL ROADSTER	1172	1936-39	9.000
V8	2225-3620	1935-41	25.000
V8 CABRIOLET	3620	1937-39	35.000
TAUNUS (TUTTI I MOD.)	1172	1939-52	5.000
TAUNUS DE LUXE CABRIOLET	1172	1951	6.500
TAUNUS 12M G13 (TUTTI I MOD.)	1172	1952-59	4.500
TAUNUS 12M G13 CABRIOLET	1172	1953-59	5.500
TAUNUS 12M (TUTTI I MOD.)	1172-1498	1959-62	3.500
TAUNUS 12M CABRIOLET	1172-1498	1959-62	5.500
TAUNUS 15M G48 (TUTTI I MOD.)	1498	1955-58	3.500
TAUNUS 15M G48 CABRIOLET	1498	1955-58	4.500
TAUNUS 17M P2 (TUTTI I MOD.)	1699	1957-60	4.000
TAUNUS 17M P2 CABRIOLET	1699	1957-60	6.000
TAUNUS 17M P3 (TUTTI I MOD.)	1498-1758	1960-64	4.000
TAUNUS 17M P3 TURNER	1498-1758	1960-64	4.000
TAUNUS 17M P3 CABRIOLET	1699	1960-64	5.500
TAUNUS 12M P4/12M P4 TS	1183-1498	1962-66	3.500
TAUNUS 12M P4 CABRIOLET	1498	1963-66	5.000
TAUNUS 17M P5 (TUTTI I MOD.)	1498-1699	1964-67	3.500
TAUNUS 17M P5 TURNER	1498-1699	1964-67	3.500
TAUNUS 20M P5 (TUTTI I MOD.)	1998	1964-67	3.500
TAUNUS 20M P5 TURNER	1998	1964-67	3.500
TAUNUS 12M P6 (TUTTI I MOD.)	1183-1305	1966-70	2.500
TAUNUS 15M P6 (TUTTI I MOD.)	1498-1699	1966-70	2.500
17M P7A (TUTTI I MOD.)	1498-1998	1967-68	3.000
17M P7A TURNER	1498-1998	1967-68	3.000
20M P7A (TUTTI I MOD.)	1998-2293	1967-68	3.000
20M P7A TURNER	1998	1967-68	3.000
20M P7A CABRIOLET	1998	1967-68	4.500
OSI 20M/TS COUPE	1998-2293	1967-68	7.000
17M P7B (TUTTI I MOD.)	1498-2293	1968-71	3.000
17M P7B TURNER	1498-2293	1968-71	3.000
17M P7B CABRIOLET	1699-2293	1968-71	4.500
20M P7B (TUTTI I MOD.)	1998-2550	1968-71	3.000
20M P7B TURNER	1998-2550	1968-71	3.000
26M P7B (TUTTI I MOD.)	2550	1969-71	3.500
TAUNUS BERLINA (I/II/III SERIE)	1293-1993	1971-82	1.500
TAUNUS S.W. I/II/III SERIE	1297-1993	1971-82	1.500
ESCORT (TUTTI I MODELLI)	940-1298	1968-74	1.500
ESCORT MEXICO	1601	1971-75	10.000
ESCORT RS 1800	1601	1971-75	12.000
ESCORT RS 1800	1635	1975-77	12.000
ESCORT RS 2000	1993	1974-77	14.000
ESCORT RS 2000	1993	1977-80	8.500
ESCORT II SERIE (TUTTI I MOD.)	940-1297	1975-80	1.000
ESCORT II SERIE (TUTTI I MOD.)	1117-1597	1980-90	1.000
ESCORT II SERIE D	1608-1753	1983-90	1.000
ESCORT II SERIE CABRIOLET	1392-1597	1983-90	2.000
ESCORT XR3I/XR3I	1597	1980-90	2.000
ESCORT RS TURBO	1597	1984-90	2.500
ESCORT IV SERIE (TUTTI I MOD.)	1119-1796	1990-94	1.000
ESCORT IV SERIE D	1753	1990-94	1.000
ESCORT IV SERIE XR3I	1796	1990-94	1.500
ESCORT IV SERIE SW (TUTTI I MOD.)	1119-1796	1990-94	1.000
ESCORT IV SERIE SW D	1753	1990-94	1.000
ESCORT RS 2000 (IV SERIE)	1998	1991-94	2.000
ESCORT RS 2000 4X4 (IV SERIE)	1998	1993-97	2.500
ESCORT RS TURBO COSWORTH 4X4	1993	1992-95	8.000
ESCORT IV SERIE CABRIOLET	1392-1796	1990-96	2.000
ORION (I) SERIE (TUTTI I MOD.)	1297-1598	1983-90	1.000
ORION (II) SERIE D	1608-1753	1983-90	1.000
ORION (II) SERIE (TUTTI I MODELLI)	1297-1598	1990-93	1.000
ORION (III) SERIE D	1753	1990-93	1.000
CAPRI (VII) SERIE (TUTTI I MOD.)	1305-2293	1969-73	3.500
CAPRI (III) SERIE (TUTTI I MOD.)	1283-2994	1974-78	2.500
CAPRI (IV) SERIE (TUTTI I MOD.)	1288-2994	1978-87	2.000
CAPRI 2600 RS	2637	1970-73	20.000
CAPRI 2800 RS TURBO	2792	1981-83	6.000
CONSUL GRANADA BERL. I SERIE	1699-2994	1972-77	1.500
CONSUL GRANADA S.W. I SERIE	1699-2994	1972-77	1.500
GRANADA BERLINA II SERIE	1699-2792	1977-85	1.000
GRANADA D II SERIE	1948-2499	1977-85	1.000
GRANADA S.W. II SERIE	1699-2792	1977-85	1.000
GRANADA D S.W. II SERIE	1948-2499	1978-85	1.000
FIESTA (I) SERIE (TUTTI I MOD.)	957-1392	1976-88	1.000
FIESTA II SERIE D	1608	1983-88	1.000

Modello	cm ³	Anni	Euro
FIESTA XR 2	1598	1981-88	1.500
FIESTA XR 2i	1598-1796	1989-95	1.000
FIESTA TURBO	1597	1990-93	2.000
FIESTA II SERIE (TUTTI I MOD.)	1001-1598	1989-94	1.000
FIESTA II SERIE D	1753	1989-94	1.000
SIERRA (TUTTI I MODELLI)	1294-2935	1982-92	1.000
SIERRA S.W. (TUTTI I MODELLI)	1593-2294	1982-92	1.000
SIERRA DIESEL TD (TUTTI I MOD.)	1753-2304	1982-92	1.000
SIERRA D/TD SW (TUTTI I MOD.)	1753-2304	1982-92	1.000
SIERRA XRMi	2792	1982-85	1.500
SIERRA XRMi 4X4/2.8i 4X4	2792-2935	1985-92	1.500
SIERRA 2.8i 4X4 SW	2792	1986-89	1.500
SIERRA 2.9i 4X4	2933	1988-92	1.500
SIERRA 2.9i 4X4 SW	2933	1988-92	1.500
SIERRA RS COSWORTH	1993	1986-87	10.000
SIERRA RS 500 COSWORTH	1993	1987	15.000
SIERRA COSWORTH 4X4 (3 VOLUMI)	1993	1988-93	8.000
RS 200	1803	1985-86	75.000
SCORPIO (TUTTI I MODELLI)	1796-2935	1985-94	1.000
SCORPIO QTD (TUTTI I MOD.)	2498	1986-94	1.000
SCORPIO SW (TUTTI I MODELLI)	1998-2935	1991-94	1.000
SCORPIO TD SW	2498	1991-94	1.000
SCORPIO 2.8i/2.9i 4X4	2792-2935	1986-94	1.000
SCORPIO 2.9i 24V/4X4	2935	1991-94	1.500
SCORPIO 2.9i V6/2.9i V6 24V SW	2935	1992-94	1.500
SCORPIO 2.0i/2.0i 16V (II S.)	1998	1994	1.000
SCORPIO 2.0i/2.0i 16V SW (II S.)	1998	1994	1.000
SCORPIO TD (II S.)	2500	1994	1.000
SCORPIO TD SW (II S.)	2500	1994	1.000
SCORPIO 2.9i V6/2.9i V6 24V (II S.)	2935	1994-98	1.500
SCORPIO 2.9i V6/2.9i V6 24V SW (II S.)	2935	1994-98	1.500
MONDEO 4 P/5 P. (TUTTI I MOD.)	1597-1998	1989-94	1.000
MONDEO 2.5i V6 24V/ST-200	2544	1994-99	1.000
MONDEO SW (TUTTI I MODELLI)	1597-1998	1993-94	1.000
MONDEO 2.5i V6 24V SW/ST-200	2544	1994-99	1.500
MONDEO TD 4P/5P.	1753	1993-94	1.000
MONDEO TD SW	1753	1993-94	1.000
GALAXY 2.8 VR6II SERIE	2792	1995-03	2.500
PUMA	1388-1679	1997-01	1.500
COUGAR 2.0i 16V/2.5i V6 24V	1988-2544	1999-01	1.500
MONDEO 2.5i V6 24V (I SERIE)	2495	2000-03	1.000
MONDEO 2.5i V6 24V SW (I SERIE)	2495	2000-03	1.500
MONDEO 3.0i V6 ST220 (II SERIE)	2967	2002-03	2.500
SPORT KA	1597	2003	2.000
STREET KA	1597	2003	3.000
FOCUS ST 170/ST 170 SW	1988	2002-03	3.000
FOCUS RS 215	1988	2003	5.000
FORD GRAN BRETAGNA			
PREFECT E93A-E493A	1172	1938-53	6.000
POPULAR 103 E	1172	1953-59	5.000
PREFECT 107 E	997	1959-61	4.000
ANGLIA E94A-E494A	993	1939-53	5.000
ANGLIA PREFECT POPULAR 100 E	1172	1953-62	4.000
ANGLIA/ANGLIA ESTATE 105 E	997	1959-67	4.000
ANGLIA SUPER/SUPER ESTATE 123 E	1198	1962-65	4.000
CONSUL (TUTTI I MOD.)	1508	1951-56	3.500
CONSUL MK2 (TUTTI I MOD.)	1703	1956-62	4.000
CONSUL CONVERTIBLE	1508	1952-56	4.500
CONSUL CONVERTIBLE MK2	1703	1956-62	6.000
CONSUL 315	1340-1498	1961-63	3.500
CONSUL CAPRI	1340-1498	1961-64	4.500
CORSAIR (TUTTI I MODELLI)	1498-1996	1964-70	3.000
CORTINA MK1 (TUTTI I MOD.)	1198-1500	1962-66	2.500
CORTINA MK2 (TUTTI I MOD.)	1298-1599	1967-70	1.500
CORTINA LOTUS MK1	1558	1964-66	32.000
CORTINA TWIN CAM MK2 (LOTUS)	1558	1967-69	20.000
ZEPHYR SIX	2262	1951-56	4.000
ZEPHYR CONVERTIBLE	2262	1952-56	5.500
ZEPHYR ZODIAC	2262	1953-56	4.000
ZEPHYR MK2	2553	1956-62	4.500
ZEPHYR MK2 CONVERTIBILE	2553	1956-62	6.000
ZODIAC MK2	2553	1956-62	4.500
ZODIAC MK2 CONVERTIBLE	2553	1956-62	6.000
ZEPHYR 4 MK3	1703	1962-66	3.500
ZEPHYR 6 MK3	2553	1962-66	4.000
ZODIAC MK3	2553	1962-66	4.000
ZEPHYR 4 MK4	1994	1966-72	2.500
ZEPHYR 6 MK4	2994	1966-72	3.000
ZODIAC MK4	2994	1966-72	3.500
FORD STATI UNITI			
GPW	2199	1941-45	25.000
MUTT M 151/A1/A2	2319	1938-88	10.000
BRONCO	2781-4946	1966-75	6.000
BRONCO	4918-5766	1976-96	5.000

Modello	cm ³	Anni	Euro
BRONCO II	2347-2930	1983-86	3.000
MAVERICK 2.7 TD	2663	1992-96	4.000
EXPLORER	3958	1990-94	4.000
EXPLORER	3958-4942	1995-03	5.000
THUNDERBIRD	3950	2001-03	10.000
GAZ RUSSIA			
69 M/AM	2430	1953-73	3.500
GIANNINI ITALIA			
750 TV	797	1962-64	10.000
850 GT/900 GT	848-901	1963-64	10.000
500 GT	586	1963-65	10.000
500 TV/TV S	498	1963-65	12.000
500 TV (TUTTI I MODELLI)	498	1965-72	9.000
500 TV R/500 GT R	594-694	1973-75	10.000
590 GT (TUTTI I MODELLI)	596	1964-72	14.000
590 CORSA REPLICA	652	1993	6.000
850 NP (TUTTI I MODELLI)	652	1970-72	9.000
1300 S/1500 GL	1295-1498	1963-67	5.500
850/950/1000 (TUTTI I MODELLI)	843-990	1964-71	8.000
850/950/1000 COUPE	843-990	1965-72	12.000
850/950/1000 SPIDER	843-990	1965-72	12.000
850/950 VIGNALE (TUTTI I MODELLI)	843-990	1964-68	10.000
950/1000 GRAND PRINX F. LOMBARDI	843-994	1968-71	16.000
124 S/124 TV	1197-1297	1967-70	4.000
128 (TUTTI I MODELLI)	1116-1580	1970-80	4.000
X19 SPECIAL	1290	1973-78	8.000
128 GP (TUTTI I MODELLI)	594-794	1973-80	2.500
127 NP (TUTTI I MODELLI)	903-1049	1971-81	4.000
132 2000	1936	1972-78	3.500
PANDA (TUTTI I MODELLI)	652-903	1981-85	2.500
RITMO (TUTTI I MODELLI)	1116-1301	1979-85	3.500
RITMO TURBODIESEL	1714	1982-85	1.000
REGATA TURBODIESEL	1714	1984-85	1.000
UND TURBO	903	1984-85	1.500
GINETTA GRAN BRETAGNA			
G2	1172	1958-60	15.000
G3	997	1961	15.000
G4	997	1960-69	15.000
G15	875-998	1967-74	10.000
G21	1599-2954	1970-79	12.000
G32	1597	1982-88	8.000

Modello	cm ³	Anni	Euro
18/50	2110	1930-32	18.000
18/60	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

Modello	cm ³	Anni	Euro
H2	5967	2003	12.000

HYUNDAI COREA DEL SUD

Modello	cm ³	Anni	Euro
PONY I SERIE (TUTTI I MOD.)	1238-1398	1975-82	750
PONY II SERIE (TUTTI I MOD.)	1238-1398	1982-90	900
PONY III SERIE (TUTTI I MOD.)	1289-1468	1990-94	500
PONY COUPÉ	1468	1980-82	750
SCOUPÉ	1468-1495	1980-95	750
COUPÉ (VII SERIE)	1600-1975	1996-01	1.000
LANTRA (TUTTI I MOD.)	1468-1836	1990-94	500
SONATA (TUTTI I MOD.)	1796-1997	1988-94	900
COUPÉ/TIBURON	1589-2656	2002-03	1.000
ACCENT (TUTTI I MOD.)	1341-1495	1994	500

IATO ITALIA

Modello	cm ³	Anni	Euro
1.8/1.9 TD/2.0 CHT	1580-1995	1991-93	1.000

INNOCENTI ITALIA

Modello	cm ³	Anni	Euro
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
M3/M3S	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	8.000
MINI COOPER MK2	998	1968-70	8.000
MINI COOPER MK3	998	1970-72	8.000
MINI T MK1 LEGNO	848	1966-68	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
REAGENT	1275-1495	1974-76	1.000
MINI 90/120 (TUTTI I MOD.)	998-1275	1974-82	1.500
MINI DE TOMASO	1275	1976-83	3.500
MINI DE TOMASO TURBO	993	1983-90	3.000
3 CILINDRI (TUTTI I MODELLI)	993	1982-87	1.000
3 S DIESEL/MINI DIESEL	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 3 P/5 P.	1498	1992-94	750
ELBA 1.7 D SPORTE	1697	1992-94	750
KORAL 4565	903-1116	1991-93	900
KORAL CABRIO 65	1301	1992-93	750

INTERNATIONAL HARVESTER STATI UNITI

Modello	cm ³	Anni	Euro
SCOUT	2491-4375	1961-68	6.000
SCOUT	3203-4976	1969-75	5.000
SCOUT	3203-5653	1976-82	5.000

ISO ITALIA

Modello	cm ³	Anni	Euro
ISETA	198-236	1953-56	15.000

ISO RIVOLTA ITALIA

Modello	cm ³	Anni	Euro
GT 300/IR 300	5359	1962-70	40.000
GT 340/IR 340	5359	1962-70	45.000
4S (4 SPORTELLI)/FDIA/IR 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 «MARBORO»	5762	1972-74	30.000
GRIFO 6L 600-365 CV/IR	5359	1965-70	120.000
GRIFO 7 LITRI	6998	1968-70	200.000
GRIFO IR8	5762	1971-74	150.000
GRIFO R9 CAN AM	6998	1971-74	200.000

ISOTTA FRASCHINI ITALIA

Modello	cm ³	Anni	Euro
TPO 8	5998	1919-24	500.000
TPO 8A	7370	1924-30	600.000
TPO 8B	7370	1930-32	700.000
TPO 8AS	7370	1924-30	700.000
TPO 8A SS	7370	1928-32	750.000

ISUZU GIAPPONE

Modello	cm ³	Anni	Euro
TROOPER	2228-3165	1981-96	2.000

ITALA ITALIA

Modello	cm ³	Anni	Euro
TPO 90 - 25/35 HP	2813	1919-26	36.000
TPO 96 BERLINA	1954	1923-28	33.000
TPO 8L BERLINA	1995	1925-32	45.000

JAGUAR GRAN BRETAGNA

Modello	cm ³	Anni	Euro
SS1 COUPÉ/CABRIOLET	2054-2663	1932-36	85.000
SS2 COUPÉ/CABRIOLET	1052-1343	1932-36	75.000
SS90 ROADSTER	2663	1935	150.000
SS100 ROADSTER	2663-3485	1936-41	300.000
11/2 LITRE BERLINA	1776	1935-40	40.000
11/2 LITRE BERLINA	1776	1945-49	40.000
11/2 LITRE CABRIOLET	1776	1935-40	60.000
21/2 LITRE BERLINA	2663	1935-40	40.000
21/2 LITRE BERLINA	2663	1945-49	40.000
21/2 LITRE CABRIOLET	2663	1935-40	60.000
31/2 LITRE BERLINA	3485	1938-40	40.000
31/2 LITRE BERLINA	3485	1945-49	40.000
31/2 LITRE CABRIOLET	3485	1938-40	60.000
31/2 LITRE DROP HEAD COUPÉ	3485	1945-49	55.000
KK 120 O.T.S. (CARR. ALLUMINIO)	3442	1948-50	150.000
KK 120 O.T.S. (CARR. ACCIAIO)	3442	1950-54	100.000
KK 120 FIXED HEAD COUPÉ	3442	1951-54	55.000
KK 120 DROP HEAD COUPÉ	3442	1953-54	80.000
KK 140 OPEN TWO SEATER	3442	1954-57	80.000
KK 140 FIXED HEAD COUPÉ	3442	1954-57	45.000
KK 140 DROP HEAD COUPÉ	3442	1954-57	65.000
KK 150 OPEN TWO SEATER	3442-3781	1957-61	60.000
KK 150 S OPEN TWO SEATER	3442-3781	1958-61	65.000
KK 150 FIXED HEAD COUPÉ	3442-3781	1957-61	40.000
KK 150 S FIXED HEAD COUPÉ	3442-3781	1958-61	45.000
KK 150 DROP HEAD COUPÉ	3442-3781	1957-61	50.000
KK 150 S DROP HEAD COUPÉ	3442-3781	1958-61	55.000
C TYPE	3442	1951-53	1500.000
D TYPE	3442-3781	1954-57	2.000.000
KK SS	3781	1956-57	1.000.000
MK V BERLINA	2663-3485	1948-50	35.000
MK V DROP HEAD COUPÉ	2663-3485	1948-50	55.000
MK VII	3442	1950-54	20.000
MK VII M	3442	1955-56	22.000
MK VIII	3442	1956-58	25.000
MK IX	3781	1959-61	28.000
24 LITRE	2483	1955-59	17.000
34 LITRE	3442	1957-59	22.000
MK2 24 LITRE	2483	1959-67	20.000
MK2 34 LITRE	3442	1959-67	26.000
MK2 3.8 LITRE	3781	1959-67	30.000
3.4 S	3442	1964-68	15.000
3.8 S	3781	1964-68	17.000
MK X	3781-4235	1961-66	14.000
420	4235	1966-68	12.000
420 G	4235	1966-70	15.000
240	2483	1967-69	15.000
340	3442	1967-68	17.000

JEEP STATI UNITI

Modello	cm ³	Anni	Euro
MB/GPW	2199	1941-45	25.000
GP	2199	1942-43	22.000
M 38	2199	1950-52	18.000
M 38 A1	2199	1952-68	14.000
STATION WAGON	2199-3703	1946-62	15.000
M 42 MIGHTY MITE	1775	1959-72	8.000
CJ-2A/3A/3B	2199	1945-67	10.000
CJ-5	2199	1955-65	8.000
CJ-5	2199-3801	1966-70	7.000
CJ-5	2199-4981	1971-79	7.000
CJ-5	2475-4981	1980-85	7.000
CJ-5 RENEGADE	4981	1970-79	12.000
CJ-5 RENEGADE	4981	1980-85	12.000
CJ-6	2199	1955-65	7.000
CJ-6	2199-3801	1966-70	5.000
CJ-6	2199-4981	1971-79	6.000
CJ-6	2475-4981	1980-85	6.000
CJ-7	2199-4981	1976-79	7.000
CJ-7	1995-4981	1980-86	7.000
E TYPE I SERIE FLAT FLOOR COUPÉ	3781	1961-62	75.000
E TYPE I SERIE FLAT FLOOR SPIDER	3781	1961-62	75.000
E TYPE I SERIE COUPÉ	3781	1962-64	55.000
E TYPE I SERIE SPIDER	3781	1962-64	65.000
E TYPE I SERIE COUPÉ	4235	1964-68	50.000
E TYPE I SERIE COUPÉ 2+2	4235	1966-68	40.000
E TYPE I SERIE SPIDER	4235	1964-68	60.000
E TYPE II SERIE COUPÉ	4235	1968-71	42.000
E TYPE II SERIE COUPÉ 2+2	4235	1968-71	32.000
E TYPE II SERIE SPIDER	4235	1968-71	50.000
E TYPE VI 2 COUPÉ	5345	1971-73	30.000
E TYPE VI 2 ROADSTER	5345	1971-75	45.000
XJ6 2.8	2791	1968-73	8.000
XJ6 4.2 I SERIE	4235	1968-73	6.000
XJ12/XJ12L I SERIE	5345	1972-73	7.000
XJ6 3.4/4.2/L 2 II SERIE	3442-4235	1973-79	13.000
XJ6 4.2 COUPÉ II SERIE	4235	1975-77	6.000
XJ12 II SERIE	5345	1973-79	6.000
XJ12 COUPÉ II SERIE	5345	1975-77	6.000
XJ6 3.4/4.2 III SERIE	3442-4235	1979-86	15.000
XJ12 H.E. III SERIE	5345	1979-88	7.000

Modello	cm ³	Anni	Euro
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	5.500
SOVEREIGN 3.2-4.0 (XJ40)	3229-3990	1990-94	6.500
XJ12 6.0 (XJ40)	5993	1993-94	7.000
XJ-R (XJ40)	3980	1990-94	7.500
XJ6 3.2/4.0/SOVEREIGN (X 300)	3239-3990	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
XJS 3.6/3.6 CAT	3500	1983-91	12.000
XJS 4.0	3980	1991-96	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	3980-5993	1988-96	20.000
XJ Z20	3498	1992-94	180.000
XKB COUPÉ	3996-4196</		

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
LANCHESTER GRAN BRETAGNA															
40	6178	1919-28	45.000	FLAVIA 2000 LX/2000 LX INIEZ.	1991	1969-71	6.000	THEMA 2.0 IE. 16V TURBO III SERIE	1995	1982-94	1.500	FREELANDER SOFTBACK TD	1950-1994	1997-03	2.500
21	31.000-3327	1923-31	30.000	FLAVIA COUPÉ 2000	1991	1969-71	9.000	THEMA 3.0 V6 III SERIE	2500	1992-94	2.000	FREELANDER WAGON TD	1950-1994	1997-03	3.500
30	44.37	1928-33	40.000	FLAVIA COUPÉ 2000 INIEZIONE	1991	1970-71	9.500	THEMA TURBO DS III SERIE	2500	1992-94	1.000	LEXUS GIAPPONE			
40	6180	1928-31	40.000	2000 BERLINA 4M/5M	1991	1971-75	4.000	THEMA 2.0 IE. 16V SW III SERIE	1995	1992-94	1.000	GS 300/GS 430	2997-4293	2000-03	3.000
10	1203	1932-35	10.000	2000 I.E. BERLINA	1991	1972-75	5.000	THEMA 2.0 IE. 16V TURBO SW III S.	1995	1992-94	1.500	LS 430	4293	2000-03	3.000
18	2504	1933-34	18.000	2000 COUPÉ	1991	1971-74	10.000	THEMA 3.0 V6 III SERIE SW	2959	1992-94	2.000	SC 430	4293	2001-03	7.000
LIGHT 6	1378	1933-37	12.000	2000 COUPÉ HF	1991	1971-74	12.000	THEMA TURBO DS SW III SERIE	2500	1992-94	1.000	RX 300/330	2994-3302	2001-03	4.000
E 18	2390	1935	18.000	FULVIA BERLINA	1091	1963-64	4.000	DEHRA (TUTTI I MODELLI)	1581-1995	1989-94	1.000	LLOYD GERMANIA			
SPECIAL S-8	4625	1936-39	30.000	FULVIA 2C	1091	1964-69	4.000	DEBRA TURBO DS	1929	1989-94	1.000	LP 600	596	1955-61	3.500
11	1444	1936-39	8.000	FULVIA GT	1216	1967	4.500	DEBRA 2.0 IE. TURBO HF	1995	1992-94	1.500	ALEXANDER	596	1957-61	3.500
18	2656	1936-39	18.000	FULVIA GT	1231	1967-69	4.500	DEBRA 2.0 I.E. TURBO INTEGRALE HF	1995	1992-94	1.500	ARABELLA	897	1959-63	4.000
ROADRIDER	1527	1937-38	10.000	FULVIA GTE	1298	1968-69	5.000	K 20 20V/24 20V	1998-2446	1994	1.000	LOTUS GRAN BRETAGNA			
14	1809	1937-39	11.000	FULVIA BERLINA 1.3 (M/5M)	1298	1969-72	4.000	K 20 TURBO 16V	1995	1994	1.000	SEVEN I S. (MOT. AUSTIN/FORD)	948-1172	1957-62	30.000
10	1287	1946-51	8.000	FULVIA COUPÉ	1216	1965-67	9.000	K 24 TD	1995	1994	1.000	SEVEN II SERIE	1498	1962-65	27.000
14 LEDA	1968	1950-54	7.000	FULVIA COUPÉ HF	1216	1966-67	18.000	K 20 20V TURBO	1998	1998-01	1.500	SEVEN III SERIE	1558	1965-67	25.000
LANCIA ITALIA															
LAMBDA I SERIE TORPEDO	2120	1922-23	250.000	FULVIA COUPÉ RALLYE 1.3	1298	1967-69	7.500	K 3.0 V6 24V SW	2959	1994-01	1.500	SEVEN	1599	1971-75	26.000
LAMBDA III/IV/V/VI S. TORPEDO	2120	1923-26	200.000	FULVIA COUPÉ RALLYE 1.3 S	1298	1968-69	8.000	K COUPÉ 2.0 20V TURBO	1998	1998-01	2.000	ELITE	1216	1957-64	35.000
LAMBDA VII SERIE TORPEDO	2370	1927	200.000	FULVIA COUPÉ RALLYE HF	1298	1967-70	18.000	K COUPÉ 3.0 V6 24V	2959	1996-01	2.000	ELAN COUPÉ	1558	1962-75	25.000
LAMBDA VIII/IX SERIE TORPEDO	2570	1928-31	200.000	FULVIA SPORT ZAGATO	1216	1965-67	15.000	K COUPÉ 2.0 16V TURBO	1995	1996-98	1.500	ELAN SPIDER	1558	1962-75	28.000
DILAMBDA (VI) SERIE BERLINA	3060	1928-32	120.000	FULVIA SPORT 1.3 ZAGATO	1298	1967-69	13.000	K COUPÉ 24 20V	2446	1996-01	1.500	ELAN +2130S COUPÉ	1558	1971-74	22.000
ASTURA (VI/IV) SERIE BERL.	2604-2972	1931-39	80.000	FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO	1298	1968-72	13.500	THESIS 2.0 TURBO 20V	1998	2001-03	2.500	EUROPA	1563	1971-75	20.000
ARTENA BERLINA	1925	1931-34	35.000	FULVIA C RALLYE 1.6 HF (FANALONA)	1584	1968-70	32.000	THESIS 2.4 20V	2446	2001-03	2.000	ESPRIT/S 2/S 3/S 3 TURBO	1973-2174	1975-87	22.000
AUGUSTA BERLINA	1196	1933-36	25.000	FULVIA COUPÉ 1.6 HF/LUSSO	1584	1970-72	18.000	THESIS 3.0 V6	2959	2001-03	3.000	ESPRIT SE/SE TURBO	2174	1988-93	20.000
APRILIA BERLINA	1351	1937-39	35.000	FULVIA SPORT 1600 ZAGATO	1584	1971-72	18.000	THESIS 3.2 V6	3179	2003	3.500	ESPRIT S4/S4S	2174	1993-96	28.000
APRILIA BERLINA	1486	1939-45	32.000	FULVIA COUPÉ I SERIE	1298	1970-73	7.000	DELTA 1.6/1.8 (II SERIE)	1581-1756	1993-94	1.500	ESPRIT GTS 2.0	1994	1996-99	30.000
APRILIA 1500	1485	1945-49	30.000	FULVIA COUPÉ 3	1298	1973-76	6.000	DELTA 2.0 16V (II SERIE)	1995	1993-94	2.000	ESPRIT V6 (TUTTI I MODELLI)	3506	1996-04	35.000
ARDEA (VI) SERIE BERLINA	903	1939-48	14.000	FULVIA COUPÉ MONTECARLO	1298	1972-76	7.000	DELTA 2.0 TURBO 16V HF (II S.)	1995	1993-94	1.500	ECLAT/EXCEL	1973-2174	1976-82	10.000
ARDEA III SERIE	903	1948-49	12.000	FULVIA COUPÉ SAFARI	1298	1974-76	7.000	DELTA 1.9 TD	1929	1994	1.000	ELAN	1588	1989-92	10.000
ARDEA IV SERIE	903	1949-53	10.000	BETA 1.3/1.6/2.0 I SERIE	1297-1756	1972-75	2.000	DELTA 1.9 TD	1929	1994	1.000	ELAN 1.6I TURBO/ELAN S2	1588	1989-95	13.000
AURELIA B10	1754	1960-52	20.000	BETA 1.8/2.0 II SERIE	1585-1995	1979-82	1.500	Z 2.0 TURBO	1998	1994	1.500	ELISE/ELISE HARDTOP	1795	1965-03	18.000
AURELIA B15	1991	1962-53	22.000	BETA COUPÉ 1.6/1.8 I SERIE	1585-1995	1973-75	3.500	PHEdra 2.9 V6	2946	2002-03	2.500	ELISE III/III S	1795	2002-03	18.000
AURELIA B21	1991	1961-52	22.000	BETA COUPÉ 1.3/1.8/2.0 III S.	1297-1995	1975-81	3.000	LAND ROVER GRAN BRETAGNA							
AURELIA B22	1991	1962-53	23.000	BETA COUPÉ 1.3/1.8/2.0 I.E. IV S.	1366-1995	1981-84	3.500	80 (SERIE I)	1595-1997	1948-54	20.000	LUAZ RUSSIA			
AURELIA II SERIE B12	2266	1964-57	25.000	BETA COUPÉ 2.0 VOLUMEX	1995	1983-84	5.000	86 (SERIE I)	1997	1954-56	15.000	VOLIN 988	1118-1196	1979-94	1.000
AURELIA B5Q/B51	1754	1960-51	35.000	BETA HPE 1.6/1.8 I SERIE	1582-1756	1975	3.500	88 (SERIE I)	1997	1957-58	12.000	MAHINDRA INDIA			
AURELIA B52/B53	1991	1962-54	35.000	BETA HPE 1.8/2.0 I/II SERIE	1585-1995	1975-81	3.000	88D (SERIE I)	2052	1957-58	10.000	CJ/CJ D (TUTTI I MODELLI)	2112-2523	1983-94	1.000
AURELIA B55/B56	2266	1965-57	35.000	BETA HP EXECUTIVE 1.6/2.0 I.E.	1585-1995	1981-84	3.500	107 (SERIE I)	1997	1955-58	12.000	MARCOS GRAN BRETAGNA			
AURELIA B20 GT	1991	1961-52	65.000	BETA HP EXECUTIVE 2.0 VOLUMEX	1995	1983-84	5.000	109 (SERIE I)	1997	1957-58	11.000	GT 1600	1650	1964-70	10.000
AURELIA B20 GT 2500	2451	1963-55	70.000	BETA SPIDER 1.6/1.8/2.0 VII S.	1585-1995	1974-82	7.000	109 D (SERIE I)	2052	1957-58	8.000	MINI GT	848-1275	1965-72	5.000
AURELIA B20 GT 2500	2451	1966-57	60.000	BETA MONTECARLO SPIDER/COUPÉ	1995	1975-79	9.000	88 (SERIE 2)	2286	1958-61	7.000	3 LITRE	2994	1968-73	16.000
AURELIA B20 GT 2500	2451	1967-58	55.000	BETA TREVI 1.6	1585	1980-84	10.000	109 D (SERIE 2)	2052	1958-61	7.000	2 LITRE	1996	1969-73	13.000
AURELIA B24 SPIDER (AMERICA)	2451	1965	250.000	BETA TREVI 2.0 I.E.	1995	1980-84	1.000	109 D (SERIE 2)	2052	1958-61	7.000	MANTIS	2498	1970-73	8.000
AURELIA B24 CONVERTIBILE	2451	1966-38	150.000	BETA TREVI 2.0 VOLUMEX	1995	1982-84	2.500	88 (SERIE 2A)	2286	1962-71	6.500	MARUTI SUZUKI INDIA			
APPIA C10 I SERIE	1090	1963-36	8.000	STRATOS HF	2418	1973-78	150.000	88D (SERIE 2A)	2052-2286	1962-71	5.500	800	796	1986-94	500
APPIA C10 II SERIE	1090	1966-59	8.000	DELTA (TUTTI I MODELLI)	1301-1498	1979-92	1.000	109 (SERIE 2A)	2286-2625	1962-71	6.500	MASERATI ITALIA			
APPIA II SERIE COUPÉ PININFARINA	1090	1967-59	12.000	DELTA GT 1600/GT I.E.	1585	1982-93	2.000	109 D (SERIE 2A)	2052-2286	1962-71	5.500	AG 1500	1488	1946-50	250.000
APPIA II SERIE CONVERT. VIGNALE	1090	1967-59	12.000	DELTA HF TURBO	1585	1983-86	4.000	88 (SERIE 3)	2286-2625	1972-84	5.500	AG 6/54 2000 ZAGATO	1954	1951-53	220.000
APPIA II SERIE GTZ/GTE ZAGATO	1090	1967-59	45.000	DELTA HF TURBO I.E.	1585	1986-93	4.500	88D (SERIE 3)	2286	1972-84	4.500	AG 6/54 2000 ALLEMANO	1965	1954-57	200.000
APPIA III SERIE	1090	1969-63	8.000	DELTA HF 4WD	1995	1986-87	8.000	109 (SERIE 3)	2286-2625	1972-85	5.500	AG 6/54 2000 FRIA SPIDER	1965	1954-57	280.000
APPIA III SERIE LUSSO VIGNALE	1090	1969-62	8.000	DELTA HF INTEGRALE	1995	1987-89	12.000	109 D (SERIE 3)	2286	1972-85	5.500	3500 GT COUPÉ TOURING CARB.	3485	1967-64	100.000
APPIA III SERIE GIARDINETTA WOTTI	1090	1960-63	7.000	DELTA HF INTEGRALE 16V	1995	1989-91	18.000	109 FWC	2286	1963-66	7.000	3500 GT SPIDER VIGNALE CARB.	3485	1959-64	150.000
APPIA III SERIE COUPÉ PININFARINA	1090	1969-63	10.000	DELTA HF INT. 16V EVOLUZIONE	1995	1991-95	25.000	101 I TON FWC	3286	1975-78	7.000	3500 GTI COUPÉ TOURING INIEZIONE	3485	1961-65	95.000
APPIA III SERIE CONVERT. VIGNALE	1090	1969-63	10.000	DELTA S4	1759	1985-87	85.000	109 D (SERIE 3)	2286	1972-84	5.500	3500 GTI SPIDER VIGNALE INIEZIONE	3485	1961-64	145.000
APPIA III SERIE GTE/SPORT ZAGATO	1090	1969-62	45.000	DELTA TURBO DS	1929	1986-91	1.000	109 F	2286	1963-66	7.000	5000 GT	4937-4941	1960-64	400.000
FLAMINIA BERLINA	2458	1967-63	15.000	GAMMA 2000/2500 I SERIE	1999-2484	1976-79	3.000	109 D (SERIE 3)	2286	1972-85	5.500	5000 GT	4937-4941	1960-64	400.000
FLAMINIA COUPÉ PININFARINA	2458	1969-63	17.000	GAMMA 2000 II SERIE	1999	1980-84	3.500	109 V6	3528	1979-85	7.500	3500 GT 2 POSTI (MISTRAL)	3485	1963-64	60.000
FLAMINIA GT TOURING	2458	1969-63	30.000	GAMMA 2500/2500 I.E. II SERIE	2484	1980-84	4.000	90 D	2286-3528	1984-89	5.000	MISTRAL 3.7/4.0	3692-4014	1964-69	65.000
FLAMINIA GT CONV. TOURING	2458	1960-63	40.000	GAMMA 2000 COUPÉ I SERIE	1999	1976-79	5.000	80 D	2494	1985-90	6.000	MISTRAL SPIDER 3.7/4.0	3692-4014	1964-69	150.000
FLAMINIA SPORT ZAGATO	2459	1968-63	80.000	GAMMA 2500 COUPÉ I SERIE	2484	1976-79	5.000	88 (SERIE 3)	2286-2625	1972-84	5.500	SEBRING 3.5/3.7/4.0 GTS VIGN.	3485-4014	1963-69	50.000
FLAMINIA BERLINA 2.8	2775	1963-70	15.000	GAMMA 2000 COUPÉ II SERIE	1999	1980-84	3.500	109 V6	3528	1979-85	7.500	GHBILI 4.7	4719	1966-73	65.000
FLAMINIA COUPÉ PININFARINA 2.8															

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
BITURBO	1996	1984-87	3.000	290 LIMOUSINE	2867	1933-37	35.000	230 G CORTO TELONATO	2289	1979-82	4.000	280 SL (R107)	2746	1980-85	17.000
BITURBO I	1996	1986-88	5.000	230 BERLINA	2229	1937-41	20.000	230 G CORTO SW	2289	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	2289	1979-82	4.000	300 SL (R107)	2962	1965-69	17.000
2.24V	1996	1988-93	7.000	540K CABRIOLET	5401	1936-39	4.000.000	230 GE CORTO TELONATO	2289	1982-89	4.500	350 SL (R107)	3499	1971-75	22.000
BITURBO S	1996	1984-87	7.000	540K SPEZIAL ROADSTER	5401	1936-39	6.000.000	230 GE CORTO SW	2289	1982-89	5.000	350 SL (R107)	3499	1975-80	20.000
BITURBO SI	1996	1987-88	8.000	170 V	1697	1947-53	20.000	230 GE LUNGO SW	2289	1982-89	4.500	350 SLC (C107)	3499	1971-80	12.000
BITURBO 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
BITURBO 420 I	1996	1986-87	4.000	170 S/SV	1767	1949-55	18.000	280 GE CORTO SW	2746	1979-89	6.000	380 SLC (C107)	3839	1980-81	11.000
BITURBO 420 II	1996	1988-90	4.000	170 DS DIESEL	1767	1949-53	13.000	280 GE LUNGO SW	2746	1979-89	6.000	420 SL (R107)	4196	1985-89	24.000
422/418V	1996	1988-92	5.000	180	1767-1897	1953-62	7.000	240 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 (R107)	4520	1975-80	22.000
BITURBO 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
BITURBO 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
BITURBO 420 SII	1996	1989-90	5.000	190 D/200 D	1998	1961-68	4.500	300 GD CORTO SW	2998	1979-94	4.500	500 SLC (C107)	4973	1980-81	14.000
BITURBO 425	2494	1984-87	4.000	200	1998	1965-68	5.000	300 GD LUNGO SW	2998	1979-94	4.000	500 SL (R107)	4973	1980-85	24.000
BITURBO 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	1990-94	7.000	220	2195	1959-65	9.000	E 220 (W124)	2199	1983-94	1.500	580 SL (R107)	5567	1985-89	28.000
BITURBO SPIDER	1996	1985-87	9.000	219	2195	1956-59	10.000	260 E 4 MATIC (W124)	2599	1987-94	2.000	SL 280 V8 (R129)	2799	1988-01	14.000
BITURBO SPIDER (SPIDER 2.0)	1996	1987-94	12.000	220 S	2195	1956-59	14.000	E 280 (W124)	2799	1983-94	2.000	280 SL/SL 280-24 (R129)	2799	1993-98	12.000
BITURBO 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/24/SL 300-24 (R129)	2960	1989-93	10.000
228i	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 V8 (R129)	3199	1988-01	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)	4996	1988-98	14.000
RACING	1996	1991-92	11.000	220 SE COUPE	2195	1959-60	30.000	300 D/D TURBO 4 MATIC (W124)	2996-2998	1987-94	1.500	SL 500 V8 (R129)	4966	1998-01	16.000
GIBLI	1996-2790	1992-99	8.500	220 SE CABRIOLET	2195	1959-60	40.000	300 E 4 MATIC (W124)	2962	1987-95	2.500	600 SL/SL 600 (R129)	5967	1992-01	17.000
GIBLI GT	1996	1994-97	11.000	300 A/B/C	2996	1961-57	30.000	300 E-24 (W124)	2960	1989-93	2.500	60 AMG (R129)	5666	1987-00	20.000
GIBLI CUP	1996	1995-97	15.000	300 D	2996	1967-62	35.000	400 E/E 400 (W124)	4196	1990-94	4.000	300 GE CORTO TELONATO/SW	2960	1990-94	7.000
QUATTROPORTE	1996	1994-98	4.500	300 A/B/C/D CABRIOLET	2996	1961-62	70.000	500 E/E 500 (W124)	4973	1990-95	5.500	300 GE LUNGO SW	2960	1990-94	8.000
QUATTROPORTE	2790-3217	1994-01	5.500	300 S/S/C COUPE	2996	1962-57	85.000	200 T/200 TE/230 TE (W124)	1997-2289	1986-94	1.500	320 GE CORTO TELONATO/SW	3199	1993-03	8.000
3200 GT	3217	1998-01	18.000	300 S/S/C CABRIOLET	2996	1962-57	100.000	E 220 T (W124)	2199	1983-94	2.000	320 GE LUNGO SW	3199	1993-03	8.000
SPYDER	4296	2001-03	26.000	300 SL «ALA DI GABBIANO»	2996	1964-56	400.000	200 TD/250 TD (W124)	1997-2497	1985-94	1.000	350 GD/300 TD CORTO TEL/SW	3449	1991-97	6.000
SPYDER CAMBIOCORSA	4296	2001-03	28.000	300 SL ROADSTER	2996	1967-63	300.000	E 280 T (W124)	2799	1993-94	2.500	350 GD/6 300 TD LUNGO SW	3449	1991-97	7.000
COUPE	4296	2002-03	22.000	190 SL	1897	1955-63	50.000	300 TE (W124)	2962	1986-93	2.500	500 GE V8	4973	1993-94	11.000
COUPE CAMBIOCORSA	4296	2002-03	24.000	600 LIMOUSINE	6330	1963-81	65.000	300 TE 4 MATIC (W124)	2962	1987-95	3.000	G 36 AMG	3606	1995-97	11.000
QUATTROPORTE	4244	2003	25.000	600 PULLMAN 4/6 PORTE	6330	1963-81	85.000	300 TE-24 (W124)	2960	1989-93	3.000	C 180/200/220 (W202)	1799-2199	1963-94	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)	1897-2497	1983-94	1.000
				230	2292	1965-68	6.000	200 TD TURBO 4 MATIC (W124)	2998	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	1967-65	10.500	250 GD CORTO SW	1997	1986-94	7.000	C 280 T KOMPRESSOR (W202)	2250	1995-98	2.500
				250 S/250 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 290 T KOMPRESSOR (W202)	2250-2295	1996-00	3.000
				280 SE/SEL 3.5/300 SEL 3.5	3499	1970-72	10.000	200 CE/200 CE 1.6/E 220 CPÉ (W124)	1997-2199	1990-96	4.000	C 240 T V6 (W202)	2398	1997-00	3.000
				300 SEL 28 BERLINA	2778	1968-69	8.000	230 CE (W124)	2289	1987-92	4.500	C 280 T (W202)	2799	1986-97	3.000
				300 SE/SEL	2996	1965-67	8.500	300 CE/320 CE/E 320 CPÉ (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 43T 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 (W210)	3199	1985-97	2.500
				220 SE/250 SE COUPE	2195-2496	1961-67	15.000	300/320 CE-24 CABR./E 320 CABR.	2960-3199	1990-96	11.000	E 420 (W 210)	4196	1985-97	3.500
				220 SE/250 SE CABRIOLET	2195-2496	1961-67	30.000	280 S/SE (W116)	2746	1972-79	4.000	E 430 V8 (W210)	4266	1997-01	4.000
				300 SE COUPE	2996	1962-65	17.000	350 SE/450 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 320 T V6 (W210)	2799-3199	1997-01	3.500
				280 SE 3.5 COUPE	3499	1969-71	28.000	450 SEL 6.3 (W116)	6834	1975-80	13.000	E 50 AMG (W 210)	4973	1995-97	8.000
				280 SE 3.5 CABRIOLET	3499	1969-71	45.000	300 SD TURBODIESEL (W116)	2998	1977-80	2.000	E 55 AMG (W210)	5439	1997-01	10.000
				230 SL «PAGODA»	2306	1963-66	38.000	280 S/SE (W126)	2746	1979-82	1.500	E 320 T (W 210)	3199	1986-97	3.000
				250 SL «PAGODA»	2496	1966-68	35.000	280 S/SE (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)	1988-2197	1968-73	3.500	380 SE/SEL (W126)	3839	1983-86	2.500	E 420 T (W 210)	4196	1986-97	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)	1988-2197	1968-76	2.000	500 SE/SEL (W126)	4973	1983-88	2.500	CLK 200/200 K (230 K CABRIO) (A208)	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	1987-01	5.000
				250 C/250 CE (W114)	2496	1968-73	6.000	260 SE (W126)	2589	1986-90	2.000	CLK 430 (C208)	4266	1997-01	6.000
				190/190 E/190 E 2.3 (W201)	1797-2299	1982-93	1.500	300 SE/SEL (W126)	2962	1986-88	2.500	CLK 200/200K (230 K CABRIO) (A208)	1998-2295	1998-01	7.000
				190 D/D 2.5 D 2.5 TURBO (W201)	1997-2497	1983-93	1.000	300 SE/SEL (W126)	2962	1989-91	3.000	CLK 320 V6 CABRIO (A208)	3199	1988-01	8.000
				190 E 2.3 16 (W201)	2299	1983-89	5.000	420 SE/SEL (W126)	4196	1986-90	2.500	CLK 55 AMG (C208)	5439	1999-01	11.000
				190 E 2.5 16 (W201)	2498	1989-93	7.500	560 SE (W126)	5547	1988-90	4.000	SLK 200/200 K/230 K	1998-2295	1996-03	6.000

Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro
G300 TD LUNGO SW	2996	1996-00	7.000	1300/1300 MK2	1275	1987-91	3.500	MINOR CONVERTIBLE	908	1951-52	9.000	KAPITAEN	2473	1951-53	4.500
G400 CDI CORTO TEL./SW	3996	2000-03	9.000	RIV	3947	1992-95	15.000	MINOR	803	1953-56	5.000	KAPITAEN	2473	1954-55	4.000
G400 CDI LUNGO SW	3996	2000-03	10.000	F/FVVC	1588-1796	1995-01	5.000	MINOR CONVERTIBLE	803	1953-56	9.000	KAPITAEN	2473	1955-57	4.000
G500 V8 CORTO TEL./SW	4966	1998-03	12.000	TF	1588-1796	2000-03	6.000	MINOR 1000	948-1098	1966-71	5.500	KAPITAEN	2473	1958-59	4.500
G500 V8 LUNGO SW	4966	1998-03	13.000	ZR105180	1397-1796	2002-03	1.500	MINOR 1000 TRAVELLER	948-1098	1966-71	7.500	KAPITAEN	2586-2695	1959-63	4.000
G55 AMG	5439	1998-03	15.000	ZS120180	1796-2497	2002-03	2.000	MINOR 1000 CONVERTIBLE	948-1098	1966-68	10.000	OLYMPIA	1288	1935-37	7.000
CL 500 (C215)	4966	1999-03	9.000	ZT190	2497	2002-03	3.500	OXFORD/OXFORD TRAVELLER	1476-1489	1949-59	4.500	OLYMPIA (OL38)	1488	1938-40	7.000
CL 600 (C215)	5786	1999-03	10.000	ZT-T 180/190	2497	2002-03	4.000	OXFORD P.FARINA (BERL. E TRAV)	1622	1960-70	4.500	OLYMPIA (TUTTI I MOD.)	1488	1947-52	5.500
CL 55 AMG (C215)	5439	1999-03	11.000	ZT X POWER 385	4601	2002	8.000	MINI MINOR	848	1959-64	6.500	OLYMPIA CABRIOLET	1488	1930-52	6.500
CL 65 AMG (C215)	5990	2003	12.000					MINI MINOR	848	1964-67	4.500	OLYMPIA REKORD (TUTTI I MOD.)	1488	1953-55	4.000
C240 V6 (W203)	2997	2000-03	2.500					MINI TRAVELLER LEGNO	848	1961-70	5.500	OLYMPIA REKORD (TUTTI I MOD.)	1488	1956-57	4.000
C320 V6 (W203)	3199	2000-03	3.000					MINI TRAVELLER METALLICA	848	1963-70	4.000	OLYMPIA REKORD CABRIOLET	1488	1954-57	5.500
C32 AMG (W203)	3199	2000-03	10.000					MINI COOPER	997	1962-64	12.000	OLYMPIA REKORD (TUTTI I M.)	1488-1680	1958-60	4.000
C30 CDI AMG (W203)	2950	2002-03	7.000					MINI COOPER	997	1962-64	10.000	OLYMPIA REKORD CABRIOLET	1488-1680	1959-60	5.500
C240 T V6 (W203)	2997	2000-03	3.500					MINI COOPER 1100 S	1071	1963-64	14.000	1200	1196	1959-62	3.500
C320 T V6 (W203)	3199	2000-03	4.000					MINI COOPER S	970	1964-65	15.000	REKORD	1488-1680	1960-63	4.000
C30 CDI AMG T (W203)	2950	2002-03	7.000					MINI COOPER S MK2	998	1968-69	14.000	REKORD CABRIOLET	1680	1961-62	5.500
A190/210	1887-2084	2000-03	2.000					MINI COOPER S MK2/MK3	1275	1968-70	15.000	REKORD (1500/1700/1900/2600)	1488-2605	1963-65	3.500
A190 L/210 L	1887-2084	2001-03	2.500					MINI MOKE (AUS)	998	1966-69	7.000	REKORD (1500/1700/1900/2600)	1488-2605	1965-66	3.000
SL 350 (R230)	3724	2003	16.000					1100	1098	1964-67	2.500	REKORD CABRIOLET	1680-2605	1963-65	4.500
SL 500 (R230)	4966	2001-03	18.000					1100 MK2	1098	1967-74	2.500	REKORD C (1500/1700/1900/2200)	1492-2239	1966-71	2.500
SL 600 (R230)	5513	2001-03	20.000					1100/1300 COUNTRYMAN	1098-1275	1966-74	3.000	REKORD C CABRIOLET	1492-2239	1967-71	4.000
SL 55 AMG (R230)	5439	2001-03	20.000					1800	1798	1966-68	2.000	KADETT	1074	1936-37	8.000
CLK 200 K (C209)	1796	2002-03	5.000					1800 MK2	1798	1968-74	2.000	KADETT/KADETT SPECIAZ	1074	1938-40	7.000
CLK 240 (C209)	2997	2002-03	6.000									KADETT/KADETT A (TUTTI I M.)	993	1962-65	3.500
CLK 320 (C209)	3199	2002-03	7.000									KADETT B (TUTTI I MOD.)	1078-1897	1965-73	2.000
CLK 55 AMG (C209)	4966	2002-03	9.000									KADETT C (TUTTI I MOD.)	993-1196	1973-79	1.500
CLK 55 AMG (C209)	5439	2002-03	12.000									KADETT 1900/2000 GT/E	1897-1979	1976-79	10.000
CLK 200 K CABRIOLET (C209)	1796	2003	6.000									KADETT D (TUTTI I MOD.)	1680-2605	1979-84	1.000
CLK 240 CABRIOLET (C209)	2997	2003	7.000									KADETT D DIESEL (TUTTI I M.)	1598	1982-84	1.000
CLK 320 CABRIOLET (C209)	3199	2003	8.000									KADETT GTE	1796	1983-84	1.500
CLK 500 CABRIOLET (C209)	4966	2003	10.000									KADETT E (TUTTI I MOD.)	1196-1998	1984-91	1.000
CLK 55 AMG CABRIOLET (C209)	5439	2003	13.000									KADETT E D/TURBOD. (TUTTI I M.)	1488-1700	1984-91	1.000
E320 (W211)	3199	2002-03	4.000									KADETT 2000 GSI	1998	1985-91	2.000
E500 (W211)	4966	2002-03	7.000									KADETT 2000 GSI 16V	1998	1988-91	2.500
E55 K AMG (W211)	5439	2002-03	9.000									KADETT 1.3 CABRIO/L.6 CABRIO	1297-1998	1987-93	1.500
E320 T (W211)	3199	2003	5.000									KADETT 2.0 GSI CABRIO/2.0 CABRIO LE	1998	1985-93	2.000
E500 T (W211)	4966	2003	8.000									OLYMPIA (1100 GSI/SR/1900 S)	1078-1897	1967-70	2.000
E55 K AMG T (W211)	5439	2003	10.000									GT	1078-1897	1968-73	8.000
C230 K SPORT COUPÉ	1796	2000-03	2.500									KAPITAEN	2605-2784	1964-68	3.500
C320 SPORT COUPÉ	3199	2000-03	3.500									KAPITAEN V8	4638	1965-68	4.000
C32 AMG SPORT COUPÉ	3199	2000-03	6.000									ADMIRAL	2605-2784	1964-68	3.500
C30 CDI SPORT COUPÉ	2950	2000-03	2.500									ADMIRAL V8	4638	1965-68	4.000
												DIPLOMAT V8/V8 COUPÉ	4638-5354	1964-68	5.000
												KAPITAEN	2784	1968-70	3.500
												ADMIRAL/DIPLOMAT	2784	1969-77	4.000
												DIPLOMAT V8	5354	1969-77	5.000
												COMMODORE (2300/2500/2800)	2238-2784	1967-71	3.000
												KADETT 1.3 CABRIO/L.6 CABRIO	2490	1972-77	3.000
												COMMODORE GSE COUPÉ	2784	1972-77	5.000
												ASCONA I SERIE (TUTTI I MOD.)	1196-1897	1970-75	1.500
												ASCONA II SERIE (TUTTI I MOD.)	1196-1979	1975-80	1.000
												ASCONA III SERIE (TUTTI I MOD.)	1297-1998	1981-88	1.000
												ASCONA III SERIE DIESEL	1598	1981-88	1.000
												ASCONA 400	2410	1980-82	10.000
												MANTA I SERIE	1196-1897	1970-75	2.500
												MANTA II SERIE	1297-1979	1975-88	2.000
												MANTA 400	2410	1980-85	12.000
												REKORD D BERLINA	1680-1897	1972-77	1.500
												REKORD D BERLINA DIESEL	2068	1975-77	1.000
												REKORD E/EZ BERLINA	1680-2197	1977-86	1.000
												REKORD E DIESEL/EZ TURBOD.	1998-2260	1977-86	1.000
												REKORD D CARAVAN	1680-1897	1972-77	1.500
												REKORD D CARAVAN DIESEL	2068	1972-77	1.000
												REKORD E/EZ CARAVAN	1680-2197	1977-86	1.000
												REKORD E DIESEL CARAVAN	1998-2260	1977-86	1.000
												REKORD E2 TURBOD. CARAVAN	2260	1985-86	1.000
												VECTRA 2.0 TURBO 16V 4X4	1998	1992-94	1.500
												VECTRA 4X4	1796-1998	1988-94	1.000
												VECTRA 2000 16V	1998	1989-94	1.000
												VECTRA 2.5 V6	2498	1993-99	1.000
												VECTRA I 500	2498	1999	1.500
												VECTRA (TUTTI I MODELLI)	1388-1998	1988-94	1.000
												VECTRA D/TD	1488-1700	1988-94	1.000
												CALIBRA 2.0 (2.0) 16V	1998	1989-97	1.500
												CALIBRA 2.0 16V 4X4	1998	1989-97	2.000
												CALIBRA 2.0 TURBO 16V 4X4	1998	1991-97	3.500
												OMEGA 1.8/2.0	1796-1998	1986-93	1.000
												OMEGA 1.8/2.0 CARAVAN	1796-1998	1986-93	1.000
												OMEGA CD 2.4i	2410	1988-93	1.000
												OMEGA CARAVAN 2.4i	2410	1988-93	1.000
												OMEGA GL 2.6i V6	2594	1990-93	1.000
												OMEGA GL 2.6i V6 CARAVAN	2594	1990-93	1.000
												OMEGA 3000 BERLINA/CARAVAN	2969	1987	

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
OMEGA DT/DT	2260	1986-93	1.000	24 B,8A	848	1964-67	6.000	305 BREAK DIESEL (TUTTI I MOD.)	1548-1905	1979-89	1.000	356 C1800 CABRIOLET (75 CV)	1582	1963-65	45.000
OMEGA CARAVAN D/TD	2260	1986-93	1.000	24 BT (TIGRE)	848	1964-67	7.000	309 (TUTTI I MODELLI)	1118-1905	1985-92	1.000	356 SC 1800 CABRIOLET (95 CV)	1582	1963-65	48.000
OMEGA LOTUS 3.6 TURBO	3615	1990-92	25.000	24 C COUPÉ	848	1963-67	10.000	309 D/TURBOD. (TUTTI I MODELLI)	1769-1905	1986-92	1.000	356 A SPEEDSTER	1488-1582	1964-68	120.000
OMEGA 2.0/2.0 18V/2.5 24V (II S.)	1938-2498	1994	1.000	24 CT COUPÉ TIGRE	848	1963-67	12.000	309 GT (GTI 16)	1905	1987-92	1.500	356 A 1800 GS CARRERA SPEEDSTER	1587	1969-89	180.000
OMEGA 2.0/2.0 18V/2.5 24V SW (II S.)	1938-2498	1994	1.000	CD RALLYE	848	1963-65	15.000	405 (TUTTI I MODELLI)	1380-1998	1987-94	1.000	356 A 1800 GT CARRERA SPEEDSTER	1587	1969-89	200.000
OMEGA 3000 V6 24V MW/SW (II S.)	2962	1994-99	1.500	PANTHER GRAN BRETAGNA				405 DIESEL/TURBOD.	1769-1905	1988-94	1.000	356 CONVERTIBLE D	1582	1969-89	90.000
OMEGA 3.2 V6/SW (II S.)	3175	2000-02	1.500	KALLISTA				405 BREAK (TUTTI I MOD.)	1380-1998	1988-94	1.000	356 ROADSTER	1582	1969-61	75.000
OMEGA 2.5 TD/SW (II S.)	2497	1994	1.000	PEGASO SPAGNA				405 BREAK D/TURBOD.	1769-1905	1988-94	1.000	911 C (CARB. SOLEX/TARGA)	1991	1963-65	30.000
SENATOR	2490-2968	1977-88	1.500	Z 102				405 MIL8	1905-1998	1987-95	1.500	911 C (CARB. WEBER/TARGA)	1991	1965-67	27.000
SENATOR TURBODIESEL	2260	1985-87	1.000	Z 102 SPIDER				405 T16	1998	1992-95	2.000	911 R	1991	1967	130.000
SENATOR II SERIE	2490-2964	1987-93	1.500					405 X4	1905-1998	1989-94	1.500	911 S (CARBURATORI/TARGA)	1991	1966-68	32.000
SENATOR 3.0(3.0) 24V II SERIE	2968	1987-93	1.500					505 (TUTTI I MODELLI)	1796-2165	1979-92	1.000	911 L/T/E/TARGA	1991	1967-69	25.000
MONZA	2784-2968	1977-82	2.000					505 D/TURBOD. (TUTTI I M.)	2304-2498	1979-91	1.000	911 S (INIEZIONE/TARGA)	1991	1968-69	32.000
MONZA	2784-2968	1983-87	2.500					505 BREAK/FAMILIALE	1796-2165	1982-92	1.000	911 T/E 2200/TARGA	2195	1969-71	28.000
CORSA (TUTTI I MODELLI)	993-1598	1982-92	1.000					505 BREAK/FAMILIALE D	2498	1982-91	1.000	911 S 2200/TARGA	2195	1969-71	35.000
CORSA TR (TUTTI I MODELLI)	993-1598	1982-92	1.000					505 V6	2849	1986-90	1.500	911 T/E 2400/TARGA	2341	1971-73	32.000
CORSA D/TURBODIESEL	1488	1987-92	1.000					604 SL/TI/STI/GTI	2664-2849	1975-86	2.000	911 S 2400/TARGA	2341	1971-73	38.000
CORSA GS	1598	1987-92	1.500					604 GRD/SRD TURBO/GTD TURBO	2304-2498	1979-86	1.500	911 CARRERA RS 2700	2687	1972-73	120.000
CORSA GS II (SERIE)	1598	1993-01	1.500					605 (TUTTI I MODELLI)	1998	1989-94	1.000	911 2700/TARGA	2687	1974-75	20.000
CORSA GS II (SERIE)	1796	2001-03	1.500					605 D/TD (TUTTI I MODELLI)	2088-2138	1989-94	1.000	911 S 2700/TARGA	2687	1974-75	22.000
TIGRA	1389-1598	1994-01	1.500					605 3.0/SV 24	2863-2975	1989-97	1.500	911/TARGA	2687	1976-77	20.000
ASTRA (TUTTI I MOD.)	1389-1998	1991-94	1.000					605 2.9 V6 24V	2946	1997-99	1.500	911 2700 CARRERA/TARGA	2687	1974-75	28.000
ASTRA TD (TUTTI I MOD.)	1686-1700	1991-94	1.000					306 (TUTTI I MODELLI)	1380-1762	1993-94	1.000	911 3000 CARRERA/TARGA	2994	1975-77	26.000
ASTRA GS 16V	1998	1991-94	1.500					306 S16	1998	1993-96	1.500	911 SC (180-188 CV)/TARGA	2994	1977-80	23.000
ASTRA 1.4i/CABRIOLET/1.6i CABRIO	1389-1998	1993-98	2.000					306 GTI	1998	1996-01	1.500	911 SC (204 CV)/TARGA	2994	1980-83	25.000
FRONTERA (TUTTI I MODELLI)	1998-2782	1991-98	3.000					306 CABRIOLET	1587-1998	1993-02	2.500	911 SC CABRIOLET	2994	1983	28.000
FRONTERA II S. (TUTTI I MOD.)	2198-3166	1998-03	4.000					306 D/TD	1905	1994	1.000	911 3200 CARRERA/TARGA	3164	1983-89	27.000
MONTEREY	3059-3166	1992-98	2.500					406 SVT (TURBO)	1998	1996-98	1.000	911 3200 CARRERA CABRIOLET	3164	1983-89	30.000
MONTEREY II SERIE	2969-3494	1998-99	3.500					406 2.9 V6 24V/II S.	2946	1996-03	1.500	911 3200 CARRERA SPEEDSTER	3164	1987-89	55.000
SINTRA 3.0 V6 24V	2962	1996-99	1.500					406 COUPÉ 2.0/2.2 18V	1938-2230	1996-03	2.500	911 CARRERA 2/TARGA (964)	3600	1989-93	22.000
ASTRA OPC	1998	1999-01	2.500					406 COUPÉ 3.0 V6 24V	2946	1996-03	3.000	911 CARB. 2 CABRIOLET/TURBO LOOK (964)	3600	1989-94	24.000
ASTRA COUPÉ (TUTTI I MOD.)	1796-2198	2000-03	1.500					403	1290-1468	1955-66	4.500	911 CARRERA 4/TARGA (964)	3600	1989-94	23.000
ASTRA COUPÉ 2.2 TD	2171	2002-03	1.000					403 DIESEL	1290-1468	1955-66	4.500	911 CARRERA 4 CABRIOLET (964)	3600	1989-94	26.000
ASTRA CABRIOLET (TUTTI I MOD.)	1998-2198	2001-03	2.500					403 FAMILIALE	1290-1468	1957-62	5.000	911 CARRERA SPEEDSTER (964)	3600	1992-93	45.000
ASTRA CABRIOLET 2.2 TD	2171	2002-03	2.000					403 FAMILIALE D	1816	1960-62	4.500	911 CARRERA RS (964)	3800-3746	1992-94	30.000
8/25 PS	2000	1920-24	10.000					404 CABRIOLET	1468	1957-67	13.000	911 CARRERA (993)	3800-3746	1993-97	26.000
14/38 PS	3450	1919-24	12.000					404	1618	1960-75	4.000	911 CARRERA 4 (993)	3800-3746	1994-98	26.000
21/55 PS	5646	1919-24	18.000					404 SUPER LUSO INIEZIONE	1618	1964-68	4.500	911 CARRERA 4S "TURBOLOOK" (993)	3800-3746	1995-98	35.000
30/75 PS	7793	1920-24	20.000					404 BREAK/FAMILIALE	1618	1962-71	4.000	911 CARRERA TARGA (993)	3800-3746	1995-97	26.000
4/12 PS	951	1924-26	12.000					404 FAMILIALE COMMERCIALE D	1816-1948	1963-72	3.000	911 CARRERA CABRIOLET (993)	3800-3746	1994-97	30.000
4/14 PS	1018	1924-25	10.000					404 COUPÉ CARB./INIEZ.	1618	1962-68	10.000	911 CARRERA 4 CABRIOLET (993)	3800-3746	1994-98	30.000
4/16 PS	1018	1926-28	10.000					404 CABRIOLET CARB./INIEZ.	1618	1961-68	14.000	911 GT2 (993)	3600	1985-88	50.000
4/20 PS	1018	1929-31	10.000					204 BERLINA	1130	1965-76	2.000	911 TURBO 3000	2994	1975-77	35.000
7/34 PS	1735	1927-28	8.500					204 DIESEL	1255	1968-76	1.500	911 TURBO 3300	3299	1977-79	36.000
8/40 PS	1916	1928-30	8.500					204 BREAK	1130	1965-76	2.000	911 TURBO 3000	3299	1980-86	35.000
10/40 PS (MODELL 80)	2620	1925-29	10.000					204 BREAK DIESEL	1255	1969-76	1.500	911 TURBO 3300/TARGA	3299	1987-90	38.000
12/50 PS (MODELL 90)	3160	1927-28	10.000					204 COUPÉ	1130	1966-70	6.000	911 TURBO 3000 CABRIOLET	3299	1987-90	40.000
15/60 PS (MODELL 100)	3882	1927-28	12.000					204 CABRIOLET	1130	1966-70	7.500	911 TURBO 33	3299	1990-92	38.000
14/50 PS	3640	1929-30	12.000					304 BERLINA	1288	1969-80	1.500	911 TURBO 16	3600	1992-94	35.000
16/60 PS	4170	1929	13.000					304 DIESEL	1357	1976-79	1.000	911 TURBO 16 (993)	3600	1995-98	38.000
24/110 PS REGENT	5972	1928-29	20.000					304 BREAK	1288	1970-80	1.500	912	1582	1965-68	18.000
1.8 LITER/1.8 REGENT	1790	1931-33	9.000					304 A1300 (44 CV)	1286	1955-57	35.000	912 TARGA	1582	1966-68	18.000
1 LITER	995	1933	10.000					304 A1300 S (80 CV)	1286	1954-55	37.000	912 E 2000	1971	1975	15.000
1.2 LITER/REGENT/12 LG	1193	1931-35	8.000					304 A1300 S (80 CV)	1286	1955-57	37.000	924 4 MARCE	1984	1975-77	3.000
P4	1073	1935-37	8.000					304 A1600 (80 CV)	1582	1955-59	38.000	924 5 MARCE	1984	1977-85	3.500
1.3 LITER	1288	1934-35	8.000					304 A1600 S (75 CV)	1582	1955-59	40.000	924 TURBO (170/177 CV)	1984	1978-84	6.000
6	1932	1934-37	10.000					304 DIESEL	1948-2304	1971-84	2.000	924 TURBO CARRERA GT	1984	1979-80	18.000
SUPER 6	2473	1937-38	10.000					504 BREAK/FAMILIALE	1971	1971-83	2.500	924 S	2479	1985-88	5.000
ZAFIRA 2.0 TURBO OPC	1998	2001-03	3.000					504 BREAK/FAMILIALE D	1948-2304	1972-84	2.000	944	2479	1982-87	4.000
SPEEDSTER	2198	2001-03	14.000					504 COUPÉ	1796-1971	1969-74	6.500	944 S	2681	1988-89	5.000
SPEEDSTER TURBO	1998	2003	15.000					504 CABRIOLET	1796-1971	1969-74	9.000	944 S	2479	1986-87	5.000
CORSA (II SERIE)	1196-1389	1993-94	1.000					504 COUPÉ 2000	1971	1978-83	6.500	944 S	2479	1988	6.000
CORSA D/TD (II SERIE)	1488	1993-94	1.000					504 COUPÉ V6	2664	1975-83	8.000	944 S2	2990	1989-91	7.000
SIGNUM 3.2 V6	3175	2003	2.000					504 CABRIOLET 2000	1971	1978-83	9.000	944 S2 CABRIOLET	2990	1989-91	10.000
OSCA ITALIA								504 CABRIOLET V6	2664	1975-77	11.000	944 TURBO	2479	1985-88	7.000
1600 GT ZAGATO	1568	1960-65	60.000					104 BERLINA	954-1219	1972-88	1.500	944 TURBO	2479	1989-91	8.000
PAGANI ITALIA								104 Z/L/ZR	954-1124	1973-88	1.000	944 TURBO S	2479	1987	9.000
ZONDA C12	7291	2000-03	180.000					104 ZS	1360	1975-85	1.500	944 TURBO S	2479	1988-89	9.000
ZONDA C12 S	7291	2003	200.000					205 (TUTTI I MODELLI)	954-1905	1983-94	1.000	968	2990	1991-94	8.000
ZONDA ROADSTER	7291	2003	250.000					205 D/TD (TUTTI I MODELLI)	1769-1905	1983-94	1.000	968 CABRIOLET	2990	1991-94	12.000
PANHARD FRANCIA								205 RALLYE	1294	1988-92	3.500	968 TURBO S	2990	1992-94	10.000
4 CILINDRI TORPEDO	3190	1920-29	18.000					205 GT (105 CV/GTI (115 CV))	1580	1984-92	4.500	928	4474	1977-82	7.000
6 CILINDRI LIMOUSINE	1830-3607	1927-30	25.000					205 GT L9	1905	1987-94	5.000	928 S	4664	1979-86	8.000
8 CILINDRI LIMOUSINE	5094	1930-35	35.000					205 CT/CJ CABRIOLET	1124-1360	1986-95	3.000	928 S4	4957	1986-88	11.000
DYNAMIC 130/140/160 BERL.	2516-3834	1936-39	25.000					205 L6 CTI CABRIOLET	1580	1986-92	4.000	928 S4	4957	1988	12.000
FLA 100/110/120/130	610-854	1947-53	6.000					205 L9 CTI CABRIOLET	1905	1992-94	4.500	928 S4 M	4957	1986-88	11.000
DYNA Z CABRIOLET	851	1957-5													

Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro
SAMAS ITALIA				6 R	2916	1929-30	20.000	TEN SALOON	1184	1938-48	8.000	SUPRA 2.0/2.5GT TWIN TURBO	1988-2491	1988-91	2.000
YETI	843-903	1968-73	6.500	422	1195	1930-32	8.000	TEN TOURER/DHC	1184	1938-48	12.000	SUPRA 3.0 TURBO 24V	2954	1988-92	3.000
SEAT SPAGNA				430	1661	1929-32	10.000	2 LITRE SALOON	1944	1938-48	10.000	SUPRA 3.0 TURBO 24V	2997	1993-01	4.000
MARBELLA	843-903	1982-93	1.000	430 D	1802	1930-36	11.000	2 LITRE TOURER/DHC	1944	1938-48	14.000	LAND CRUISER 100/500	4477-4664	1988-03	6.000
FURA	903-1438	1982-85	750	633	1792	1931-34	10.000	80	1184	1948-50	8.000	LAND CRUISER 100 TD/500 TD	4164	1988-03	4.000
IBIZA (TUTTI I MODELLI)	903-1675	1984-93	1.000	637/K/D	1961	1932-35	11.000	80 DHC	1184	1948-50	10.000	RAV 4 3P/5P II SERIE	1794-1998	2000-03	3.000
IBIZA DIESEL	1714	1984-92	750	845	2492	1929-34	20.000	90/90 MK II/90 MK IA	1944-2267	1948-54	10.000	RAV 4 3P/5P TD II SERIE	1995	2002-03	2.500
IBIZA II SERIE (TUTTI I MOD.)	1043-1984	1993-94	1.000	650	2704	1933-36	20.000	90/90 MK II/90 MK IA DHC	1944-2267	1948-54	12.000	CELICA 1.8 I/BV	1796	1999-03	2.000
IBIZA II SERIE D/TD (TUTTI I MOD.)	1896	1993-94	1.000	860	3880	1929-32	32.000	MK II/MK III S	2267	1954-57	10.000	CELICA 1.8 I/BV (I/92 CV)	1796	1999-03	2.500
RONDA	1193-1995	1979-86	750	420 STANDARD	995	1933-34	7.000	MK II DHC	2267	1954-57	13.000	CARINA E/SW (TUTTI I MODELLI)	1587-1998	1993	1.000
RONDA DIESEL	1714	1980-86	900	420 RAPID	1195	1934-35	7.500	ALPINE IA/MK II	2267	1953-55	15.000	CAMRY 3.0 V6 24V/SW	2997	1993-94	1.500
MALAGA	1193-1461	1985-91	500	418/420 POPULAR	903-995	1934-38	7.000	RAPIER	1390	1955-58	5.500	PREVIA	2438	1990-94	1.500
MALAGA DIESEL	1714	1985-91	500	POPULAR OHV/995	995	1937-46	7.000	RAPIER I/II/III/IVA	1494-1592	1958-63	6.000	PREVIA TD	2184	1992-94	1.000
IBIZA GTI/CUPRA	1984	1993-99	1.500	POPULAR 1100 OHV/1101	1089	1938-46	7.500	RAPIER I/II/III/IVA CONVERTIBLE	1494-1592	1958-63	8.000	LAND CRUISER 300 3P/5P	2694-3966	2003	5.500
IBIZA GTI/CUPRA	1781	1999-01	1.500	POPULAR SPORT-MONTECARLO	1385	1935-38	18.000	RAPIER IV/V	1592-1725	1963-67	6.500	LAND CRUISER 300 TD 3P/5P	2982	2003	4.000
TOLEDO	1585-1984	1981-94	750	RAPID SIX	1961	1935	20.000	NEW RAPIER	1725	1967-76	3.000	CELICA V1 SERIE (TUTTI I MODELLI)	1762-1998	1993-99	2.000
TOLEDO D/TD	1896	1991-94	750	RAPID OHV	1365	1935-38	8.000	RAPIER H 120	1725	1968-76	3.500	CELICA CABRIOLET V1 SERIE	1998	1993-99	3.500
CORDOBA (TUTTI I MODELLI)	1381-1984	1993-94	1.000	RAPID 2200	2199	1941-47	12.000	ALPINE	1725	1969-76	2.500	CELICA 2.0 TURBO 16V/6T-FOUR/4WD V1 S	1998	1993-99	6.000
CORDOBA D/TD	1896	1993-94	1.000	FAVORIT/FAVORIT 2000 OHV	1802-2091	1936-41	10.000	ALPINE	1494	1959-60	14.000	TRIUMPH GRAN BRETAGNA			
LEON 1.8 TURBO/CUPRA/2.8 V6	1781-2791	2000-03	2.000	840 SUPERB	2492	1934-36	11.000	ALPINE I/II/III/IV	1592-1725	1960-68	12.000	10/20	1393	1923-25	10.000
SIATA ITALIA				SUPERB/SUPERB OHV	2704-3137	1936-49	12.000	TIGER 280	4261	1964-67	30.000	13/35	1873	1925-27	12.000
208 CS	1996	1952-54	250.000	SUPERB 4000	3991	1939-40	16.000	TIGER 289	4737	1967	32.000	15	2170	1927-30	12.000
600	633	1956-60	6.000	II/01/11/02	1089	1946-52	5.000	VENEZIA	1592	1963-65	20.000	SUPER 7	747	1928-29	8.000
1500 TS	1481	1962-66	5.000	SMART GERMANIA				IMP	875	1964-76	3.500	SUPER 8	832	1930	9.000
1500 TS COUPÉ MICHELOTTI	1481	1962-64	7.000	SMART	599	1998-03	2.000	STILETTO	875	1967-72	4.000	SUPER 9	1018	1931-32	10.000
1800 TS COUPÉ MICHELOTTI	1587	1964-66	7.000	SMART CABRIO	599	2000-03	2.500	SUZUKI GIAPPONE				SOUTHERN CROSS	1087-1232	1932	22.000
SPRING 850 SPIDER	845	1967-70	8.000	SMART CROSSBLADE	599	2001-02	4.000	LJ10 JIMNI	359	1970-73	3.500	12/16 SCORPION	1203	1931-33	25.000
SIMCA/TALBOT FRANCIA				SMART ROADSTER	698	2002-03	5.000	LJ50	539	1970-80	3.000	GLORIA 10	1087	1933	9.000
6 CV BERLINA	995	1935-37	12.000	SMART ROADSTER-COUPÉ	698	2002-03	4.500	LJ80	797	1975-80	3.500	GLORIA FOUR (12) SALOON/COUPÉ	1232-1496	1934-37	12.000
6 CV CABRIOLET	995	1935-37	15.000	SPA ITALIA				SJ 41Q/41J/SAMURAI	657-1324	1981-03	3.500	GLORIA FOUR (12) TOURER/DHC	1232-1496	1934-37	23.000
5 (3CV)	569	1936-48	8.000	TPO 23/23S - 20 HP TORP/BERL.	2724	1920-25	35.000	VITARA/VITARA TD	1590-1998	1988-98	2.000	GLORIA SIX (6 - 6/16) SALOON/COUPÉ	1476-1991	1934-35	18.000
8 (1100) BERLINA	1089	1938-49	9.000	TPO 2KS - 40 HP TORP/BERL.	4426	1920-26	65.000	VITARA WAGON/WAGON TD	1590-1998	1981-98	2.500	GLORIA SIX (6 - 6/16) TOURER/DHC	1476-1991	1934-35	30.000
ARONDE 9	1221	1951-55	4.000	SSANGYONG COREA DEL SUD				X-90	1590	1996-00	4.000	DOLDMITE/VITESSE SALOON	1496-1991	1937-39	18.000
ARONDE (TUTTI I MODELLI)	1290	1956-64	4.500	KJ/KORANDO	2238-3199	1995-03	2.000	GRAND VITARA (TUTTI I MOD.)	1590-2737	1998-03	3.000	DOLDMITE 8 ROADSTER	1990	1934	80.000
ARONDE PLEIN CIEL COUPÉ	1290	1957-62	5.900	MUSSO	2295-3199	1995-03	2.000	JIMNY/JIMNY CABRIOLET	1298	1998-03	3.500	DOLDMITE 14/80 ROADSTER	1776	1936-38	32.000
ARONDE OCEANE CABRIOLET	1290	1957-62	7.500	MUSSO DIESEL	2299-2874	1995-03	1.500	SPIFF CABRIOLET	1298	1992-94	1.500	DOLDMITE 16 ROADSTER	1991	1938-39	40.000
VELETTE (TUTTI I MODELLI)	2351	1955-62	5.900	STANDARD GRAN BRETAGNA				BALENO (TUTTI I MODELLI)	1299-1590	1994	1.000	1800 SALOON	1776	1946-49	9.000
ARIANE (TUTTI I MODELLI)	1290-2351	1957-63	4.500	VANGUARD I/II/III	2088	1948-63	5.000	TALBOT LAGO FRANCIA				1800/2000 ROADSTER	1776-2088	1946-49	25.000
1000 (TUTTI I MODELLI)	777-1118	1961-72	2.000	EIGHT	803	1963-59	3.500	SPECIAL COUPÉ	3996	1936-39	130.000	2000 SALOON (RENOVIN)	2088	1949-51	10.000
1000 COUPÉ BERTONE	944	1962-67	4.000	TEN	948	1954-61	4.000	SPECIAL CABRIOLET	3996	1936-39	150.000	RENOVIN LIMOUSINE	2088	1951	12.000
1200 S COUPÉ	1204	1967-71	5.000	STEYR PUCH AUSTRIA				SS COUPÉ	3996	1937-39	150.000	MAYFLOWER	1247	1949-53	9.000
1000 (TUTTI I MODELLI)	967-1118	1973-78	1.900	500 (TUTTI I MODELLI)	493	1958-72	7.500	SS CABRIOLET	3996	1937-39	180.000	MAYFLOWER DHC	1247	1949-53	13.000
1000 RALLYE	1118	1970-71	4.000	650 (TUTTI I MODELLI)	643-660	1963-68	9.000	T 26 RECORD	4482	1946-55	40.000	HERALD	949-1147	1959-70	3.000
1000 RALLYE 1	1294	1972-76	4.500	700 C	643	1961-68	6.000	T 26 GS GRAND SPORT	4482	1948-53	55.000	HERALD COUPÉ	949-1147	1959-64	3.500
1000 RALLYE 2	1294	1972-77	5.900	700 E	643	1963-66	6.000	T 26 GS GRAND SPORT	4482	1953-55	60.000	HERALD CONVERTIBLE	949-1147	1961-71	6.000
1300/1500	1290-1475	1963-66	2.000	HÄFLINGER	643	1968-75	10.000	T14 LS SPORT 2500	2491	1955-57	40.000	VITESSE	1596-1998	1962-71	4.000
1300/1500 CANADA BREAK	1290-1475	1965-66	2.900	PINZGAUER	2499	1972-82	12.000	TALBOT/SUNBEAM GRAN BRETAGNA				VITESSE CONVERTIBLE	1596-1998	1962-71	7.000
1301/1501	1290-1475	1967-76	1.900	SUBARU GIAPPONE				SUNBEAM (TUTTI I MODELLI)	928-1295	1977-81	1.000	TR2	1991	1953-55	30.000
1301/1501 CANADA BREAK	1290-1475	1967-76	2.000	1800 4 WD/LEONE (TUTTI I MODELLI)	1782	1979-91	1.000	SUNBEAM TI	1392	1979-81	2.000	TR3	1991	1955-58	27.000
1100 (TUTTI I MODELLI)	944-1294	1967-82	1.000	IMPENZA (TUTTI I MODELLI)	1597-1820	1992-94	1.000	SUNBEAM TII	1392	1979-81	2.000	TR3A	1991	1957-61	28.000
1100 BREAK (TUTTI I MOD.)	944-1294	1968-80	1.000	IMPENZA 2.0 TURBO 16V 4WD	1994	1993-01	8.000	SUNBEAM TIII	1392	1979-81	2.000	TR3B	1991	1962	30.000
1100 TI	1294	1974-78	1.900	IMPENZA WRX TURBO	1994	2000-03	10.000	ITALIA	1991	1960-61	20.000	TR4	2138	1961-65	24.000
CHRYSLER 160/180/2 LITRI	1639-1981	1971-79	1.000	IMPENZA WRX STI	1994	2000-03	13.000	TR4 AIRS	2138	1965-67	26.000	TR5 P/L	2498	1967-68	30.000
HORIZON (TUTTI I MODELLI)	1118-1442	1977-86	1.000	SIX	3318	1991-96	6.000	TR5 P/L	2498	1967-68	30.000	TR 250	2498	1967-68	27.000
HORIZON LD/EXD	1905	1983-86	1.000	LEGACY (TUTTI I MODELLI)	1820-2212	1989-94	1.000	TR6 P/L	2498	1969-75	20.000	2000 MK1/MK2/TC	1998	1963-77	3.000
1307/1308/1309/1510	1294-1592	1975-94	1.000	LEGACY WAGON (TUTTI I MOD.)	1820-2212	1989-94	1.000	2500 MK2/TC	2498	1968-77	3.500	SPTIFIRE 4	1147	1962-64	10.000
SOLARA (TUTTI I MODELLI)	1294-1592	1980-86	1.000	LEGACY OUTBACK 2.0 TURBO 16V 4WD	1994	1997-03	2.000	SPTIFIRE 4K	1147	1964-67	8.000	SPTIFIRE MKII	1296	1967-70	9.000
SOLARA D	1905	1984-86	1.000	LEGACY OUTBACK HB 3.0	2999	2000-03	2.500	SPTIFIRE MKIV	1296	1970-74	7.000	SPTIFIRE 1500	1493	1974-80	8.000
TAGORA (TUTTI I MODELLI)	2155-2849	1980-84	1.000	FORESTER (TUTTI I MOD.)	1994-2457	1997-03	1.500	STAG	2997	1970-77	12.000	GT6 COUPÉ MKI	1998	1996-98	10.000
TAGORA DT	2304	1980-84	1.000	M 80	738	1992-93	750	GT6 COUPÉ MKII	1998	1998-70	8.000	GT6 COUPÉ MK III	1998	1971-73	9.000
SAMBA	954-1360	1981-86	750	SUNBEAM GRAN BRETAGNA				TOLEDO	1296-1493	1970-76	1.500	1300/1300 TC	1296	1966-70	1.500
SAMBA CABRIOLET	954-1360	1982-86	1.500	16/40	3016	1919-24	28.000	1500/1500 TC	1493	1970-76	2.000	DOLDMITE 1300/1300/1850 HL	1296-1854	1972-80	2.000
SAMBA RALLYE	1219-1360	1982-86	1.900	24 / 24/60 / 24/70	4524	1919-24	32.000	2500 MK2/TC	2498	1968-77	3.500	DOLDMITE SPRINT	1998	1973-79	5.500
SINGER GRAN BRETAGNA				14	1954	1921-24	10.000	SPTIFIRE MKV	1296	1970-74	7.000	TR7 COUPÉ	1998	1976-81	5.000
GAZELLE	1497	1955-67	4.500	12	1598	1924-26	10.000	TR7 SPIDER	1998	1980-82	6.500	ACCLAIM (TUTTI I MODELLI)	1335	1980-84	750
GAZELLE CONVERTIBLE	1497	1955-62	7.900	14/40	2120	1924-27	12.000	TOYOTA GIAPPONE							
VOGUE	1725	1961-66	3.900	16/50	2540	1924	28.000	FJ 40	3878	1960-70	7.000				
CHAMOS	875	1964-70	3.000	20/60	3381	1924-27	30.000	FJ 40/41/42/43/45	2977-3878	1971-79	5.000				
SKODA REPUBBLICA CECA				3 LITRE	2916	1936-31	40.000	FJ 55 SW	3878	1967-70	5.500	TR 250	2498	1967-68	27.000
1200	1221	1952-59	4.000	30/90	4836	1936-29									

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
S CONVERTIBLE/S2/S2C	2792-2935	1986-90	17.000	TYP 87 KOMMANDEURWAGEN	1131	1941-44	30.000	PASSAT I SERIE D/TD	1588	1981-88	1.000	244 BERLINA (TUTTI I MOD.)	1986-2127	1974-81	2.500
SPEED EIGHT	3947	1989-91	18.000	TYP 166 SCHWIMMAGEN	1131	1942-44	32.000	PASSAT I S. VAR.(TUTTI I MOD.)	1272-2226	1981-88	1.000	244 GL D6	2383	1978-83	1.500
S3/S3C	2935	1990-91	20.000	MAGGIOLINO (LUN. DUE VETRI)	1131	1946-53	16.000	PASSAT II S. D/TD VARIANT	1588	1981-88	1.000	245 SW (TUTTI I MOD.)	1986-2127	1974-81	2.500
CERBERA/CERBERA GT	4385-4475	1995-03	25.000	MAGGIOLINO (LUNOTTO OVALE)	1192	1953-57	10.000	PASSAT II SERIE (TUTTI I MOD.)	1595-1984	1988-94	1.000	245 GL D6	2383	1978-83	1.500
TUSCAN	4441	1990-91	25.000	MAGGIOLINO 1200	1192	1957-64	7.500	PASSAT II SERIE D/TURBOD. VAR.	1588-1896	1988-94	1.000	240 BERLINA (TUTTI I MOD.)	1986-2127	1982-91	2.000
GRIFITH 500	4997	1990-02	25.000	MAGGIOLINO 1200	1192	1964-67	6.500	PASSAT II SERIE VAR. (TUTTI I MOD.)	1595-1984	1988-94	1.000	244/240 BERLINA TURBO	1986-2127	1980-89	3.000
CHIMERA	3947-4997	1992-03	25.000	MAGGIOLINO 1300/1500	1285-1493	1965-67	6.500	PASSAT II SERIE D/TURBOD. VAR.	1588-1896	1988-94	1.000	240 GL D6	2383	1983-91	1.500
TUSCAN/S	3605-3996	2000-03	25.000	MAGGIOLINO 1300/1500	1285-1493	1967-70	5.500	PASSAT II S. 660 SYNCRO GTI	1781	1989-93	1.500	240 SW (TUTTI I MOD.)	1986-2127	1982-93	2.000
TAMORA	3605	2002-03	25.000	MAGGIOLINO CABR. HEBMÜLLER	1131	1949-53	30.000	PASSAT II S. 660 VAR. SYNCRO GTI	1781	1989-93	1.500	245 TURBO/240 SW TURBO	1986-2127	1980-89	3.000
UAZ RUSSIA															
469 B/31512	1995-2498	1964-99	2.500	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1131	1951-52	20.000	PASSAT II SERIE 2.8 VR6	2792	1991-94	1.500	240 GL D6 SW	2383	1983-91	1.500
UMM PORTOGALLO															
4KX/ALTER/ALVOR	1971-2498	1976-95	2.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1192	1952-57	17.000	PASSAT II SERIE 2.8 VR6 VARIANT	2792	1991-94	1.500	284 DL/GL/GLE	2664-2849	1974-81	3.000
VANDEN PLAS GRAN BRETAGNA															
PRINCESS 3 LITRI	2912	1959-64	7.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1192-1285	1957-67	13.000	CORRADO 1.8/2.0 16V	1781-1984	1988-94	1.500	285 DL/GL/GLE	2664-2849	1974-81	3.000
4 LITRI BERLINA	3993	1960-68	13.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	10.000	CORRADO 1.8I 660	1781	1988-93	2.000	282 COUPE	2664-2849	1977-81	6.000
4 LITRI LIMOUSINE	3993	1960-68	8.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	13.000	CORRADO 2.9VR6	2866	1991-95	2.000	740 (TUTTI I MOD.)	2316	1984-90	1.000
PRINCESS 4 LITRI (MOTORE RR)	3909	1964-68	9.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	11.000	SHARAN 2.8 VR6	2792	1995-03	1.500	740 TURBO	1986-2127	1984-89	1.000
PRINCESS 1100/1300	1098-1275	1963-74	4.000	1500/1500 S	1493	1961-65	3.000	SHARAN 2.8 VR6 SYNCRO	2792	1996-03	2.000	740 TURBO 16V	1986	1989-90	1.000
VAUXHALL GRAN BRETAGNA															
25 HP	3969	1921	28.000	1500/1500 S/1600 VARIANT	1493-1584	1962-73	3.000	GOLF I 1.8 20V TURBO	1781	1997-03	2.000	740 GL DIESEL	1986	1994-90	1.000
14/40	2287	1921-27	18.000	1800 L/TL	1584	1965-73	3.500	GOLF I 1.8 20V TURBO PLUS	1781	2003	3.000	740 SW	2316	1985-90	1.000
2360	4000	1922-26	20.000	411/412 (TUTTI I MODELLI)	1679-1795	1968-74	1.500	GOLF IV 2.3 V5	2324	1997-03	2.000	740 TURBO SW	1986	1985-89	1.500
30/98	4274	1922-26	30.000	KARMANN GHIA COUPE	1192	1955-66	10.000	GOLF IV 2.8 VR6	2792	2000-03	2.500	740 TURBO 16V SW	1986	1989-90	1.500
25/70	3880	1926-28	30.000	KARMANN GHIA COUPE	1285-1584	1966-74	7.000	GOLF IV R32	3189	2002-03	7.000	780 GLE V5	2849	1982-87	1.500
20/80	2762-2916	1927-30	25.000	KARMANN GHIA 1.5/1.6 TYP 34	1493-1584	1961-69	8.000	POLO GTI	1598	1998-01	1.500	780 TURBO 2.3	2316	1982-87	1.000
CADET	2048	1931-33	12.000	KARMANN GHIA CABRIOLET	1192	1957-66	14.000	VENTO (TUTTI I MOD.)	1598-1984	1992-94	1.000	780 GLE D/TD	2383	1982-87	1.000
80	3317	1931-32	18.000	KARMANN GHIA CABRIOLET	1285-1584	1966-74	12.000	VENTO D/TD	1896	1992-94	1.000	780 GLE V5 SW	2849	1985-87	1.500
27 HP	3190	1933-36	15.000	MAGGIOLINO	1192	1968-78	5.000	VENTO 2.8 VR6	2792	1992-98	1.000	780 TURBO 2.3 SW	2316	1985-87	1.500
BIG 6	2392	1933-35	13.000	MAGGIOLONE 1302/1303	1192-1584	1970-75	4.000	NEW BEETLE	1390-1984	1988-03	2.500	780 GLE D/TD SW	2383	1985-87	1.000
LIGHT 6	1531	1934-36	12.000	MAGGIOLONE CABR. 1302/1303	1192-1584	1970-80	8.000	NEW BEETLE 2.3 V5	2324	2000-03	3.500	780 GLE LIMOUSINE	2849	1986-87	1.500
14 HP	1781	1935-38	10.000	MAGGIOLONE MEXICO	1192-1584	1978-91	3.500	NEW BEETLE RSI	3189	2000-02	10.000	780 GLE V6 (II SERIE)	2849	1987-90	1.500
14 HP	1781	1938-48	10.000	PES CACCIA TYP 181	1493-1584	1969-79	5.000	LUPO GTI	1598	1999-03	1.500	780 GLE TURBOD. (II SERIE)	2316	1987-90	1.000
14/8	1781	1939-40	10.000	K70 (TUTTI I MOD.)	1605-1807	1970-74	1.500	BORA 2.3 V5	2324	1999-02	1.000	780 GLE V6 SW (II SERIE)	2849	1987-90	1.500
20 HP	2392	1934-36	12.000	POLO I SERIE (TUTTI I MOD.)	895-1093	1975-81	1.000	BORA 2.8 VR6	2792	2001-02	1.500	780 GLE TURBOD. SW (II SERIE)	2316	1987-90	1.000
12 HP	1530	1936-38	9.000	POLO II SERIE (TUTTI I MOD.)	1043-1272	1981-90	1.000	PASSAT IV S. 2.3 V5 SYNCRO	2324-2327	1997-02	1.000	780 TURBO SW (II SERIE)	2316	1987-90	1.000
12 HP	1442	1938-46	8.000	POLO II SERIE DIESEL	1272	1986-90	1.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V	2771	1996-03	1.500	780 TURBO	1986	1986-90	3.000
12 HP	1442	1946-48	7.000	POLO II SERIE MODEL YEAR '91	1043-1272	1990-94	1.000	PASSAT IV S. 2.3 V5 VAR. SYNCRO	2324-2327	1997-02	1.500	780 TURBO 16	1986	1990	3.500
25 HP	3215	1936-39	13.000	POLO II SERIE D MODEL YEAR '91	1391	1990-94	1.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V VARIANT	2771	1997-03	1.500	780 TURBO 16 SW	1986	1990	3.500
10 HP	1203	1938-40	7.000	POLO II SERIE D MODEL YEAR '91	1391	1990-94	1.000	PASSAT IV SERIE 4.0 W8	3999	2001-03	3.000	780 V6	2458-2849	1985-90	3.000
10 HP	1203	1946-47	6.000	POLO COUPÉ (TUTTI I MOD.)	1043-1272	1982-90	1.000	PASSAT IV SERIE 4.0 W8 VARIANT	3999	2001-03	3.000	780 TURBODIESEL	2383	1985-91	1.500
WYVERN (LX)	1442	1948-51	4.000	POLO COUPÉ G40	1272	1985-94	2.000	PHAEON 3.2 V6	3189	2002-03	4.000	960 20I TURBO 16V	1986	1990-94	2.000
WYVERN (EX)	1442	1951-52	4.000	DERBY I SERIE (TUTTI I MOD.)	895-1093	1976-81	750	PHAEON 4.2 V8	4172	2003	5.000	960 TURBO	2316	1990-92	2.000
WYVERN (EXW)	1507	1952-57	5.000	DERBY II SERIE (TUTTI I MOD.)	1043-1272	1981-88	500	PHAEON 6.0 W12	5998	2002-03	6.000	960 2.9I 24V	2822	1990-96	2.000
VELOX (LP)	2275	1948-51	4.500	GOLF I SERIE (TUTTI I MOD.)	1093-1457	1974-81	1.500	PHAEON 5.0 V10 TD	4921	2002-03	4.000	960 20I TURBO 16V S.W.	1986	1990-94	2.500
VELOX (EP)	2275	1951-52	4.000	GOLF I SERIE (TUTTI I MOD.)	1093-1457	1981-83	1.000	NEW BEETLE CABRIOLET L4/L6	1390-1595	2003	4.000	960 TURBO SW	2316	1990-92	2.500
VELOX (EPV)	2262	1952-57	5.500	GOLF DIESEL I SERIE	1471-1588	1978-83	1.000	NEW BEETLE CABRIOLET L7/L8/2.0	1781-1984	2003	5.000	960 2.9I 24V S.W.	2822	1990-96	2.500
VELOX (PAS-PASY-PASX)	2262-2651	1957-62	6.000	GOLF GTD I SERIE	1588	1982-83	2.500	Touareg 3.2 V6	3189	2002-03	5.000	960 TURBODIESEL	2383	1990-94	1.500
VELOX (PB)	2651	1962-65	5.000	GOLF GTI 4 MARCE 1800	1588	1978-78	6.000	Touareg 4.2 V8	4172	2002-03	6.000	960 TURBODIESEL SW	2383	1990-94	2.000
VELOX (PB)	3293	1964-65	5.000	GOLF GTI 5 MARCE 1800	1588	1978-82	5.000	Touareg 2.5 R5TDI	2461	2002-03	3.500	850 GLE/GLT	1984-2435	1981-94	1.000
CRESTA (EPC)	2262	1964-67	5.500	GOLF GTI 1800	1781	1982-83	4.500	Touareg 5.0 V10 TDI	4921	2002-03	4.500	850 GLE SW/GLT SW	1984-2435	1983-94	1.500
CRESTA (PAS-PASY-PASX)	2262-2651	1957-62	6.000	GOLF GTI 1800	1781	1982-83	2.500	GOLF CABRIOLET (TUTTI I MOD.)	1083-1781	1979-87	2.500	850 TURBO 20V T-5	1984-2319	1983-96	2.000
VELOX (PB)	2651	1962-65	5.000	GOLF CABRIOLET (TUTTI I MOD.)	1586-1781	1987-93	2.500	GOLF II SERIE (TUTTI I MOD.)	1272-1781	1983-92	1.000	850 T-5-R	2319	1995-96	3.000
VELON (PB)	3293	1964-65	5.000	GOLF II SERIE SYNCRO	1781	1986-91	1.000	GOLF II SERIE SYNCRO	1781	1986-91	1.000	850 TURBO 20V T-5 S.W.	1984-2319	1983-96	2.500
CRESTA (EPC)	2262	1964-67	5.500	GOLF II SERIE DIESEL	1588	1983-91	1.000	GOLF II SERIE DIESEL	1588	1983-91	1.000	850 TURBO SW	2319-2435	1986-01	2.000
CRESTA (PC)	3293	1965-72	4.500	GOLF II SERIE GTD	1588	1983-92	1.000	GOLF II SERIE GTD	1588	1983-92	1.000	V70 20V TURBO	1984-2435	1986-03	3.000
VISCOUNT	3293	1966-72	5.000	GOLF II SERIE GTD	1588	1983-92	1.000	GOLF II SERIE GTD	1588	1983-92	1.000	V70 XC 20V TURBO AWD	1984-2435	1986-03	4.000
VICTOR	1507	1957-59	4.500	GOLF II SERIE GTI	1781	1983-89	2.500	GOLF II SERIE GTI	1781	1983-89	2.500	S80 2.9 24V	2822	1996-98	2.500
VICTOR II	1507	1959-61	4.500	GOLF II SERIE GTI MODEL YEAR '90	1781	1989-91	2.000	GOLF III SERIE (TUTTI I MOD.)	1381-1781	1991-94	1.000	V90 2.9 24V	2822	1996-98	3.500
VICTOR (FB)/VX 4-90	1507	1961-64	4.000	GOLF III SERIE GTI MODEL YEAR '90	1781	1989-89	3.000	GOLF III VARIANT (TUTTI I MOD.)	1381-1781	1993-94	1.000	POLAR 2.3 TURBO	2316	1987	2.000
VICTOR (FC) 101/VX 4-90	1594	1965-67	3.500	GOLF III VARIANT D/TD	1896	1993-94	1.000	GOLF III VARIANT D/TD	1896	1993-94	1.000	POLAR 2.3 TURBO SW	2316	1997	3.000
VICTOR (FD)	1599	1967-71	2.500	GOLF III GTI/6TI/18V	1984	1991-97	1.500	GOLF III GTI/6TI/18V	1984	1991-97	1.500	C70 COUPE	1948-24		

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				LANCIA ITALIA				valutazioni in crescita • valutazioni in discesa										
430	5816	1939-50	8.000	642N65N6SR	7298	1959-63	3.500	190.38	17174	1980-84	1.800	TIGRE I SERIE	6870	1959-63	4.000			
800	8725	1940-50	10.000	642T85	7298	1959-63	4.200	190.38 SPECIAL	17174	1980-84	2.800	LEONCINO I SERIE	3770	1950-53	4.000			
450/455	6330	1950-59	6.000	639 N2/N3 (CVILE)	6650-7298	1955-68	3.500	190.26	13798	1980-84	2.500	TIGROTTO I SERIE	4156	1953-57	3.700			
900/950	8725	1950-58	9.500	671N2N3	6650	1952-55	7.800	190.33/36 TURBOSTAR	13798	1987-92	3.500	LEONCINO III SERIE	4156-4561	1957-62	12.000			
MILLE	11050	1958-65	3.000	682N	10676	1952-55	3.700	190.42 TURBOSTAR	17174	1984-92	2.000	TIGROTTO II SERIE E SUCCESS.	4561-4940	1963-70	800			
ROMEO/ROMEO2	1290	1954-67	2.000	682N2	10676	1956-61	8.200	190.48 TURBOSTAR	17174	1989-92	4.000	LEONCINO IV SERIE E SUCCESSIVE	4561	1963-70	8.000			
ROMEO/ROMEO2 DIESEL	1158	1954-67	2.200	682T2	10676	1956-61	3.500	190.48 TURBOSTAR SPECIAL HP	17174	1991-92	5.000	LUPETTO I SERIE	4156	1956-63	2.500			
A11/A12/F11/F12	1290	1966-83	1.000	682T2	10676	1956-61	4.200	300 PC	15298	1975-80	1.300	LUPETTO II SERIE	4561	1963-70	1.000			
A11/A12/F11/F12 DIESEL	1760	1966-83	1.100	682N3	11548	1962-84	2.500	190.260/300 PC/PAC	9572-13798	1979-82	1.800	TIGRE II SERIE	6870	1963-67	2.000			
A15/A19/A38	3017-3300	1967-75	900	682T3	11548	1962-84	3.000	330.26	17174	1980-84	1.500	TIGRE S	6870	1963-67	3.000			
ASTRA ITALIA				C40/C50	4678	1969-60	2.000	330.35	17174	1980-84	1.600	TITANO	11150	1961-67	3.000			
BM19/Z1/Z2	11580-17174	1966-80	1.000	682N4	11548	1970-84	2.000					TITANO S	11150	1961-67	3.500			
BM25	15950-17174	1972-80	1.000	682T4	11548	1970-84	2.400					100/120	7412	1967-70	1.500			
AUTOBIANCHI ITALIA												150	8905	1967-70	1.800			
VISCONTI/SCALIGERO I SERIE	3770	1958-59	2.000	690N1/N1/2 4 ASSI	11548	1961-66	3.500	3R0 464/564	6875	1938-47	12.000	DAINO/CERBIATTO/ORSETTO	4561	1960-72	800			
VISCONTI/SCALIGERO II SERIE	4397	1959-68	1.500	690N1/N1/2 3 ASSI - 690 T/T1/T2	11548	1961-66	4.000	ESARO	6875	1942-46	11.000	190/260	14886	1970-75	3.200			
AMBROSIANO/ESTENSE I SERIE	3770-4156	1958-59	1.600	690N3 4 ASSI	11548	1961-68	4.800	ESATAU 864/864C	8245-8864	1948-56	10.000	OMT ITALIA						
AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.500	690N3 3 ASSI - 690T3	11548	1961-68	4.800	ESATAU 864A	8864	1955-57	13.000	MF (TUTTI I MODELLI)	11310-11548	1963-67	3.500			
				690N4/T4	9819	1969-71	3.000	ESATAU B 503	8864	1956-62	6.000	PEUGEOT FRANCIA						
				1100 T/TN	1098-1901	1956-66	1.000	ESADELTA/ESADELTA B 401	8245	1959-66	2.500	J7/J8	1468-2304	1965-88	800			
				618N1	2693	1965-67	1.300	BETA/BETA DIESEL/BETA 190	1908-1963	1950-61	4.000	RENAULT FRANCIA						
				618N2/N3	3455	1967-77	800	JOLLY	1090	1959-63	1.500	ESTAFETTE						
				625N1/N1/2 AUTOCARRO	2693-3455	1965-72	900	ESAGAMMA 516	10521	1962-66	2.500	SCANIA SVEZIA						
				625N1/N1/2 FURGONE	2693-3455	1965-72	1.500	ESAGAMMA 516 TRATT/4 ASSI	10521	1962-66	3.000	110	11020	1969-76	2.100			
				645 (650/662N1 SERIE (N1))	4678	1960-68	1.000	ESAGAMMA 516 TRATT/4 ASSI	10521	1966-68	2.600	140	14180	1969-76	2.500			
				645 (650/655/662 II SERIE (N2/N3))	4678	1970-74	800	ESAGAMMA E 519	10521	1966-68	3.200	86	7790	1976-81	1.300			
				643N1 - T/T1	9161	1963-70	1.400	ESAGAMMA E 519 TR 4 ASSI	10521	1966-68	3.000	111	11020	1976-81	1.500			
				683N/T - 619N/T I SERIE	13798	1966-70	2.000	ESAGAMMAE 520 TRATT/4 ASSI	10521	1968-75	3.600	141	14180	1976-81	2.000			
				683N/T	12883	1966-70	2.000	ESADELTA C 402	9469	1967-75	2.000	82	7790	1981-88	1.000			
				238	1197-1498	1969-75	500	ESADELTA C 402 TRATT/4 ASSI	9469	1967-75	2.400	112	11020	1981-88	1.200			
				684N/T	9819	1970-73	1.200	SUPERJOLLY	1488-1800	1965-70	2.000	142	14190	1981-88	1.500			
				691N/T	13798	1970-73	2.200	MAGIRUS DEUTZ GERMANIA				142T	14190	1981-88	2.000			
				619N1/II SERIE	13798	1970-73	3.000	150 D14	9500	1960-73	1.000	SPA ITALIA						
				697N/T	13798	1971-73	1.500	230/232 D26	11330	1967-75	1.500	38R	4053	1936-46	10.000			
				673N/NR/T - 129	7400	1970-82	1.000	360 D18	19145	1975-80	1.800	UNIMOG GERMANIA						
				242	2498	1975-82	500	MAN GERMANIA				BOHRINGER	1767	1947-51	4.000			
FORD EUROPA				TALINUS TRANSIT				4498	1961-67	1.000	F8 PONTON	11413	1956-69	1.000	401/411	1767	1951-63	4.000
				TRANSIT I SERIE	2360	1967-77	500	F7/F8/F9 CABINA SAVIEM				11413	1967-86	1.900	404	2195	1955-80	1.000
				TRANSCONTINENTAL	14018	1974-80	1.800	MERCEDES GERMANIA				406/416	1767	1963-88	2.000			
				ISOTTA FRASCHINI ITALIA				LAK (TUTTI I MODELLI)	10810-15950	1960-82	1.800	VIBERTI ITALIA						
				D85	5800	1937-46	8.000	LPI SERIE (ECCETTOLP333)	4580-10830	1950-65	1.700	BVF 203	10676-11548	1956-65	3.000			
				D80	7300	1937-46	12.000	LP333	10830	1958-61	3.000	VOLVO TRUCKS SVEZIA						
IVECO ITALIA				TAURUS				1.100	1970-76	2.000	F88	9602	1965-77	2.000				
				40	3455	1976-80	500	L319				5836	1951-57	5.000				
				65/75/90 PC (CVILE)	3366-5184	1975-85	1.000	NG FINO 12.000 KG	5765	1973-88	800	F89	9602	1970-77	2.000			
				50/55/65/75/90/100	3455-4561	1970-76	800	NG OLTRE 12.000 KG	9570-17426	1973-88	1.200	F10/N10 I SERIE	9600	1976-84	1.500			
				110/130 NC/NR/NT	5184-7412	1973-82	1.000	OM ITALIA				F12/N12 I SERIE	11970	1976-84	1.700			
				140/150/159 NC/NT	9572	1976-82	1.000	TITANO 137	11540	1937-45	35.000							
				160 NC/NT	6129	1970-76	1.100	TAURUS	5320	1939-47	7.000							
				180 NC/NT	13798	1974-76	2.000	TAURUS 340	5320	1949-51	4.000							
				170/190.26 NC/NT	13798	1975-80	1.500	SUPER TAURUS	5836	1951-57	5.000							
				170/190.33/35 NC/NT	17174	1975-80	1.500	ORIONE 400/ORIONE 400/8	10640	1946-52	10.000							
				190.35	17174	1980-84	1.500	SUPERORIONE	11630	1952-60	9.000							

LE AUTOMOBILI AMERICANE

I modelli sono raggruppati per «famiglie» di valore omogeneo, essendo molto vasto il numero di versioni. La cilindrata non compare in quanto praticamente ininfluente per fissare le valutazioni. I fuoristrada e alcuni modelli, più diffusi in Italia perché regolarmente importati all'epoca, compaiono invece nelle pagine precedenti. **I prezzi, riferiti al mercato americano, sono qui indicati in dollari**

valutazioni in crescita • valutazioni in discesa

Modello	Note	Anni	Dollari	Modello	Note	Anni	Dollari	Modello	Note	Anni	Dollari	Modello	Note	Anni	Dollari	
AMC/RAMBLER				CONVERTIBILE		1961-74	15.000	ELDORADO COUPÉ		1955-58	35.000	ELDORADO TC		1994-01	5.500	
AMBASSADOR		1966-74	5.000	SKYLARK 2/4 PORTE		1961-63	5.000	BERLINA 4 PORTE		1959-60	17.000	CHECKER				
JAVELIN		1968-70	17.000	SKYLARK CONVERTIBILE		1961-63	10.000	LIMOUSINE (SERIE 75)		1959-60	18.000	MARATHON 6 CILINDRI		1961-70	5.000	
AMX		1968-70	30.000	RIVIERA		1963-65	20.000	COUPÉ		1959-60	30.000	MARATHON 8 CILINDRI		1965-70	6.000	
HORNET		1970-75	4.000	GS 350/4.00/455 COUPÉ		1965-73	18.000	ELDORADO CONVERTIBILE		1959	160.000	MARATHON 6 CILINDRI		1971-85	5.500	
GREMLIN		1971-78	4.000	GS 350/4.00/455 CONVERTIBILE		1965-72	30.000	ELDORADO COUPÉ		1959	45.000	MARATHON 8 CILINDRI		1971-85	6.500	
PACER		1975-80	5.000	RIVIERA		1966-73	15.000	DEVILLE CONVERTIBILE		1959	90.000	CHEVROLET				
EAGLE		1981-87	6.000	CADILLAC				CONVERTIBILE		1961-64	30.000	BERLINA 2/4 PORTE		1946-54	9.000	
BUICK				BERLINA 4 PORTE		1946-52	17.000	BERLINA 2/4 PORTE		1961-74	10.000	STATION WAGON		1946-48	75.000	
BERLINA 2/4 PORTE		1946-54	14.000	LIMOUSINE (SERIE 75)		1946-52	18.000	LIMOUSINE		1961-74	13.000	CONVERTIBILE		1946-54	35.000	
CONVERTIBILE		1946-60	55.000	COUPÉ		1946-52	25.000	CONVERTIBILE		1965-70	18.000	STATION WAGON		1949-58	15.000	
STATION WAGON		1946-53	80.000	CONVERTIBILE		1946-58	80.000	ELDORADO COUPÉ		1968-76	10.000	COUPÉ		1949-54	18.000	
SKYLARK		1953	130.000	BERLINA 4 PORTE		1953-58	17.000	ELDORADO CONVERTIBILE		1971-76	15.000	CORVETTE	(C1)	1953	200.000	
STATION WAGON		1954-74	15.000	LIMOUSINE (SERIE 75)		1953-58	18.000	BERLINA 2/4 PORTE		1975-89	5.000	CORVETTE	(C1)	1954-55	140.000	
SKYLARK		1954	100.000	COUPÉ		1953-58	30.000	LIMOUSINE		1975-89	7.500	BERLINA 2/4 PORTE		6 CL -20%	1955-60	15.000
BERLINA 2/4 PORTE		1955-60	10.000	ELDORADO CONVERTIBILE		1953	200.000	ALLANTÉ		1987-91	7.000	COUPÉ		IN +50%/6 C -20%	1955-57	30.000
BERLINA 2/4 PORTE		1961-74	7.000	ELDORADO CONVERTIBILE		1954-58	120.000	SEVILLE SL/S/STS		1994-01	3.000					

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.

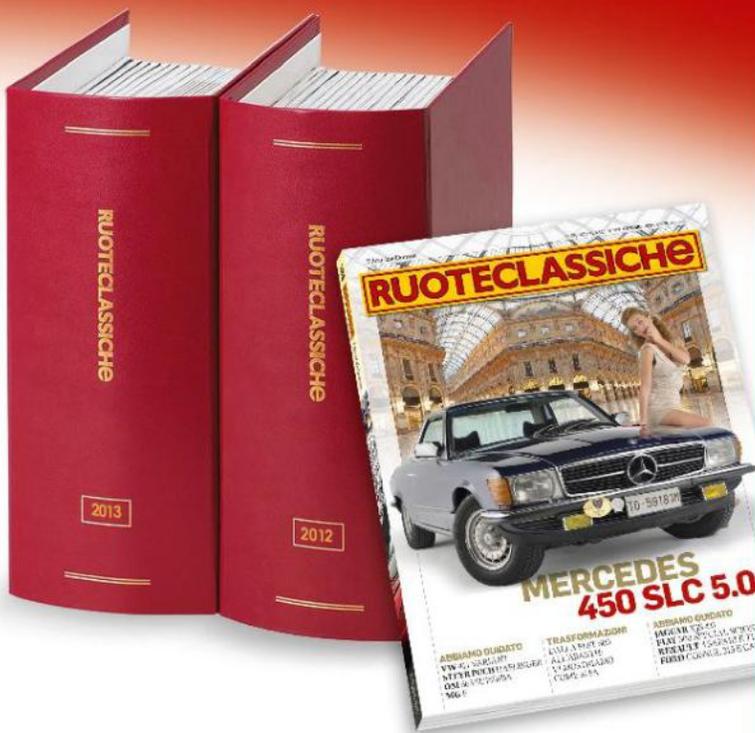
Ogni Raccoglitore

€ **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
CONVERTIBILE		1955-57	75.000	CHARGER DAYTONA	HEM+50%	1969	120.000	IMPERIAL				COUPÉ		1951-56	18.000
NOMAD		1955-57	55.000	CHALLENGER COUPÉ		1970-74	15.000	BERLINA		1946-61	15.000	CARIBBEAN CONVERTIBILE		1953-56	80.000
CORVETTE	(C1) IN+50%	1959-60	85.000	CHALLENGER CONVERTIBILE	HEM+150%	1970-72	16.000	LIMOUSINE		1946-61	15.000	BERLINA 2/4 PORTE		1957-58	12.000
COUPÉ	6 CL.-20%	1959-60	22.000	CHALLENGER RT COUPÉ	440+30%	1970-71	35.000	COUPÉ		1951-61	23.000	HAWK		1958	25.000
CONVERTIBILE		1959-60	40.000	CHALLENGER RT CONVERTIBILE	440+20%	1970	75.000	CONVERTIBILE		1951	30.000	PLYMOUTH			
CORVAIR 2/4 PORTE		1959-69	6.000					CONVERTIBILE		1957-61	65.000	BERLINA 2/4 PORTE		1946-56	8.000
CORVAIR CONVERTIBILE		1960-65	12.000	EDSEL				Ghia LIMOUSINE		1957-61	22.000	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	BERLINA 2/4 PORTE		1962-74	8.000	CONVERTIBILE		1946-56	18.000
COUPÉ	BIG BLOCK+20%	1961-66	15.000	COUPÉ		1958	15.000	CONVERTIBILE		1962-68	15.000	STATION WAGON		1950-55	10.000
CONVERTIBILE	BIG BLOCK+20%	1961-66	35.000	CONVERTIBILE		1958	40.000	COUPÉ		1981-83	3.500	FURY COUPÉ		1956	30.000
CORVETTE	(C1) IN+50%	1961-62	65.000	STATION WAGON		1958	12.000	KAISER				BERLINA 2/4 PORTE		1957-60	10.000
CORVAIR TURBO		1962-66	9.000	BERLINA 4 PORTE		1959-60	8.500	BERLINA/COUPÉ		1947-55	4.000	STATION WAGON		1957-60	12.000
NOVA 2/4 PORTE	V8+20%	1962-74	6.000	COUPÉ		1959-60	12.000	DELUXE CONVERTIBILE		1950	20.000	COUPÉ		1957-60	20.000
CORVETTE	(C2) IN/BIG BLOCK+50%	1963-67	85.000	CONVERTIBILE		1959-60	30.000	DARRIN CONVERTIBILE		1954	80.000	CONVERTIBILE		1957-60	55.000
CORVETTE CONV.	(C2) IN/BIG BLOCK+50%	1963-67	85.000	STATION WAGON		1959	10.000	LINCOLN				FURY COUPÉ		1957-58	45.000
CHEVELLE 2/4 PORTE		1964-74	10.000	FORD				2/4 PORTE	CONTINENTAL+20%	1946-48	25.000	VALIANT 2/4 PORTE		1960-70	3.500
NOVA SS V8	BIG BLOCK+50%	1966-70	10.000	T TOURING		1918-27	20.000	CONVERTIBILE	CONTINENTAL+20%	1946-48	55.000	BERLINA 2/4 PORTE		1961-74	7.000
CHEVELLE CONVERTIBILE		1966-72	25.000	T SEDAN/COUPÉ		1918-27	15.000	2/4 PORTE		1949-55	20.000	STATION WAGON		1961-74	7.000
CHEVELLE SS	BIG BLOCK+30%	1966-74	23.000	A SEDAN/COUPÉ		1927-32	18.000	CONVERTIBILE		1949-55	20.000	CONVERTIBILE		1961-70	15.000
CHEVELLE SS CONVERTIBILE		1966-72	40.000	A PHAETON		1927-32	25.000	CONVERTIBILE		1956-60	15.000	VALIANT CONVERTIBILE		1963-66	7.000
COUPÉ	BIG BLOCK+20%	1967-74	15.000	A ROADSTER		1927-32	35.000	BERLINA 2/4 PORTE		1956-60	15.000	BARRACUDA COUPÉ	BIG BLOCK+40%	1964-67	14.000
CONVERTIBILE	BIG BLOCK+20%	1967-74	18.000	V8 SEDAN/COUPÉ		1932-34	38.000	CONVERTIBILE		1956-60	45.000	BARRACUDA CONVERTIBILE		1967-69	20.000
CAMARO COUPÉ	6 CL.-30%	1967-73	10.000	V8 PHAETON		1932-34	45.000	CONTINENTAL COUPÉ		1956-57	50.000	ROADRUNNER/GTX COUPÉ	HEM+150%	1967-73	35.000
CAMARO CONVERTIBILE	6 CL.-30%	1967-69	20.000	V8 ROADSTER		1932-34	80.000	CONTINENTAL 4 PORTE		1961-70	13.000	ROADRUNNER CONVERTIBILE		1969-70	40.000
CAMARO Z 28	RS/SS+20%	1967	45.000	V8 STATION WAGON		1934-42	80.000	CONTINENTAL CONVERTIBILE		1961-67	23.000	SUPERBIRD	HEM+80%	1970	135.000
CAMARO Z 28	BIG BLOCK+20%	1968-73	35.000	V8 COUPÉ		1935-42	30.000	CONTINENTAL 2 PORTE		1970-76	10.000	BARRACUDA COUPÉ		1970-71	26.000
CORVETTE COUPÉ	(C3) BIG BLOCK+30%	1968-74	30.000	V8 ROADSTER/CONVERTIBILE		1935-42	65.000	BERLINA		1977-89	5.500	BARRACUDA CONVERTIBILE		1970-72	17.000
CORVETTE CONV.	(C3) BIG BLOCK+30%	1968-75	45.000	BERLINA 2/4 PORTE		1946-51	14.000	LIMOUSINE		1977-89	7.000	CUDA COUPÉ	440+50%/HEM+150%	1970-71	40.000
CHEVELLE SS 454	LS 6+50%	1970-72	35.000	STATION WAGON		1946-51	70.000	COUPÉ		1977-89	10.000	CUDA CONVERTIBILE	440+50%	1970-71	70.000
CAMARO COUPÉ	6 CL.-30%	1975-81	10.000	COUPÉ		1946-51	18.000	MERCURY				BARRACUDA COUPÉ		1972-74	20.000
CORVETTE COUPÉ	(C3)	1975-82	15.000	CONVERTIBILE		1946-51	35.000	BERLINA 4 PORTE		1946-51	12.000	PONTIAC			
CAMARO COUPÉ	4/6 CL.-30%	1982-91	5.500	SPORTSMAN CONVERTIBILE		1946-48	150.000	BERLINA 2 PORTE/COUPÉ		1946-51	25.000	BERLINA 2/4 PORTE		1946-52	8.000
CORVETTE	(C4)	1983-84	7.000	BERLINA 2/4 PORTE/STATION W.		1952-74	9.000	STATION WAGON		1946-48	60.000	CONVERTIBILE		1946-52	40.000
CORVETTE COUPÉ	(C4)	1985-91	11.000	CONVERTIBILE		1952-59	40.000	CONVERTIBILE		1946-51	50.000	STATION WAGON		1946-52	45.000
CORVETTE CONV.	(C4)	1986-91	17.000	HARDTOP		1952-59	15.000	SPORTSMAN CONVERTIBILE		1946-47	12.000	COUPÉ		1949-52	14.000
CORVETTE ZR1		1981-95	25.000	SKYLINER/CROWN VICTORIA GLASS TOP		1954-56	25.000	STATION WAGON		1949-51	70.000	BERLINA 2/4 PORTE		1953-60	10.000
CORVETTE COUPÉ	(C4)	1982-95	12.000	THUNDERBIRD CONVERTIBILE	I.S.	1955-57	55.000	BERLINA 2/4 PORTE		1952-59	10.000	COUPÉ		1953-60	14.000
CORVETTE CONV.	(C4)	1982-95	18.000	SKYLINER CONVERTIBILE		1957-59	45.000	CONVERTIBILE		1952-59	40.000	CONVERTIBILE		1953-60	40.000
CORVETTE COUPÉ	(C5)	1996-03	15.000	THUNDERBIRD COUPÉ	I.S.	1959-60	18.000	BERLINA 2/4 PORTE		1960-74	6.500	STATION WAGON		1953-60	15.000
CORVETTE CONV.	(C5)	1996-03	20.000	THUNDERBIRD CONVERTIBILE	I.S.	1959-60	35.000	STATION WAGON		1960-74	6.000	SAFARI		1955-57	40.000
CORVETTE COUPÉ 50' ANNIV.	(C5)	2002-03	18.000	CONVERTIBILE		1960-72	17.000	CONVERTIBILE		1960-70	17.000	BONNEVILLE CONVERTIBILE	IN+20%	1957-58	140.000
CORVETTE CONV. 50' ANNIV.	(C5)	2002-03	22.000	FALCON 2/4 PORTE		1961-70	5.000	COMET 2/4 PORTE		1961-70	4.500	BONNEVILLE COUPÉ	IN+20%	1958	70.000
				FALCON SPRINT COUPÉ V8		1961-63	20.000	COMET/CYCLONE CONVERTIBILE		1961-70	15.000	BERLINA 2/4 PORTE/STATION W.		1961-74	8.000
CHRYSLER				FALCON SPRINT CONVERTIBILE V8		1961-63	25.000	COMET/CYCLONE		1963-70	10.000	COUPÉ		1961-74	12.000
BERLINA 2/4 PORTE		1946-56	10.000	THUNDERBIRD COUPÉ	II-V.S.	1961-66	14.000	COUGAR COUPÉ		1967-73	15.000	CONVERTIBILE		1961-75	17.000
CONVERTIBILE		1946-56	55.000	THUNDERBIRD CONVERTIBILE	II-V.S.	1961-66	22.000	COUGAR ELIMINATOR COUPÉ		1968-73	25.000	TEMPEST 2/4 PORTE/STATION W.		1961-64	5.500
TOWN & COUNTRY CONVERTIBILE		1946-48	130.000	MUSTANG COUPÉ	6 CL.-20%	1964-66	20.000	COUGAR CONVERTIBILE		1969-73	23.000	TEMPEST CONVERTIBILE		1961-64	10.000
TOWN & COUNTRY BERLINA		1946-48	55.000	MUSTANG FASTBACK	6 CL.-20%	1964-66	25.000	METROPOLITAN				GRAND PRIX COUPÉ		1962-66	14.000
TOWN & COUNTRY CONVERTIBILE		1949-9	110.000	MUSTANG CONVERTIBILE	6 CL.-20%	1964-66	30.000	COUPÉ		1954-62	10.000	GTO COUPÉ		1964-67	35.000
TOWN & COUNTRY STATION W.		1949-50	45.000	FAIRLANE/TORINO 2/4 PORTE		1965-74	8.000	CONVERTIBILE		1954-62	15.000	GTO CONVERTIBILE		1964-67	50.000
300 COUPÉ		1955-61	85.000	FAIRLANE GT COUPÉ		1966-74	14.000	OLDSMOBILE				LE MANS 2/4 PORTE/STATION W.		1965-74	6.000
BERLINA 4 PORTE/STATION W.		1957-61	20.000	FAIRLANE GT CONVERTIBILE		1966-67	18.000	BERLINA 4 PORTE		1946-60	10.000	TEMPEST CONVERTIBILE		1965-72	18.000
COUPÉ		1957-61	25.000	MUSTANG COUPÉ	6 CL.-20%	1967-68	23.000	STATION WAGON	(WOODY)	1946-48	70.000	LE MANS CONVERTIBILE		1965-72	18.000
CONVERTIBILE		1957-61	75.000	MUSTANG FASTBACK	6 CL.-20%	1967-68	30.000	COUPÉ		1946-60	15.000	FIREBIRD COUPÉ		1967-81	15.000
300 CONVERTIBILE		1957-61	150.000	MUSTANG CONVERTIBILE	6 CL.-20%	1967-68	30.000	CONVERTIBILE		1946-60	15.000	FIREBIRD CONVERTIBILE		1967-69	35.000
BERLINA 4 PORTE/STATION W.		1962-74	6.500	THUNDERBIRD 4 PORTE	V.S.	1967-71	9.000	STATION WAGON		1949-60	80.000	GRAND PRIX COUPÉ		1967-74	12.000
COUPÉ		1962-74	10.000	THUNDERBIRD COUPÉ	V+M.S.	1967-76	12.000	Fiesta CONVERTIBILE		1953	125.000	GTO COUPÉ	JUDGE+20%	1968-72	40.000
CONVERTIBILE		1962-70	20.000	MUSTANG COUPÉ I.S. (RETYLING)		1969-73	12.000	F 85 2/4 PORTE		1961-64	5.000	GTO CONVERTIBILE	JUDGE+50%	1968-72	65.000
300 H.J./K/L		1962-65	25.000	MUSTANG BOSS 429		1969-70	150.000	F 85 STATION WAGON		1961-64	5.500	TRANS AM		1969	120.000
300 H./K/L CONVERTIBILE		1962-65	30.000	MUSTANG FASTBACK I.S. (RETYLING)		1969-73	18.000	F 85 CONVERTIBILE		1961-64	10.000	TRANS AM		1970-73	35.000
300 HURST COUPÉ		1970	20.000	MUSTANG CONVERTIBILE I.S. (RETYLING)		1969-73	20.000	BERLINA 4 PORTE		1961-74	8.000	TRANS AM		1974-81	20.000
TOWN AND COUNTRY		1983-87	3.000	MUSTANG BOSS 302		1969-70	110.000	COUPÉ		1961-74	10.000	FIREBIRD/TRANS AM		1982-91	5.000
				MUSTANG BOSS 351		1971	45.000	CONVERTIBILE		1961-74	20.000	SHELBY			
DE SOTO				MUSTANG COUPÉ	II SERIE	1974-78	5.000	STARFIRE CONVERTIBILE		1961-63	25.000	MUSTANG GT 350 COUPÉ		1965	150.000
BERLINA 2/4 PORTE		1946-56	8.000	THUNDERBIRD COUPÉ	VI-VII S.	1977-82	4.000	STARFIRE COUPÉ		1962-63	18.000	MUSTANG GT 350 COUPÉ		1966	140.000
STATION WAGON	(WOODY)	1946-56	80.000	MUSTANG COUPÉ	III SERIE	1979-86	4.500	JETFIRE TURBO		1962-63	8.000	MUSTANG GT 500 COUPÉ		1967-70	90.000
CONVERTIBILE		1946-56	50.000	MUSTANG CONVERTIBILE	III SERIE	1979-86	6.000	442 COUPÉ		1965-69	18.000	MUSTANG GT 500 CONVERTIBILE		1967-70	130.000
BERLINA 4 PORTE/STATION W.		1957-61	15.000	THUNDERBIRD COUPÉ	IX S.	1983-88	5.500	442 CONVERTIBILE		1965-69	35.000	MUSTANG GT 350 CONVERTIBILE		1968-70	175.000
COUPÉ		1957-60	25.000	MUSTANG CONVERTIBILE	III S. (REST)	1987-93	6.500	TORONADO COUPÉ		1966-70	18.000	STUDEBAKER			
CONVERTIBILE		1957-59	80.000	THUNDERBIRD COUPÉ	X.S.	1989-97	5.000	HURST OLDS		19					

I PREZZI DELLE MOTO

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. **I prezzi sono indicati in euro**

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	
ADLER GERMANIA				ANCILLOTTI ITALIA				ASTRA ITALIA				BIANCHI ITALIA				
M 100	98	1950-55	750	50 - BETA	49	1968-73	3.000	125 TRIAL	123	1976-78	1.000	FRECCIA ORO 175	174	1930-35	7.000	
M 125	123	1950-55	750	50 - MORINIRG	49	1973-79	1.800	TURISMO	173	1933-36	1.000	FRECCIA AZZURRA	498	1932-39	9.000	
M 150	147	1951-55	1.000	50 - SACHS RG/9M	49	1970-79	4.000	TURISMO	247	1934-36	1.800	FRECCIA ORO 250	248	1935-39	7.000	
M 250	247	1953-54	1.800	50 - SACHS RG/6M	49	1972-74	3.500	TURISMO	494	1934-36	2.800	Z50 SPORT	247	1948-51	5.000	
M 200	199	1954-55	1.300	SACHS CR/6M	49	1972-79	3.000	BARTALI ITALIA				BIANCHINA	123	1947-57	2.500	
FAVORIT	247	1957-58	2.600	50 MINARELLI/6M	49	1980-82	2.000	125 2T	123	1953-60	800	STELVIO	247	1949-53	3.500	
SPRINTER	247	1957-58	2.600	80 MINARELLI	79	1981-85	2.500	GABBIANO	123	1953-60	800	FRECCIA CELESTE	123	1952-56	3.000	
AERMACCHI ITALIA				ARDEA ITALIA				BENELLI ITALIA				BMW GERMANIA				
N OIGNO	123	1951-53	1.500	100 - MORINI NEWCENTO	99	1967-69	4.000	175 SPORT	173	1927-34	6.000	R32	494	1923-26	45.000	
ZEFFRO	123-148	1955-61	1.000	125 SACHS	123	1971-73	4.000	900 SPORT	498	1933-39	8.000	R37	494	1925-26	55.000	
CHIMERA 175	172	1956-61	3.000	125 - HRO	123	1977-81	2.500	250 SPORT	245	1934-39	7.000	R39	247	1926-27	27.000	
CHIMERA 250	246	1958-64	3.000	125 - TAU	123	1982-85	2.800	250 TURISMO	245	1947-51	6.500	R42	494	1928-28	15.000	
ALA BIANCA	172	1957-64	2.000	125 TRIAL	123	1976-78	1.500	500 TURISMO	498	1947-52	7.000	R47	494	1927-28	27.000	
ALA AZZURRA	246	1959-67	2.500	250 - HRO	247	1977-81	2.500	250 SPORT SPECIALE	247	1968-73	2.800	R52	494	1928-29	15.000	
ALA VERDE	246	1959-72	3.500	250 VILLA	247	1981-82	2.800	125 LEOCROSS	123	1967-71	1.000	R57	494	1928-29	17.000	
ALA ROSSA	172	1967-68	2.000	ARIEL GRAN BRETAGNA				BERNEG ITALIA				BETA ITALIA				
ALA D'ORO	246	1960-64	14.000	SIDE VALVE 550	557	1930-35	6.000	LEONESSA	247	1952-61	3.500	CAMOSCIO	49	1967-77	800	
ALA BLU	246	1967-72	2.300	SLOPER	497	1931-32	9.000	LEONONO	124	1952-63	2.500	PULLMAN	49	1969-75	500	
ALETTA TURISMO	123	1968-71	800	RED HUNTER 250	249	1933-39	7.000	125 SPORT	123	1959-67	1.500	50 CROSS SPECIAL	49	1969-71	1.300	
ALETTA SCRAMBLER	123	1968-71	1.500	RED HUNTER 350	346	1945-58	8.000	125 SPORT SCRAMBLER	123	1964-70	1.500	50 TRIAL	49	1973-76	1.000	
ALETTA RC	123	1968-71	1.500	RED HUNTER 500	497	1933-39	9.000	125 SPORT SPECIALE	123	1968-73	2.000	50 CROSS	123	1971-73	1.500	
R/C 125	123	1971-73	1.500	RED HUNTER 500	497	1948-58	8.500	250 TRIAL AV	48	1966-71	1.000	50 TRIAL	48	1972-82	5.000	
GT 350	344	1970-72	3.000	SIDE VALVE 600	598	1936-39	5.500	MOTORELLA	49	1967-81	500	R11	745	1930-34	12.000	
TV 350	344	1971-72	4.000	SIDE VALVE 600	598	1945-58	3.800	MAGNUM 5V	49	1975-79	600	R16	745	1930-34	14.000	
SS 125	123	1975-78	1.000	350 WING MILITARE	346	1940-45	3.500	TORNADO	643	1968-71	3.500	R23	198	1930-40	4.500	
SS 175	172	1975-78	1.000	500 W/WA MILITARE	497	1940-45	3.500	TORNADO S	643	1972-73	3.200	R25	342	1930-40	5.500	
SS 350	344	1972-74	2.000	4F 500 "SQUARE FOUR"	498	1931-32	15.000	TORNADO S2	643	1973-74	3.000	R2	198	1931-36	4.500	
SST 250	246	1976-78	900	4F 600 "SQUARE FOUR"	599	1932-37	10.000	50 MINICROSS	48	1971	1.000	R4	398	1932-37	5.500	
SK 350	344	1972-74	2.000	4G 600 "SQUARE FOUR"	599	1937-39	9.500	CADDY	49	1975-82	600	R12	745	1935-42	7.500	
SK 250	246	1974-75	1.000	4G 1000 "SQUARE FOUR"	995	1937-39	14.000	90 CROSS SV	48	1972-82	500	R17	745	1935-37	12.000	
SXT 125	123	1975-78	700	4G 1000 "SQUARE FOUR"	995	1945-49	12.000	125 TURISMO	123	1973-81	900	R3	305	1936-37	5.000	
SK 175	172	1975-78	800	4G 1000 MK1 "SQUARE FOUR"	995	1949-53	10.000	125 CROSS	123	1972-81	800	R5	494	1936-37	8.000	
BREZZA	148	1963-69	1.000	4G 1000 MK2 "SQUARE FOUR"	995	1953-58	13.000	125 2C	123	1972-87	1.500	R6	596	1937-38	7.000	
AEROCAPRONI ITALIA				690 TWIN	498-647	1954-58	6.000	250 2C	247	1972-87	1.500	R7	596	1937-38	7.000	
CAPRIOLO 75	75	1951-59	2.500	HTS TRIAL	346	1957-59	6.500	750 SEI	748	1974-78	5.000	R8	494	1938-40	6.500	
CAPRIOLO 100	98	1954-59	2.800	HTS TRIAL	346	1957-59	6.500	900 SEI	906	1979-86	4.000	R61	596	1938-41	7.000	
CAPRIOLO 125	123	1956-59	2.500	COLT	199	1954-58	3.000	250 QUATTRO	247	1976-79	2.000	R66	596	1938-41	7.500	
CAPRIOLO 150	148	1953-58	3.000	PIXIE 50	49	1962-65	1.000	350 QUATTRO	347	1974-85	1.800	R71	745	1938-41	6.500	
AJS GRAN BRETAGNA				LEADER	249	1938-65	4.500	500 QUATTRO	498	1973-83	2.000	R24	247	1948-50	4.500	
16	348	1945-66	3.000	ARROW 200	198	1938-65	4.000	650 QUATTRO	604	1977-86	1.500	R25	247	1950-51	4.500	
18	498	1945-66	4.000	ARROW 250	249	1960-65	4.000	125 ENDURO	123	1971-73	2.500	R51/3	494	1950-51	6.000	
20	498	1960-61	4.500	ARROW SUPER SPORT	249	1961-65	5.000	CR 125	123	1975-78	1.300	R67	594	1951-52	7.500	
30	593	1956-58	4.500	ARIEL 3	49	1970	500	GS 125	123	1974-78	1.500	R25/2	247	1951-53	4.500	
14	249	1958-66	1.550	ASPES ITALIA				BETA ITALIA				BREZZA				
31	646	1959-66	5.000	CROSS 69/69S/7L	49	1969-71	1.000	50 TRIAL	49	1973-76	1.000	R88	594	1952-54	9.000	
33	745	1964-69	6.000	NAVAHO	49	1972-73	1.500	CR 250	247	1975-78	2.300	R25/3	247	1953-56	4.500	
STORMER 250	250	1970-75	2.500	NAVAHO	49	1974-75	1.400	GS 250	247	1975-78	2.000	RENNSPORT	494	1953-56	90.000	
STORMER 360	360	1970-74	3.000	NAVAHO-CR	49	1972-75	1.300	GS 350	348	1976-78	1.800					
STORMER 400	400	1972-74	3.000	NAVAHO-RG	49	1971-73	1.000	GS 420	418	1977-78	2.000					
ALDBERT ITALIA				NAVAHO-RG	49	1974-80	900	125 TRIAL	123	1981	1.000					
T	123	1952-56	1.500	NAVAHO-RG	49	1971-73	1.000									
T	158	1952-56	1.500	NAVAHO-RG	49	1974-80	900									
GS	172	1953-57	1.800	NAVAHO GS/RC	49	1976-82	900									
RAZZO	172	1954-57	4.000	50 CR	49	1976-82	1.000									
ALPINO ITALIA				HOP-CR	123	1971-73	2.500									
100	98	1950-62	1.000	HOP-CR	123	1974-75	2.300									
125	123	1950-62	1.200	HOP-RG	123	1971-73	2.500									
ALPINO 2T	48	1953-57	750	HOP-RG	123	1974-75	2.300									
ALPINO 4T	48	1958-60	1.500	125 CR	123	1976-82	2.000									
				125 RG	123	1976-82	2.000									
				JUMA	124	1975-81	2.000									
				H20-CR	123	1980-82	1.500									

Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro
R67/3	594	1955-56	7.500	B32	348	1950-57	4.000	COMET ITALIA				GT	249	1964-66	2.500
R90	494	1955-60	6.000	M21 500	499	1946-49	3.500	TURISMO/SPORT	173	1952-57	1.500	MONZA	160	1964-67	2.000
R69	594	1955-60	11.000	M21 600	596	1950-63	2.500	SPORT	247	1954-57	2.000	250 (MARK 1)	249	1962-67	3.500
R26	247	1956-60	4.500	B32 GOLD STAR	348	1950-62	12.000					250 MARK 3	249	1968-75	2.500
R80	594	1956-60	6.500	A10/A10 FLASH	654	1950-62	6.000	CZ REPUBBLICA CECA				250 SCRAMBLER	249	1968-75	2.500
R27	247	1960-66	4.500	B34 GOLD STAR	499	1950-62	15.000	125 SPORT	123	1971-78	500	350 SCRAMBLER	340	1969-75	4.000
R90/S	494	1960-62	7.000	A10 ROCKET	654	1955-57	6.500	175 SPORT	172	1971-79	500	350 MARK 3	340	1969-75	4.000
R90/2	494	1960-69	6.000	A10 SUPER ROCKET	654	1958-62	7.000	90	90	1936	3.000	450 SCRAMBLER	436	1970-75	4.500
R90/2	594	1960-69	6.500	A10 ROCKET GOLD STAR	654	1962-63	13.000	175	172	1936	3.000	450 MARK 3	436	1970-75	4.000
R90/S	594	1960-69	12.000	A7 SHOOTING STAR	499	1950-62	4.500	250	146	1936	3.200	250 DESMO	249	1971-75	3.500
R90/S	494	1969-73	3.500	B40	348	1960-65	3.000	250 CROSS BITUBO	246	1965-68	7.500	350 DESMO	340	1971-75	4.500
R90/S	594	1969-73	4.500	SS/90	348	1962-65	3.000	360 CROSS BITUBO	360	1965-68	8.500	450 DESMO	436	1971-74	5.000
R75/S	745	1969-73	6.500	A85 STAR	654	1962-65	3.500	250 CROSS MONOTUBO	246	1968-70	5.500	125 REGOLARITÀ	124	1976-77	1.000
R90/6	594	1973-76	3.500	A30 STAR	499	1962-69	4.000	250 CROSS MONOTUBO GIALLO	246	1971-73	3.500	125 SIX DAYS	124	1977-78	1.600
R75/6	745	1973-76	5.000	A85 ROCKET	654	1963-65	5.500	250 CROSS	246	1974-77	2.500	450 RT	436	1970-74	4.500
R90/6	888	1973-76	5.500	A85 LIGHTNING	654	1963-70	6.000	360 CROSS MONOTUBO	360	1968-70	5.500	750 GT	748	1971-74	5.000
R90/S	888	1973-76	8.000	A85 LIGHTNING	654	1971-72	2.500	360 CROSS MONOTUBO GIALLO	360	1971-73	3.500	750 S	748	1972-74	8.000
R75/7	745	1976-77	5.000	A85 LIGHTNING CLUBMAN	654	1965	7.000	360 CROSS	360	1974-77	2.500	750 SS (CARTER TONDO)	748	1973-74	17.000
R100/7	980	1976-81	4.500	A70 LIGHTNING	740	1971	5.500	CEZETA	171	1956-64	1.500	750 SS (CARTER QUADRO)	748	1975-77	12.000
R4	473	1978-85	1.300	A85 THUNDERBOLT	654	1965-70	5.000	DEI ITALIA				860 GT	860	1974-76	4.000
R65/R65 LS	649	1978-85	2.000	A85 THUNDERBOLT	654	1971-72	2.500	SACHS	173	1953-57	1.000	350 GTL	340	1975-76	800
R100 S	980	1976-78	4.500	A85 SPITFIRE	654	1965-68	7.500	500 GTL	58	1946-50	500	500 GTL	496	1975-76	800
R100 CS	980	1980-84	4.500	A85 HORNET	654	1965-68	5.000	SAXONETTE				500 SPORT D	496	1976-81	800
R100 RT	980	1978-84	4.500	B4 VICTOR	441	1965-67	6.500	DELLA FERRERA ITALIA				600 TL	600	1982-84	2.000
R100 RT	980	1987-96	2.500	B50 SS/VICTOR/MX	499	1971-73	5.000	650	647	1919-24	4.500	900 SS	864	1975-82	9.000
R100	980	1980-84	3.000	A85 SPITFIRE SCRAMBLER	654	1957-62	8.000	800	739	1920-26	5.500	980 GTS	860	1976-78	4.500
R90/7	594	1976-80	4.000	A85 FIREBIRD SCRAMBLER	654	1966-70	5.000	1000	964	1921-25	6.500	DARMAHSS D	864	1977-82	5.000
R90/7	798	1977-78	4.000	A85 FIREBIRD	654	1971-73	3.500	PIEMONTE	173	1931-34	2.000	PANTAH 350	349	1982-83	2.300
R65	649	1985-93	2.000	A75 ROCKET-3	740	1969-72	8.500	350	348	1932-35	2.500	PANTAH 500	499	1978-80	4.500
R65 GS	649	1987-92	3.000	SUNBEAM BI	173	1958-65	800	CENISIO	498	1935-38	4.000	PANTAH 600	600	1981-84	4.000
R80	798	1984-92	3.000	SUNBEAM B2	249	1958-65	1.500	DEM M ITALIA				500 GTV	496	1979-82	800
R80 R	798	1992-94	2.500	BULTACO SPAGNA				POKER	174	1954-58	1.300	350 GTV	340	1979-83	800
R80 GS	798	1980-87	4.500	METRALLA 200	196	1962-66	1.500	DIK DIK 2T	49	1955-60	500	900 MHR	864	1979-84	15.000
R80 GS	798	1987-96	3.500	SHERPA 250 SAMMY MILLER	244	1964-67	4.000	CROSS HF	49	1969-72	1.000	1000 MHR	973	1984-86	18.000
R80 ST	798	1982-84	3.500	PURSANG 250 MK1	244	1965-67	4.000	DEVIL ITALIA				DARMAHSS D	864	1978-81	5.500
R80 RT	798	1982-84	3.000	MATA DOR MK2	244	1965-67	3.000	125 4T	123	1954-58	1.300	900 S2	864	1982-83	4.000
R80 RT	798	1984-95	3.500	MATA DOR MK3/MK4	244	1967-72	2.500	180 2T	157	1954-58	1.300	900 SS	904	1988-98	2.500
R100 R	980	1991-96	3.000	METRALLA 250	244	1966-72	1.500	175 4T	173	1954-58	1.500	750 SS	748	1991-97	2.200
R100 RS (RAGE/TAMBURI)	980	1976-77	7.000	SHERPA T 250	244	1967-79	2.500	DKW GERMANIA				750 FL	748	1985-87	8.500
R100 RS (RAZZE/TAMBURI)	980	1977-78	6.000	SHERPA T 350	348	1973-83	2.500	LUMUS	498	1928-30	3.000	PASO 750	748	1986-88	3.000
R100 RS II (RAZZE/DISCH)	980	1978-84	5.500	EL MONTADERO	360	1969-72	3.000	NZ 250	244	1938-40	2.500	PASO 900	906	1988-89	2.500
R100 RS	980	1986-92	3.000	FRONTERA 250	244	1973-76	1.800	NZ 350	348	1938-45	2.500	851 S	851	1988-92	8.500
R100 GS	980	1988-96	4.000	FRONTERA MK9	360	1975-76	2.000	NZ 500	498	1938-40	4.000	851 TRICLORE	851	1988-89	9.000
K75/K75 S	740	1985-95	1.700	FRONTERA MK10/11	370	1976-78	1.800	125 RT	123	1950-53	2.000	750 INDIANA	748	1986-90	1.500
K75 RT	740	1989-96	2.000	ALPINA 250	244	1970-79	1.800	200 RT	197	1951-53	2.400	907 IE	907	1989-92	2.500
K100/K100 RS	987	1983-90	2.000	ALPINA 350	348	1973-76	1.500	250 RT	244	1953-56	2.700	916	916	1994-98	7.500
K100 4V	987	1989-92	2.200	LOBITO 125	124	1967-76	1.000	175 RT	174	1954-57	2.200	MONSTER 900	904	1993-98	3.000
K100 RT	987	1984-89	2.500	LOBITO 175	175	1971-73	1.000	50 GS	50	1973-76	3.000	MONSTER 600	583	1994-97	2.500
K100 RT	987	1990-96	2.800	SHERPA 125	124	1968-79	1.500	100 GS	100	1973-76	2.500	F.N. BELGIO			
K100 LT	987	1986-91	2.800	PURSANG 125	124	1972-74	1.500	125 GS	123	1973-76	3.000	M	348	1930-35	5.500
K1	987	1988-93	3.500	PURSANG 250 MK2/3/4	244	1968-71	3.000	175 GS	174	1973-76	3.000	M	496	1935-40	6.500
R1100 GS	1085	1994-99	4.500	PURSANG 250 MK5/6/7	244	1971-74	2.500	250 GS	244	1975-79	2.500	FANTIC MOTOR ITALIA			
K RS/LT	1092	1991-97	3.000	PURSANG 250 MK8/9/10/11	244	1974-79	2.000	DOUGLAS GRAN BRETAGNA				CABALLERO 50	50	1969-71	1.600
K RS 4V	1092	1993-97	3.000	PURSANG 370	370	1975-78	1.800	BANTAM	147	1933-38	1.300	CABALLERO 50 4M	50	1972-74	1.500
BROUGH SUPERIOR GRAN BRETAGNA				CAGIVA				GOLD STAR	248	1933-38	1.800	CABALLERO 50 6M	50	1972-74	1.800
SS/80	981	1923-40	45.000	125 SST	123	1980-82	1.000	ENDEAVOUR	494	1936-38	6.500	CHOPPER	50-124	1972-75	1.200
SS/100	995	1924-40	65.000	125 ALETTA ORO	123	1982-87	1.000	AERO	596	1936-41	7.500	50 TX 190	50	1979-81	700
BSA GRAN BRETAGNA				125 FRECCIA	125	1987-90	1.300	350 T	348	1946-49	4.000	50 RG CASA	50	1975-80	1.500
B24	348	1937-40	2.300	350 ALAZZURRA	349	1965-69	1.500	350 PLUS 90	348	1949-50	5.500	50 RG SUPER 6M	50	1975-80	1.800
B25	348	1937-40	2.300	650 ALAZZURRA	649	1965-69	2.000	DUCATI ITALIA				50 RG COMPETIZIONE	50	1975-80	2.000
B26	348	1938-40	2.300	MITO	125	1980-98	1.500	657/TSS	63	1952-57	1.000	CABALLERO 100	100	1971-72	1.200
M19	348	1937-38	2.300	ELEFANT 650/750	649-748	1965-90	1.500	98N/T/TS/TL	98	1952-63	1.200	CABALLERO 125 RG COMP. 5M	124	1975-76	2.200
M20 MILITARE	499	1941-49	5.000	CCM GRAN BRETAGNA				CRUISER	175	1952-54	5.000	CABALLERO 125 RG COMP. 6M	124	1976-77	2.500
M20	499	1946-49	3.000	CR 500 BSA	498	1972-75	5.000	CADET	98	1967-69	750	125 RG COMPETIZIONE	124	1978-80	2.500
M20	499	1950-55	2.500	CR 980	580	1973-75	4.000	GT/ELITE/SS	203	1959-68	3.000	TRIAL 125	124	1977-79	1.200
M22	499	1937-40	3.000	CECCATO ITALIA				125 TS/SPORT	123	1957-65	1.800	TRIAL 200	160	1979-82	1.500
M23	499	1937-40	3.000	ROMEO	45	1951-57	500	ELITE	203	1958-63	3.200	TRIAL 240	212	1982-85	1.800
M24	499	1938-40	3.000	SPORT 75	73	1952-54	2.500	175 T/SPORT	173	1956-64	2.000	TRIAL 300	250	1984-85	1.800
B3L	348	1945-49	4.000	SPORT 125	123	1954-56	2.000	SPORT	85	1959-61	1.200	TRIAL 301	250	1985-86	2.000
B3L	348	1950-59	4.500	SPORT 100	98	1954-56	2.000	BRIO 50	48	1964-65	500	125 STRADA	124	1981-85	1.000
C10/11 MILITARE	249	1946-49	3.000	GT 100	98	1954-56	2.000	BRIO 100	94	1965-66	500	125 CR 5M	124	1975-76	2.000
B30 MILITARE	348	1946-49	3.000	GT 125	123	1954-56	2.000	AUREA	123	1961-66	1.000	FERRARI ITALIA			
B34	499	1946-49	8.500	CM ITALIA				SETTER	80	1962-68	1.000	TL	123	1953-57	1.000
B34	499	1950-57	8.000	125	123	1949-55	1.500	MOUNTANEER	90	1964-68	1.000	SL	155	1953-	

Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro
FRERA ITALIA				124 4V FLORISTRADA	123	1966-72	500	HYDRAGLIDE	1207	1949-58	12.000	XRV 650/750 AFRICA TWIN	647-742	1987-97	2.000
250	248	1931-36	2.500	124 5V/5V LUSO/SV SPECIAL	123	1966-71	2.000	K	748	1952-54	6.000	HORNET 600	589	1997-98	2.000
350	348	1931-36	3.000	125 ARCORE	123	1972-79	1.000	KH/KHK	883	1954-56	6.000	CBR 1100 X	1062	1997-98	2.500
500	494	1931-36	4.500	150 ARCORE	153	1972-79	1.200	XL/XLC	883	1957-59	7.000	CBR 900 RR	901	1992-98	2.500
G.D. ITALIA				124 REGOLARITÀ CASA	123	1966-73	3.000	KLH/XLCH	883	1958-69	8.000	HOREX GERMANIA			
175	173	1930-35	2.500	175 REGOLARITÀ COMPETIZIONE	172	1968-73	4.000	DUO GLIDE	1207	1959-65	12.000	REGINA 350	342	1951-56	4.000
250	248	1930-35	2.500	50 4V/SUPER 5V	49	1971-75	800	ELECTRA GLIDE	1207	1966-70	13.000	REGINA 400	399	1954-56	4.000
350	347	1930-35	2.500	50 TRIAL 5V	49	1971-74	1.100	ELECTRA GLIDE	1207	1970-79	10.000	HUSQVARNA SVEZIA			
GANNA ITALIA				50 5V ENDURO	49	1974-76	1.300	XLH/XLCH	998	1973-79	7.500	CR 125	124	1975-78	2.200
125 SPORT	123	1954-56	1.000	50 CR COMPETIZIONE	49	1973-74	2.800	XL CR CAFÉ RACER	998	1977-78	11.000	CR 175	175	1975-78	2.200
175 SPORT	173	1954-56	1.000	50 6V COMPETIZIONE	49	1973-75	3.200	LOW RIDER	1207	1977-79	8.000	WR 250	244	1971-76	2.000
GARELLI ITALIA				G 50/80	48-76	1962-68	800	FAT BOY	1207	1978-79	8.000	WR 350	345	1971-76	3.000
315	349	1931-34	4.000	200 T4 S	198	1977-85	400	STURGIS	1340	1981-82	7.000	CR 250	244	1971-76	2.000
316	349	1931-35	4.000	50 CB1	49	1975-84	500	XR	998	1983-85	8.000	CR 350	345	1971-76	3.000
327	349	1932-37	4.000	125 TGL	124	1977-82	600	SPORTSTER	883	1984-98	5.000	500 4T	499	1980-84	9.000
328	349	1932-37	4.000	125 GRI	124	1977-83	600	HERCULES GERMANIA							
331	349	1933-38	5.000	RV 125	124	1982-85	1.200	K 50 S	49	1966-69	3.000	I.M.N. ITALIA			
MOSQUITO A	38	1946-52	800	RV 125	124	1982-85	1.200	K 50 S	49	1970-72	2.500	PAPERINO/SUPERPAPERINO	48	1952-58	750
MOSQUITO B	48	1963-60	600	125 RX ARIZONA	124	1983-86	1.000	K 50 S	49	1966-69	5.200	INDIAN STATI UNITI			
COMO	49	1960-66	600	125 RC RALLY	124	1987-89	1.200	K 50 GS	49	1966-69	5.200	SCOUT	596	1920-28	12.000
CAPRI 50	49	1963-68	700	CX 125	124	1981-92	1.500	K 50 GS	49	1970-72	4.200	SCOUT 101 800	796	1928-31	11.000
CAPRI 70/80	70	1959-60	700	KZ/KK 125	124	1986-89	1.000	K100 S/125 S	98-122	1966-69	3.000	CHIEF 1000	997	1922-28	16.000
CAPRI 98	98	1961-63	800	50 TRIAL GR2	49	1978-83	1.300	K100 S/125 S	98-122	1970-72	2.500	SCOUT 101 750	744	1928-31	14.000
CAPRI 125	125	1962-66	1.000	RV NGR 250	249	1985-87	1.300	K100 GS/125 GS	98-122	1966-69	5.000	SCOUT 101 750	744	1932-37	12.000
CAPRI 150	150	1968-66	1.000	DAKOTA	349-492	1985-88	1.300	K100 GS/125 GS	98-122	1966-69	4.000	SPORT SCOUT 750	744	1934-42	14.000
GULP	48	1967-78	600	SATURNO	492	1988-90	5.000	WANKEL 2000	288	1974-79	2.500	CHIEF 1200	1206	1923-48	18.000
REKORD	49	1963-78	1.000	MX-1	124	1989-90	1.500	CB 125 BICILINDRICA	123	1968-71	1.500	HARROW	247	1950-51	3.500
TIGER CROSS	49	1970-72	1.000	SP-01/02	124	1989-90	1.500	CB 125 ITALIA	124	1976-81	1.000	SCOUT	497	1950-51	4.500
EUREKA	49	1971-79	500	GFR 125	124	1992-95	1.300	CB 350	347	1968-75	2.500	WARRIOR	596	1950-53	4.000
KATIA	49	1971-91	600	600 RC	558	1989-92	1.500	CB 450 "BLACK BOMBER"	444	1965-68	5.000	CHIEF IV	1307	1950-53	13.000
CICLONE	49	1976-91	750	NORDWEST 350	349	1991-93	1.200	CB 450 "CONVERSION"	444	1968	7.500	FOUR	1247	1927-42	20.000
MINIBAT	49	1969-73	750	NORDWEST 600	558	1991-93	1.500	CB 450 KL	444	1968-69	3.500	INNOCENTI ITALIA			
MINICROSS	49	1969-72	800	GITAN ITALIA								LAMBRETTA 125 M(A)	123	1947-48	5.500
GEROSA ITALIA				JOLIGR	48	1980-84	300	CB 450 K2/NG	444	1969-73	2.500	LAMBRETTA 125 B	123	1948-50	3.500
125T	123	1954-56	1.000	LIBECCIO	125	1954-56	1.000	CB 250	247	1968-76	2.500	LAMBRETTA 125 C/LC	124	1950-51	2.000
180T	155	1954-56	1.000	GRILLO	48	1960-64	200	CL 250	247	1968-76	5.000	LAMBRETTA 125 D/LD	124	1951-55	1.500
175 GS	173	1954-56	1.200	TURBINE	160	1954-56	1.500	CL 350	347	1969-73	5.000	LAMBRETTA 125 E	123	1953-54	1.200
48	48	1955-58	500	TURBINE SPORT	175	1954-56	1.500	CL 450	444	1970-72	6.500	LAMBRETTA 125 D/LD-2	124	1956-58	1.000
GILERA ITALIA				GORI ITALIA								LAMBRETTA 150 D/LD	148	1954-57	1.500
T	499	1930-24	16.000	50 RG	48	1971-79	3.000	CB 750	736	1969-70	9.000	LAMBRETTA 125 F	123	1954-55	1.000
S 900	499	1923-28	16.000	50 CR	48	1971-74	3.500	CB 500 FOUR	499	1971-75	4.500	LAMBRETTA 150 D/LD-2	147	1956-58	1.000
S 330	348	1925-28	16.000	125 SCRAMBLER	123	1973-78	1.500	CB 500 FOUR K	499	1979-81	3.000	LAMBRETTA 175 TV	170	1957-58	3.000
GRAN SPORT 350	348	1929-30	15.000	125 CRUISER	123	1978-80	1.500	CB 750 FOUR KL	736	1971-72	7.000	LAMBRETTA 150 LJ	148	1958-59	1.700
GRAN SPORT 500	499	1930-31	15.000	125 RG	123	1971-79	3.000	CB 750 FOUR K2	736	1972-75	5.000	LAMBRETTA 175 TV II	175	1959-61	2.300
L350 (CARTER STRETTO)	348	1930-36	10.000	125 CR	123	1971-75	3.000	CB 750 FOUR M6	736	1976-77	2.500	LAMBRETTA 125 LJ	148	1958-59	1.700
L500 (CARTER STRETTO)	499	1930-36	10.000	250 RG	248	1976-79	2.500	CB 750 FOUR K	736	1979-81	3.500	LAMBRETTA 150 L/J	148	1959-61	1.500
SEI GIORNI	499	1931-34	15.000	250 CR	248	1976-79	2.500	CB 350 FOUR	347	1972-75	3.500	LAMBRETTA 175 TV III	175	1962-65	2.000
LE	499	1935-40	9.000	250 CAMPAGNOLA	248	1978-80	1.200	CB 380/CL 380	355	1973-76	1.300	LAMBRETTA 125 L/J	148	1959-61	1.500
VT	499	1935-41	16.000	250 G81	248	1980-81	2.500	CB 500 TWIN	499	1973-76	2.000	LAMBRETTA 175 TV III	175	1962-65	2.000
VTE	499	1935-41	16.000	500 G81	498	1980-81	2.800	CB 400 FOUR SUPER SPORT	394	1974-78	3.000	LAMBRETTA 125 U I	123	1959-61	1.500
L 250	247	1937-40	8.000	GUAZZONI ITALIA								LAMBRETTA 125 U II	123	1961-67	1.200
VTGSE	499	1939-40	17.000	MENEGHINA 150	145	1954-57	1.500	GL 1000 GOLD WING	999	1975-79	7.000	LAMBRETTA 150 U III	148	1961-67	1.200
MARTE	498	1941-46	10.000	MENEGHINA 175	175	1954-57	1.500	CB 650	647	1978-80	2.500	LAMBRETTA 125 SPECIAL	123	1965-69	1.000
NETTUNO	247	1946-54	5.500	MATTA	50	1965-72	1.700	CBX2(A) (6 CLINDRI)	1047	1978-80	7.000	LAMBRETTA 125 DL	123	1969-71	1.500
SATURNO	498	1946-59	10.000	50 MATA CROSS	49	1967-75	2.200	CBX3 (6 CLINDRI, PRO-LINK)	1046	1980-83	4.500	LAMBRETTA 150 U/SPECIAL	148	1963-66	1.000
SATURNO SPORT	498	1946-59	12.000	125 RM	123	1972-77	2.000	CB 250 N	250	1978-83	800	LAMBRETTA 150 X SPECIAL	148	1966-69	1.500
SATURNO CROSS	498	1953-56	10.000	125 CR KING	123	1976-77	2.000	CB 400 N	395	1978-83	1.000	LAMBRETTA 150 DL	148	1969-71	1.500
NETTUNO SPORT	247	1950-54	6.500	HARLEY-DAVIDSON STATI UNITI								LAMBRETTA 200 TV	198	1962-65	2.200
125 TURISMO	123	1950-52	2.000	E	987	1912-14	15.000	CX 500	497	1978-84	2.500	LAMBRETTA 200 DL	198	1969-71	2.500
150 TURISMO	153	1952-60	2.000	FJ 1000	987	1914-22	15.000	CX 650 TURBO	673	1983-84	4.000	LAMBRETTA JUNIOR 50/SPECIAL	49	1964-71	1.000
125 SPORT	123	1951-52	2.200	SPORT	598	1917-22	7.500	CB 750 F	748	1980-85	1.500	LAMBRETTA JUNIOR 100	98	1964-65	1.000
150 SPORT	153	1952-60	2.200	Q/D	598	1920-23	7.500	CB 800 F BOL D'OR	901	1979-83	2.500	LAMBRETTA JUNIOR 125	122	1965-69	1.000
175 SPORT	172	1956-60	2.000	S	598	1920-23	6.000	CB 1100 R	1062	1981-84	2.500	LUI 50 C/LC	49	1968-69	1.000
175 SUPER SPORT	172	1956-60	2.200	FJ 1200	1207	1922-29	16.000	CB 1100 F	1062	1983-84	1.800	LUI 75 S/L	74	1968-69	1.200
300/300 EXTRA (BICILINDRICA)	305	1953-70	3.000	A/B	345	1922-24	6.000	CBR 1000 F	998	1987-90	3.500	LAMBRETTA 48	48	1955-61	750
98 GUBILEO	98	1959-69	2.000	D	743	1925-29	8.000	CBR 1000 F	998	1990-98	3.000	LAMBRETTINO	48	1967-71	400
98 GUBILEO SS	98	1964-71	1.500	C	498	1930-35	7.000	XL 250 S	248	1978-81	1.000	ISO ITALIA			
124 GUBILEO	123	1961-65	1.500	VVL	1207	1930-34	12.000	XL 500 S/R	497	1979-82	2.000	FURETTO	65	1948-49	1.000
124 GUBILEO SEI GIORNI	123	1961-69	2.000	VLD SPORT	1240	1934-36	12.000	VF 400-F	399	1982-86	2.000	ISOSCOTER	123	1949-56</	

Modello	cm³	Anni	Euro
175 4T	175	1966-69	1.200
ITALJET ITALIA			
GRIFON 500	498	1965-67	3.000
GRIFON 650	648	1967-71	4.000
BUCCANEER	125	1973-78	1.000
MUSTANG	49	1965-73	1.200
MUSTANG TRIAL	49	1966-73	1.000
SCIMITAR	49	1973-76	1.000
250 TRIAL	237	1980-84	1.900
350 TRIAL	326	1980-84	1.800
350 SCOTT	322	1983-84	1.500
ITOM ITALIA			
ASTOR	48	1953-60	1.000
IDEAL	48	1953-61	200
ESPERIA	48	1963-61	250
ALBA	48	1964-60	200
UNIM	48	1964-60	250
TOURIST	48	1964-60	300
ASTOR SUPER SPORT	49	1968-73	1.500
JAMES GRAN BRETAGNA			
CAPTAIN	197	1950-59	1.000
COMET	98	1950-64	1.000
SWIFT	249	1962-65	1.200
JAWA REPUBBLICA CECA			
250	248	1950-68	800
350	344	1960-68	1.000
250 CALIFORNIAN	249	1968-74	800
350 CALIFORNIAN	343	1968-74	1.000
350 TIPO 63A	343	1974-83	1.000
RG 250	248	1968-79	6.000
RG 350	344	1968-79	7.000
KAWASAKI GIAPPONE			
500 MACH III-HI (TAMBUR)	499	1969-70	6.000
500 MACH III-HLA (TAMBUR)	499	1971-72	7.000
750 MACH IV-H2	748	1971-72	9.000
350 S2	338	1971-73	3.000
250 SL/KH 250	247	1971-75	2.000
500 MACH III-HL B (DISCO)	499	1972-73	5.000
900 Z1 (TESTA NERA)	903	1972-73	8.000
750 MACH IV-H2A	748	1973-74	8.000
750 MACH IV-H2B	748	1974-75	4.000
Z 750	748	1973-77	1.900
Z 750	748	1979-82	1.900
500 MACH III-HL D/E	499	1973-75	3.000
900 Z1/A	903	1974-75	6.000
900 Z1/B	903	1975-76	5.000
Z1-R	998	1978-80	4.000
400 MACH II-S3	388	1973-76	2.500
KH 400	388	1976-79	2.000
KH 500	499	1974-75	2.500
KZ/Z 400	388	1975-81	1.000
Z 500	498	1978-81	1.000
Z 550	553	1981-82	1.000
Z 650	648	1976-82	2.000
Z 900	903	1976-77	4.000
Z 1000	998	1977-81	4.000
Z 1300	1275	1978-84	5.000
Z/R 1000	998	1982-83	1.800
GPZ 500 S	498	1986-90	2.000
GPZ 500 S	498	1990-97	1.500
GPZ 550	553	1982-85	2.000
GPZ 600 R	582	1985-89	2.000
GPZ 750/750 R	739	1983-88	2.000
GPZ 750 TURBO	739	1984-88	3.500
GPZ 900 R	908	1984-92	2.900
GPZ 1000 RK	997	1986-89	1.500
GPZ 1100	1089	1981-88	2.000
ZXR 750 STINGER	748	1989-90	2.500
ZXR 750 R	748	1992-98	2.500
ZX-6R NINJA	589	1994-98	2.000
ZX-9R NINJA	899	1993-98	2.500
ZX 1000R	998	1991-98	3.000
W 650	676	1998-99	2.900

Modello	cm³	Anni	Euro
KTM AUSTRIA			
GS 100	98	1971-76	3.500
GS 125	123	1971-76	4.000
GS 175	171	1972-76	4.000
GS 250	247	1974-78	3.500
GS 350	354	1974-78	3.000
MX 125	123	1971-76	3.000
MX 250	247	1973-78	2.700
MX 350	354	1974-78	2.300
LAVERDA ITALIA			
75 S	74	1950-54	1.500
100	99	1955-60	2.000
502M	49	1959-60	900
503M	49	1960-62	800
60 MIN	59	1960-65	900
200	199	1962-67	1.500
125	124	1966-69	1.500
125 TRIAL	124	1966-69	1.200
650	648	1968-69	4.500
750 GT	744	1968-69	4.500
750 S	744	1969-70	6.000
750 SF (TAMBUR)	744	1970-72	6.500
750 SFC/1	744	1971-73	18.000
750 SF/1 (TAMBUR)	744	1972-73	6.000
1000 3C/1 (TAMBUR)	981	1972-73	6.500
750 SF/2 (DISCHIANT)	744	1973-74	5.500
750 SF/3 (TRE DISCHI CODINO)	744	1975-78	5.000
750 SFC/2	744	1974-75	16.000
1000 3C/2 (DISCH ANT.)	981	1974-75	6.000
750 SFC/3	744	1975-76	18.000
1000 3C/3 (DISCHI CODINO)	981	1976-77	5.000
1000 JOTA	981	1976-81	4.500
1000 JOTA (MANDV. 120°)	981	1982-83	4.500
1000 RGS	981	1982-86	4.000
1000 RGS EXEC./CORS	981	1984-86	4.000
1000 RGA JOTA	981	1984-86	4.000
1000 SFC	996	1985-86	5.000
1200 T/TS	1116	1978-82	4.000
CHOTT	247	1974-76	2.000
250 2TR	247	1975-79	2.200
350	344	1977-81	1.500
500	497	1977-83	1.800
125 LB	124	1984-85	1.200
125 LESMO	124	1985-86	1.500
125 REGOLARITÀ	124	1975-79	2.500
MAICO AUSTRIA			
GS 125	123	1968-70	3.500
GS 125	123	1971-79	2.500
GS 250	247	1960-67	4.500
GS 250	247	1969-71	3.500
GS 250	247	1972-79	2.500
GS 400	398	1960-67	4.500
GS 400	398	1968-71	3.500
GS 400	398	1972-79	3.000
GS 440	440	1974-79	3.000
GS 501	501	1971-79	5.000
MC 125	123	1970-79	2.000
MC 250	247	1960-67	4.000
MC 250	247	1968-71	3.000
MC 250	247	1972-79	2.000
MC 400	398	1960-67	4.500
MC 400	398	1968-71	3.000
MC 400	398	1972-79	2.500
MC 440	440	1974-79	2.500
MC 501	501	1971-79	4.500
MOBL 175	173	1952-53	5.000
MOBL 200	198	1954-56	5.000
MAICOLETTA 175	173	1954-58	3.000
MAICOLETTA 200	198	1955-58	3.000
MAICOLETTA 275	274	1955-58	3.200
MALANCA ITALIA			
COMPETIZIONE	49	1966-75	800
TESTAROSSA	49	1966-75	1.800
125 2CT/S	125	1974-85	1.300
150 2C	155	1974-79	1.000

Modello	cm³	Anni	Euro
VISPETTA	48	1962-63	1.000
SUPERVIS	48	1963-69	1.000
MAS ITALIA			
175	173	1932-35	2.000
250	247	1934-37	2.000
350	347	1931-38	2.000
500 VT	497	1935-39	3.000
TURISMO	123	1950-55	1.000
600	596	1935-39	3.500
STELLAALPINA	123	1947-51	2.000
STELLAALPINA	123	1956-62	1.000
MASERATI ITALIA			
2T	123	1953-60	1.600
4T 180	158	1953-60	2.000
4T 250	250	1955-60	4.000
MATCHLESS GRAN BRETAGNA			
SILVER ARROW	393	1930-34	7.000
SILVER HAWK	583	1931-36	12.000
G3/G3L	348	1946-55	3.000
G80	497	1946-66	6.000
G9	498	1950-61	4.000
G11	593	1950-61	3.500
G12	646	1958-66	4.000
G15	745	1964-69	5.000
MAZZILLI ITALIA			
50	49	1970-76	4.000
125	123	1970-71	5.000
125	123	1972-76	4.000
125 TV	123	1976-77	3.000
175 TV	173	1976-77	4.000
250 TV	248	1976-77	5.000
MESSERSCHMITT GERMANIA			
KR 175	174	1953-55	7.000
KR 200	191	1955-64	7.500
TIGER 300	494	1958-61	10.000
MILLER BALSAMO ITALIA			
350	348	1932-38	2.500
250	248	1932-47	2.000
500	499	1932-47	2.500
200 CARENITA	198	1939-46	3.500
MIVAL ITALIA			
N/GT	123	1953-56	1.000
S/SS	173	1952-56	1.500
200 4T	198	1954-58	1.500
MIALINO	172	1953-56	6.500
MM ITALIA			
125	123	1924-29	4.000
125	123	1954-58	2.300
175	175	1930-34	3.500
250	247	1934-39	3.100
250	247	1950-53	3.100
250 A	247	1950-53	3.000
250 A	247	1954-58	2.800
250 AS	247	1950-53	3.500
250 AS	247	1954-58	3.000
350 CT/CTS	348	1950-53	3.500
350 CTS	348	1954-55	2.500
500	498	1934-49	4.200
MONDIAL ITALIA			
T/S 125	123	1950-58	1.500
T/S 180	160	1952-58	1.500
T/S 200	200	1952-60	2.000
GT 250	247	1952-54	2.000
MONDALINO	48	1955-58	500
T/S 175	173	1955-60	1.700
SCIGNIZZO	75	1959-64	1.500
ORO	75	1960-64	1.500
RECORD	49	1966-74	2.000
CROS S V	49	1969-71	1.000
125 REGOLARITÀ	124	1974-79	2.000

Modello	cm³	Anni	Euro
MONTESSA SPAGNA			
ENDURO 125	123	1972-76	1.000
ENDURO 250	247	1972-76	2.000
CAPRRA RG 125	123	1972-76	2.000
COTA 125	123	1972-76	1.500
COTA 250	247	1971-75	2.500
CAPRRA RG 250	247	1968-74	2.500
KING SCORPION	247	1973-76	2.500
COTA 348	305	1972-75	2.500
CAPRRA RG 360	355	1973-76	2.500
MORINI ITALIA			
TURISMO 125	123	1946-54	3.000
SPORT 125	123	1947-53	4.000
125 T/S	123	1954-58	1.500
TURISMO 175	172	1952-58	2.000
175 GT	172	1954-56	2.000
BRISOLA	172	1966-61	2.500
SETTEBELLO 175	172	1954-69	6.000
SBARAZZINO	98	1956-62	1.500
TRESETTE	172	1958-62	2.800
TRISOTTO SPRINT	172	1958-62	3.300
CORSARO	123	1959-65	2.000
CORSARO	123	1969-75	2.000
MONELLO	123	1962-68	1.500
SETTEBELLO 250	248	1966-69	1.700
CORSARO 180	155	1964-69	2.000
CORSARO 180	155	1970-72	2.000
CORS			

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
ZIGOLO	98-110	1963-66	1.500	CATRA	175	1959-62	2.000	180GT	156	1970-73	1.000	PARILLA ITALIA			
CARDELLINO	64-85	1954-66	1.800	PICNIC75	75	1959-62	1.500	350 GT	349	1970-74	2.000	250 MONDALBERO	247	1947-52	15.000
GALLETTO 192	192	1964-62	2.500	PICNIC125	125	1963-65	1.500	750 SPORT (TAMBURO)	743	1970-73	40.000	98 (2T)	98	1949-50	1.000
LODOLA 175	174	1967-58	1.500	TORNADO	643	1971-73	3.000	350 SCRAMBLER	349	1970-74	3.000	BOXER	247	1952-55	1.800
LODOLA 175 REGOLARITÀ	174	1959-60	4.500	SPORT SPECIAL 125	123	1968-73	2.500	750 SPORT (DISCO)	743	1974-75	38.000	LEVIERE 125	123	1952-59	2.200
LODOLA 235	235	1969-66	1.700	SPORT SPECIAL 250	247	1968-73	2.800	350 SPORT	349	1970-74	2.500	LEVIERE 150	150	1952-59	2.500
LODOLA 235 REGOLARITÀ	235	1960-61	5.000	125 2C	123	1972-77	1.500	350 SPORT (POTESI)	349	1975-79	2.500	FOX	174	1953-56	2.300
STORNELLO 125	123	1960-74	1.500	250 2C	247	1972-77	1.500	800 AMERICA	790	1976-77	28.000	SETTER	248	1953-54	1.800
STORNELLO 125 REGOLARITÀ	123	1966-69	2.500					850 MONZA	837	1977-78	28.000	VELTRO	348	1953-62	3.500
STORNELLO 125 SCRAMBLER	123	1967-75	1.500	MOTOBICI ITALIA			MÜNCH GERMANIA			BRACCO 2T	147	1953-55	2.000		
STORNELLO 180	153	1971-74	1.300	ALPINO	48	1945-55	350	TTS	1177	1969-73	15.000	BRACCO 4T	174	1954-55	2.500
TROTTER	38-48	1966-73	500	MOTOM ITALIA			NORTON GRAN BRETAGNA			175 TS	174	1954-55	2.500		
V7	703	1967-69	6.500	48MOTOMIC	48	1947-48	5.000	16H MILITARE	490	1940-45	5.500	98 FAUNO (4T)	98	1955-56	1.500
V7 SPECIAL	757	1969-72	5.500	4812/A	48	1948-49	3.000	M18	490	1945-49	5.000	125 REGOLARITÀ	124	1957-66	5.200
V7 SPORT (TELAIO ROSO)	748	1971-72	15.000	4812/C	48	1949-50	2.500	16H	498	1949-54	4.000	175 SPORT	174	1956-57	3.000
V7 SPORT (TELAIO NERO)	748	1972-74	9.000	4812/D-E	48	1951-56	1.500	ES/S	498	1947-49	7.000	SLUGH 4T	98	1958-63	1.500
V7 CALIFORNIA	757	1971-72	6.500	48E/LL/LLGG/CD	48	1954-70	1.000	ES/2	490	1949-63	5.000	SLUGH 2T	115	1958-63	1.500
850 CALIFORNIA	844	1972-75	5.500	48SPORT	48	1955-57	2.500	500 T	497	1949-54	5.000	175 SPECIAL	174	1958-63	2.500
850 CALIFORNIA T3	844	1976-81	3.500	48 SUPER SPORT	48	1957-62	1.700	500 7	497	1949-54	5.000	175 CR	174	1958-63	5.000
1000 CALIFORNIA	948	1981-87	3.000	48 JUNIOR	48	1962-70	1.500	98 DOMINATOR	497	1952-63	6.000	OLIMPIA 2T	115	1959-66	2.000
850 GT	844	1972-74	4.500	48 CROSS	48	1964-69	1.300	90	349	1956-63	2.500	OLIMPIA 4T	98	1958-63	2.000
850 T/73	844	1974-80	3.000	51,51 L	51	1957-60	1.000	JUBILEE	249	1959-66	2.000	250 CR WILDCAT	249	1961-63	6.000
850 T4/T5	844	1980-89	2.500	60S	60	1960-69	1.500	90 SS	646	1963-68	7.000				
750 S	748	1974-75	7.500	98 TS	98	1955-60	3.000	NAVIGATOR	349	1961-65	3.000	PERIPOLI ITALIA			
750 S 3	748	1975-76	7.000	DELFINO	160	1952-56	2.500	ATLAS	745	1962-68	7.500	GIULETTA	48	1957-72	500
850 LE MANS	844	1976-78	6.500	DAINA	49	1967-69	500	ELECTA	383	1963-65	4.000	PERUGINA ITALIA			
850 LE MANS II	844	1978-80	4.500					COMMANDO 750 FASTBACK	745	1968-73	9.000	150	148	1954-57	1.000
850 LE MANS III	844	1981-84	3.500	MOTOSACOCHE SVIZZERA			NSU GERMANIA			125	123	1954-58	1.000		
1000 HYDRO CONVERT	948	1975-85	3.500	350 T	347	1930-34	2.000	FI	588	1990-94	15.000	PIAGGIO ITALIA			
1000 G5	948	1978-85	2.000	500 T	497	1930-34	2.800	FOX 100	98	1950-54	1.500	VESPA 98	98	1946	14.000
1000 SP/SP II	948	1978-87	2.000	500 JUBILÉE	497	1931-37	3.500	LUX	198	1951-53	2.000	VESPA 98 II SERIE	98	1946	9.000
125 TURISMO	1974-1981	1974-81	500	GT 850	864	1932-37	3.500	FOX 125	123	1951-54	2.000	VESPA 98 III/IV SERIE	98	1947	7.500
250 TS	247	1974-82	1.000	GT 1000	987	1930-33	4.000	QUICKLY	49	1953-60	800	VESPA 125 (BACCHETTA)	124	1948-50	5.000
250 4C	247	1977-81	1.000	MV AGUSTA ITALIA			OMC ITALIA			VESPA 125 (CAM)	124	1951-52	5.000		
350/400 GTS	347-394	1974-79	1.200	100	98	1946-49	2.500	PRIMA 3 STELLE	148	1956-60	1.000	VESPA 125 (COFANO CHIUSO)	123	1953-57	4.500
125 2C	123	1979-81	1.000	250	247	1947-50	4.000	PRIMA 5 STELLE	148	1958-61	1.500	VESPA SPORT	124	1950-51	8.000
V35	346	1977-92	1.500	125	123	1948-49	3.000	CAB	48	1954-56	350	VESPA SPORT	124	1953	7.000
V35 IMOLA	346	1979-89	1.800	A	123	1949-50	1.500	PHANTOM 125	123	1973-74	1.500	VESPA 125 SEI GIORNI	124	1951-52	12.000
V50	490	1977-86	1.500	B	123	1949-50	1.500	ENDURO 250	244	1967-73	2.500	VESPA 125 U	124	1953-54	6.000
V50 MONZA	490	1980-84	1.800	CSL/DSL	123	1950-52	1.000	TRAL 250	244	1967-70	2.500	VESPA 125 V	124	1954-57	4.500
V65	643	1981-87	1.000	CGT 125	125	1950-52	1.000	CROSS 250	244	1971-73	2.000	VESPA 125 W	124	1955-56	3.500
V65 LARIO	643	1983-89	1.500	CGT 150	150	1951-52	1.000	PHANTOM 250	250	1973-74	1.500	VESPA 125 X	123	1956-59	2.500
DINGO TURISMO/M/M/3M	49	1964-74	500	125 SPORT	123	1950-54	2.000	EXPLORER 250	244	1971-76	1.800	VESPA 125 Y	123	1956-59	2.500
DINGO SPORT	49	1964-65	800	125 SPORT	123	1975-80	1.500	EXPLORER 350	348	1976-81	1.500	VESPA 125 Z	123	1956-59	2.500
DINGO GT/SUPER	49	1967-69	900	125 GT/GTL	123	1964-69	2.000	MAR 250	244	1971-76	2.500	VESPA 150 (NUOVA SCOCOA)	123	1958-59	3.000
DINGO GT	49	1970-73	1.100	125 GT/GTL-S	123	1966-73	1.000	MAR 350	348	1975-77	2.000	VESPA 150 (MIX 2%)	123	1960-66	2.500
DINGO S	49	1967-71	1.200	150 TURISMO	145	1950-54	2.000	CROSS 250	244	1971-73	2.000	VESPA 150 (MIX 2%)	145	1959-67	2.500
DINGO CROSS	49	1966-73	1.200	O-51 OVUNQUE O-52/O-53	125	1951-53	1.000	PHANTOM 50	244	1973-74	1.500	VESPA 150 GL	145	1963-65	3.000
1000 LE MANS	948	1985-93	3.000	GERMANO	48	1964-68	500	QUICKLY	49	1953-60	800	VESPA 180 GS	158	1962-64	4.000
1000 S	948	1988-93	2.000	LIBERTY TURISMO	48	1963-69	500	SUPERLUX	198	1954-57	2.500	VESPA 80	88	1963-67	1.800
1100 CALIFORNIA	1064	1994-98	2.500	LIBERTY SPORT	48	1963-69	1.000	PRISMA	148	1953-56	1.000	VESPA 80 SUPER SPRINT	88	1965-71	7.500
1000 DAYTONA	992	1990-98	3.000	PULLMAN	123	1953-56	1.800	PRIMA 3 STELLE	148	1956-60	1.000	VESPA 50 N/S/L	49	1963-76	1.500
750 NTX	748	1986-93	1.500	175 CTS	175	1953-59	1.500	PRIMA 5 STELLE	148	1958-61	1.500	VESPA 50 R/SPECIAL/ELESTART	49	1969-76	1.000
MOTO MÜLLER ITALIA				175 CSTEL	175	1959-59	1.800	OSSA SPAGNA				VESPA 180 SUPER SPORT	181	1965-68	4.000
MORINI REGOLARITÀ	50	1969-72	2.500	175 CS DISCO VOLANTE	175	1953-56	6.000	PHANTOM 125	123	1973-74	1.500	VESPA 50 SUPER SPRINT	49	1965-71	3.000
ZUNDAPP REGOLARITÀ	50	1970-71	3.500	175 SPORT	175	1953-59	2.000	ENDURO 250	244	1967-73	2.500	VESPA 180 SUPER	145	1965-76	2.500
SACHS CROSS	50	1971-75	2.000	175 CS SQUALO	175	1955-59	7.000	TRAL 250	244	1967-70	2.500	VESPA 150 SPRINT/SPRINT VELOCE	145	1965-76	2.300
125 RG ZUNDAPP	123	1971-76	3.500	175 TURISMO	175	1953-59	1.200	CROSS 250	244	1971-73	2.000	VESPA 125 SUPER	123	1965-69	2.500
125 CR HIRO	123	1977-78	2.000	125 TURISMO	123	1950-58	1.000	PHANTOM 250	250	1973-74	1.500	VESPA 125 GT	123	1966-76	2.500
MOTOBECANE FRANCIA				125 REGOLARITÀ	123	1965-70	1.300	EXPLORER 250	244	1971-76	1.800	VESPA 50 SS/RACER	98	1966-74	2.000
MOBYLETTE	38	1948-50	500	RAID 250	247	1956-61	2.500	EXPLORER 350	348	1976-81	1.500	VESPA 180 RALLY	180	1968-73	3.500
MOBYLETTE (48)	48	1950-79	400	CHECCA 85	83	1957-64	1.000	MAR 250	244	1971-76	2.500	VESPA 125 "NUOVA"	121	1965-67	2.000
125/L/T	125	1970-75	1.000	CENTOMILA	123	1959-63	2.000	MAR 350	348	1975-77	2.000	VESPA 125 PRIMAVERA	121	1967-77	2.200
350 LT	349	1973-77	1.500	180 SPORT	156	1959-64	1.200	250 ORANGE	244	1980-82	1.800	VESPA 200 RALLY	198	1972-76	3.300
125 SC	123	1952-55	2.000	180 SPORT	156	1970-73	1.200	350 YELLOW	348	1980-82	1.800	VESPA 125 TS	123	1975-76	1.800
125 SB	123	1955-60	2.000	250 B	247	1959-64	2.500	PALMIERI GULINELLI ITALIA				VESPA 125 PRIMAVERA ET3	121	1976-83	2.500
125 MOBY	123	1954-60	2.000	CHICCO	155	1960-64	2.000	QUICZZO	147	1957-65	1.000	VESPA P 125 X (SENZA FRECCE)	123	1977-78	1.500
MOTOBI ITALIA				TEVERE	247	1960-65	2.000					VESPA P 125 X (CON FRECCE)	123	1978-81	1.200
100 B	98	1950-54	1.500	RAID 300	293	1960-66	2.200					VESPA P 125 TS	123	1985-93	2.000
SPRING LASTING 200	196	1952-60	2.500	ARNO	156	1964-66	1.500					VESPA P 150 X (CON FRECCE)	149	1978-81	1.300
SPRING LASTING 250	247	1952-60	2.500	CHECCA 100	99	1965-68	1.000					VESPA P 200 E (SENZA FRECCE)	198	1977-78	1.800
125 B	124	1953-58	1.500	CHECCA 125	123	1965-68	1.000					VESPA P 200 E (CON FRECCE)	198	1978-81	1.500
ARDIZIO	124	1956-61	2.000	600 4 C	592	1965-69	25.000					CLAO	49	1967-79	900
IMPERIALE	124	1966-65	2.000	AMERICA	156	1966-68	1.500					CLAO/PFX	49	1979-02	600
SPRITE	124	1963-67	2.500	250 SCRAMBLER	247	1966-71	2.000					BOXER	49	1970-7	

Modello	cm ³	Anni	Euro
PIROTTA ITALIA			
PIEVELOCE	48	1948-52	500
PUCH AUSTRIA			
MC 125 SM	123	1972-73	3.500
MC 175 SM	171	1972-73	4.000
MC 125 BM	123	1970	4.000
MC 125 BM	123	1971	3.500
MC 175 BM	171	1970	4.500
MC 175 BM	171	1971	4.000
FRIGERIO GS 50 IS BM	49	1974	5.000
FRIGERIO GS 50 BM	49	1976	3.000
FRIGERIO GS 75 BM	73	1976-77	2.500
FRIGERIO GS 75 BM	73	1978-79	2.200
FRIGERIO GS 80 BM	79	1980-81	2.200
FRIGERIO GS 125 ROTAX F1	123	1976-77	2.500
FRIGERIO GS 125 ROTAX F2/F3	123	1978-82	2.200
FRIGERIO GS 175 ROTAX F1	171	1976-77	2.200
FRIGERIO GS 175 ROTAX F2/F3	171	1978-82	2.000

ROND ITALIA			
CR/RG 50	49	1972-73	3.000
CR/RG 50	49	1973-74	2.700
CR/RG 50	49	1975-76	2.300
CR 100	98	1972-73	2.800
CR 100	98	1973-74	2.600
CR 100	98	1975-76	2.400
CR/RG 125	123	1972-73	2.500
CR/RG 125	123	1973-74	2.300

ROYAL ENFIELD GRAN BRETAGNA			
BULLET	346	1930-37	2.500
BULLET	346	1953-62	2.000
BULLET	499	1930-37	3.500
BULLET	499	1954-61	3.000
METEOR	693	1953-60	4.500
PRINCE	145	1954-60	1.500
TWIN	499	1954-61	3.000
ENSIGN	145	1954-61	1.300
CLIPPER	248	1954-59	1.500
CRUSADER	248	1956-61	1.500
CLIPPER	346	1956-62	1.800
CONSTELLATION	693	1958-64	4.500
METEOR	499	1958-65	4.000
INTERCEPTOR	736	1963-66	7.500

RUDGE GRAN BRETAGNA			
STANDARD	348	1930-34	5.000
SPORT	493	1930-32	5.000
SPECIAL	493	1930-39	7.000

RUMI ITALIA			
TURISMO	124	1950-56	3.000
SPORT (MONOCARBURATORE)	124	1950-58	3.500
DIANA	124	1955-58	3.000
GRANTURISMO (GT)	196	1953-56	10.000
REBOLARITÀ	124	1952-60	6.000
SCIOATTOLO	124	1951-57	2.500
SPORT (BICARBURATORE)	124	1953-56	8.500
FORMICINO	124	1954-60	6.000

SCOTT GRAN BRETAGNA			
SQUIRREL	486	1922-28	7.000
SUPER SQUIRREL	486	1925-29	9.000
FLYING SQUIRREL	486	1926-31	15.000
THREE	748	1934-40	17.000
THREE	988	1934-40	17.000

SERTUM ITALIA			
BATUA	199	1931-39	4.000
VL 175	173	1931-46	3.000
VL 250	248	1931-53	5.000
VL 500	498	1934-50	6.000
TV 250	248	1946-49	3.000

SIM ITALIA			
MORETTI	124	1950-53	500
ARIETE	146	1953-55	300

SOLEX FRANCIA			
45-1 TIPO	45	1946-51	1.300
45-2 TIPO	45	1951-53	750
330	49	1953-55	700
660/1010	49	1955-58	650
1400/1700/2200	49	1958-64	600
3300/3800/5000	49	1964-88	500
FLASH/6000	49	1969-77	500
MICRON/PLISOLEX/F4	49	1968-78	800

STERZI ITALIA			
125	124	1948-54	2.500
PONY TS	48	1950-55	1.500

SUNBEAM GRAN BRETAGNA			
90	498	1931-35	6.500
S7	487	1946-58	8.000
S8	487	1946-58	8.000
S9	487	1949-58	6.000

SUZUKI GIAPPONE			
GT 500	492	1969-76	1.800
GT 500	492	1976-78	2.000
500 TITAN	492	1968-75	3.800
RV 90	88	1971-76	1.000
GT 750 J (TAMBORO)	738	1972-73	4.500
GT 380 J (TAMBORO)	371	1972-73	3.000
GT 380K (DISCO)	371	1973-74	2.500
GT 380K (DISCO)	371	1975-80	2.000
GT 380L-M	371	1974-76	2.000
GT 380A-B	371	1976-78	1.800
GT 590	543	1972-77	3.000
RESWANWEL	497	1974-76	4.500
GT 750 K (DISCO)	738	1973-74	3.500
GT 750 L-M	738	1974-76	3.000
GT 750 A-B	738	1976-78	2.500
GS 400	398	1977-83	600
GS 450 E	448	1980-89	800
GS 500 E	492	1977-83	1.000
GS 550 E/EM	549	1978-83	1.500
GSK550 ES/EF	549	1982-88	1.500
GS 650 G	673	1981-84	1.500
GS 750/750 E	748	1977-80	1.500
GSK750 E	748	1980-82	1.500
GSK750 ES/EF	748	1983-88	1.500
GSK-R 750	748	1984-90	2.500
GSK-R 750	748	1990-98	3.000
GS 850 G	843	1977-80	1.500
GS 1000 H	997	1977-80	2.000
GS 1000 S	997	1978-80	3.000
GSK1100 E	1074	1980-84	2.000
GSK1100 EF	1074	1984-87	2.000
GS 1100 G	1074	1986-88	2.000
GSK-R 1100	1074	1986-90	2.500
GSK-R 1100	1074	1990-98	3.000
GSK-6750 KATANA	748	1980-84	2.500
GSK-61100 KATANA	1074	1980-84	3.000
TS 400	398	1973-80	2.000
XN 650 TURBO	673	1983-84	2.000
500 RG GAMMA	498	1984-89	4.000
RGV 250	249	1988-90	2.000
RGV 250 GAMMA	249	1988-95	3.000
GS 500	492	1989-90	1.000
GS 500 E	487	1990-98	1.300
GSF 400 BANDIT	399	1989-95	1.600
GSF 600 BANDIT	599	1990-98	1.800
DR 500 S	498	1982-84	1.500
DR 600	590	1984-90	1.500

TAURUS ITALIA			
255 SILVER VASE	255	1976-78	2.800
320 GUANACO	277	1978-80	2.000
125 RS/GS	124	1977-79	2.200
175 RS/GS	173	1977-78	2.200
250 RS/GS	247	1977-79	2.500
125 TFL	124	1979-81	2.200
175 TFL	173	1979-81	2.200
250 TFL	247	1979-81	2.500
347 TFL	348	1979-81	2.800
370 TFL	366	1979-81	2.800
440 TFL	399	1979-81	3.000

TRIUMPH GRAN BRETAGNA			
35/H	343	1937-39	4.500
55/H	497	1937-39	5.000
T80 TIGER	343	1936-40	6.000
T90 TIGER	497	1936-38	7.000
T100 TIGER	497	1938-39	13.000
6S/H	594	1937-39	6.000
6/L	649	1934-37	7.500
3T	349	1946-49	5.000
3TA	349	1957-66	3.000
TR 5 TROPHY	497	1949-54	5.500
5T SPEED TWIN	497	1937-39	11.000
T20 TIGER CUB	199	1960-67	2.500
TR 20	199	1962-70	2.500
TR 25	249	1967-71	1.500
T120 BONNEVILLE	649	1959-62	12.000
T120 BONNEVILLE	649	1963-70	9.000
T120R BONNEVILLE	649	1971-75	5.000
T 100	490	1961-74	3.400
TR 5 MX	490	1973-74	4.000
TR 6 TROPHY	649	1959-69	6.000
TR 8 TROPHY	649	1969-73	5.500
T 150 TRIDENT	740	1969-70	8.500
T 150 TRIDENT	740	1971-74	8.000
TR 7 TIGER	744	1973-79	4.500
TIGER	744	1979-83	4.000
T140 VE BONNEVILLE	744	1973-80	6.000
T140 D BONNEVILLE SPECIAL	744	1979-80	6.500
T140 BONNEVILLE ELECTRO	744	1980-83	6.000
BONNEVILLE EXECUTIVE	744	1980-82	6.000
BONNEVILLE ROYAL WEDDING	744	1981	7.000
BONNEVILLE (LES HARRIS)	744	1985-88	4.000
T 160 TRIDENT	740	1975-76	7.000
SPEED TWIN	497	1948-57	6.000
SPEED TWIN	497	1958-66	5.500
TIGER T90	349	1963-69	3.000
TIGER T100	497	1948-69	5.000
TIGER T110	649	1954-61	8.500
T100 TROPHY	497	1967-69	5.000
T100 TROPHY	490	1969-72	3.500
T100 DAYTONA	497	1967-69	5.500
500 DAYTONA	497	1969-75	5.000
THUNDERBIRD	649	1950-54	8.500
THUNDERBIRD	649	1955-62	8.000
THUNDERBIRD	649	1963-66	7.000
THUNDERBIRD	649	1981-83	4.500
T140 V SILVER JUBILEE	744	1977	6.000
750 TSS	744	1982-83	5.000
750 TSX	744	1982-83	5.000
X75 HURRICANE	740	1973	9.000
TR 5T	490	1972-73	5.000
TR 6 TIGER	649	1971-73	5.000
TIGER TRIAL	744	1980-82	3.500
TINA	100	1962-65	500
T10	100	1965-70	500
TIGRESS 175	173	1958-65	1.000
TIGRESS 250	249	1958-65	1.800
TRIDENT 750	748	1982-98	3.500
TRIDENT 900	885	1991-98	3.500
SPRINT 900	885	1993-97	3.500

VINCENT GRAN BRETAGNA			
DAYTONA 100	885	1993-96	2.800
DAYTONA 900	998	1992	3.000
SPEED TRIPLE	885	1994-96	4.000
TIGER 900	885	1993-98	3.500

VIBERTI ITALIA			
VIN/VIN SCOOTER	48	1948-53	750

YAMAHA GIAPPONE			
R3R5 350 (TAMBORO)	347	1970-73	2.500
RD 350	347	1973-76	2.500
RD 350 (LIQUID COOLED)	347	1980-94	2.500
RD 500 (LIQUID COOLED)	499	1984-87	3.500
XS1650 (TAMBORO)	653	1969-72	2.000
XS2650 (DISCO)	653	1972-73	1.800
XS3650 (NUOVA LINEA)	653	1973-79	1.000
RD 400	399	1975-77	2.000
TX 500 (EIGHT VALVE)	499	1973-77	1.500
TX 750	744	1972-77	2.000
XS 400	392	1978-82	800
XS 500 (EIGHT VALVE)	499	1978-82	1.500
XS 750 (3 CILINDRI)	747	1978-79	1.300
XS 1100 (4 CILINDRI)	1102	1978-82	2.000
XT 500	499	1976-81	3.500
XJ 650 TURBO	653		

SCHEDA PER ANNUNCI DI COMPRAVENDITA

Per gli annunci è obbligatorio utilizzare il tagliando qui sotto completo in tutti i campi evidenziati da *



COMPILARE PER PRIVATI

RUOTECLASSICHE

<input type="checkbox"/> VENDO	<input type="checkbox"/> Auto	<input type="checkbox"/> Moto	<input type="checkbox"/> Varie
<input type="checkbox"/> COMPRO	<input type="checkbox"/> Auto	<input type="checkbox"/> Moto	<input type="checkbox"/> Varie
SUPPLEMENTI	<input type="checkbox"/> Aggiunta Modulo 2 + Euro 5,00	<input type="checkbox"/> Aggiunta Fondo colore + Euro 5,00	<input type="checkbox"/> Aggiunta Fotografia + Euro 10,00
	<input type="checkbox"/> Grandi Occasioni (lunghezza del testo max come annuncio gratuito) Euro 50,00		

MARCA *	MODELLO *	
ANNO *	COLORE *	
VISIBILE A *	TELEFONO *	PREZZO *

DESCRIZIONE *

COMPILARE PER COMMERCianti

A pagamento: Modulo 1 Euro 10,00

<input type="checkbox"/> VENDO	<input type="checkbox"/> Auto	<input type="checkbox"/> Moto	<input type="checkbox"/> Varie
<input type="checkbox"/> COMPRO	<input type="checkbox"/> Auto	<input type="checkbox"/> Moto	<input type="checkbox"/> Varie
SUPPLEMENTI	<input type="checkbox"/> Aggiunta Modulo 2 + Euro 10,00	<input type="checkbox"/> Aggiunta Fondo colore + Euro 10,00	<input type="checkbox"/> Aggiunta Fotografia + Euro 20,00
	<input type="checkbox"/> Grandi Occasioni (lunghezza del testo max come modulo 1) Euro 100,00		

MARCA *	MODELLO *	
ANNO *	COLORE *	
VISIBILE A *	TELEFONO *	PREZZO *

DESCRIZIONE *

Inserzionista	Città
Indirizzo	Telefono

MODALITÀ DI PAGAMENTO

TOTALE IMPORTO INSERZIONE EURO

Allego assegno bancario o circolare non trasferibile, intestato a: EDITORIALE DOMUS S.P.A. Inviare assegno a: EDITORIALE DOMUS S.P.A., UFFICIO PUBBLICITÀ, VIA G. MAZZOCCHI, 1/3 - 20089 ROZZANO (MI)

Addebitate l'importo dovuto sulla mia carta di credito:

American Express BankAmericard Visa - Carta Sì Diners

Firma _____ N° _____ Scad. _____

Tutte le inserzioni saranno riportate anche nel nostro sito Internet www.ruoteclassiche.it

Non è prevista la sola pubblicazione su Internet.

- Gli annunci con fotografia o fondo colore e quelli dei commercianti (a pagamento) hanno la precedenza.
- Gli annunci degli operatori commerciali, tutti a pagamento, sono contraddistinti da un quadratino rosso (■).
- I privati hanno diritto a un'inserzione gratuita (modulo 1 da 96 battute). A pagamento: il modulo doppio (232 battute), la foto, il fondo colore, le grandi occasioni (comprendenti di foto e fondo colore).
- Ogni tagliando dovrà contenere un'inserzione riguardante una sola vettura o moto. In caso di inserzioni multiple pubblicheremo solo la prima riportata dal tagliando.
- I tagliandi dovranno essere compilati in ogni loro voce, a macchina o in stampatello. I testi dovranno rispettare il numero di battute del modulo scelto, compresi gli spazi tra una parola e l'altra.
- I tagliandi, anche fotocopiati, dovranno pervenire in redazione entro il giorno 25 del mese precedente l'uscita in edicola. Ad esempio, gli annunci del mese di aprile (in edicola a fine marzo) dovranno pervenire alla redazione entro il 25 febbraio. Fanno eccezione gli annunci per febbraio e settembre: per febbraio, entro il 15 dicembre; per settembre, entro il 15 luglio. I tagliandi pervenuti dopo tale data verranno pubblicati sui numeri successivi compatibilmente con le esigenze di spazio.
- Non si accettano inserzioni a mezzo fax oppure e-mail.
- Le fotografie inviate non saranno restituite. È necessario inviare nuovamente la foto in caso di ripetizione dell'annuncio.
- Non saranno pubblicati gli annunci il cui contenuto non riguardi la materia e lo spirito della rivista.
- Saranno presi in considerazione solo gli annunci riguardanti vetture prodotte fino al 1994, oppure modelli di interesse collezionistico fino al 2003, cioè quelli riportati nelle nostre quotazioni.
- Non saranno pubblicati annunci compilati su moduli o altri elementi diversi dal nostro tagliando originale.
- Il tagliando va indirizzato a:
**EDITORIALE DOMUS - UFFICIO PUBBLICITÀ
VIA G. MAZZOCCHI, 1/3 20089
ROZZANO (MI).**

Ai sensi del D. Lgs. 196/2003 in materia di protezione dei dati personali, la informiamo che i suoi dati anagrafici sono oggetto di trattamento, con modalità prevalentemente informatiche, ai soli fini della corretta gestione dell'annuncio e di tutti gli obblighi che ne conseguono, nonché per tutti gli adempimenti di legge connessi. In caso di rifiuto da parte sua al conferimento e al trattamento dei suoi dati, tuttavia, non potremo dare corso a tali adempimenti. I suoi dati anagrafici potranno essere utilizzati anche per finalità di promozione commerciale di riviste o di altri prodotti della nostra Azienda. A lei competono tutti i diritti previsti dall'Art. 7 del D. Lgs. 196/2003, potrà quindi accedere ai suoi dati, chiederne la correzione, l'integrazione e, ricorrendone gli estremi, la cancellazione o il blocco. Titolare del trattamento è l'Editoriale Domus S.p.A., domiciliata in via Gianni Mazzocchi, 1/3 - 20089 Rozzano (MI), telefono 02/824721.

ATTENZIONE: La presenza sulle pagine di Ruoteclassiche di un annuncio economico di compravendita non costituisce garanzia né sull'affidabilità di chi vende o chi compra né sulla veridicità delle caratteristiche e del prezzo del veicolo pubblicizzato. Ruoteclassiche non può condurre alcuna verifica sulla qualità delle inserzioni, il cui spazio è acquistabile da chiunque e il cui contenuto è vincolato unicamente dalle norme di legge sulla morale e la decenza. La responsabilità di quanto asserito in ogni annuncio ricade esclusivamente sull'acquirente dello spazio relativo.

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



STEVE MCQUEEN
E IL SUO CRONOGRFO MONACO CALIBRE 12
www.tagheuer.com



TAGHeuer
SWISS AVANT-GARDE SINCE 1860