

RUOTECLASSICHE

ruoteclassiche.it

SPECIALE TRENT'ANNI

LANCIA THEMA

L'INVIDIA DELLE TEDESCHE



IMPRESSIONI

LA VITA SPERICOLATA
DELLA FERRARI
DI STEVE MCQUEEN



GRANDI EVENTI

VILLA D'ESTE
RACCONTATO DALLA
PENNA DI UN LETTORE



YOUNGTIMER

12 "SCOPERTE"
DA FARSI REGALARE
PER LA LAUREA





VENDITE A TRATTATIVA PRIVATA PRESSO LA KIDSTON SA



Sopra **1980 BMW M1**

PORTFOLIO CLIENTI 1930 Delage D8N Mouette di Chapron ● 1944 Schwimmwagen 166
1957 AC Ace Bristol ● 1962 Ferrari 400 Superamerica Coupé Aerodinamico (ex-Salone di Ginevra)
1985 Porsche 962 (due arrivi sul podio alla 24 Ore di Daytona) ● 1987 Porsche 959 Komfort
1994 Bugatti EB110 GT ● 2008 Pagani Zonda Clubsport F Coupé
Alcune delle auto attualmente disponibili non sono state incluse in questa lista per rispettare la privacy dei clienti



30

66

90

Italia batte Germania
A trent'anni dal debutto la Lancia "Thema" fa ancora palpitare i cuori di tantissimi appassionati. Già all'epoca, quando teneva dietro le tedesche, era l'orgoglio della produzione italiana. A pag. 44, il test a test tra le versioni "2.0 i.e. Turbo" e "8.32".

AUTOMOBILI

Regine del passato
Bentley "S1" James Young 1957:
La mano del maestro 30

Impressioni
Bentley "S1" James Young 1957:
Sa coccolare chi sceglie ritmi soft 36
Ferrari "275 GTB/4" 1967:
Una vita spericolata 56
Tatra "T2-603" II serie 1968: *Ripagata dal destino* 60

Prototipi
Lancia "Thema": *L'originale ritrovato* 38

Test a test
Lancia "Thema 2.0 i.e. Turbo" - "Thema 8.32" 1987:
Teneva dietro le tedesche 44

Guida all'acquisto
Youngtimer per l'estate: *Sulle orme del laureato* 66

Ritrovamenti
Fiat "600 D Multipla": *Un museo nel fienile* 74

Depliant
Goliath "GP 900" 1956: *Due tempi, cinque posti* 82

Consigli pratici
Restauro ruote in lega: *Il cerchio torna perfetto* 126

Vernasca Silver Flag:
La salita del "Drago" 100

Musei
Ferruccio Lamborghini:
Dalla terra alla leggenda 96

Interviste
Nic Waller - Pebble Beach Concours d'Elegance:
Il successo viene da lontano 104

Eventi
20th Anniversary of Fiat Coupé:
Letà della ragione 108
IV Riunione di Automobili Centenari:
Ci vuole un fisico bestiale 112

Protagonisti
Luigi Musso (1924-58):
L'ultimo guidatore perfetto 120

MERCATO

Vendite all'asta
Giocattoli per grandi 128

Il polso del mercato
Per collezionisti lungimiranti 139

Vendo&Compro
Un ponte fra la domanda e l'offerta 140

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

TUTTOCLASSICO

Veicoli commerciali
Fiat "900 E Camioncino" Coriasco 1984:
L'elegante lavoratore 78

STORIA E COSTUME

Collezionisti
Alessandro Casadei e Gerardina Trovato:
Cacciatori di "Thema" 52

Grandi eventi
Concorso d'Eleganza di Villa d'Este:
Sinfonia dei sensi 84
Rievocazione per i 70 anni dal D-Day:
Per non dimenticare 90

RUBRICHE

Editoriale *Alta fedeltà* 5

Flashback
L'attentato di Sarajevo (28 giugno 1914):
L'auto del destino 6

Fatti e persone 8

Posta 26

Appuntamenti con le storiche 134



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



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



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



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

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

 **ART**
redefining / art insurance

ALTA FEDELTA'

Il nonno me lo spiegò con il suo fare gentile e la sua voce calda, tenendomi in braccio, e indicando con la sua grande mano quello stemma puntellato di stelle colorate sulla mascherina della "Beta 1.6 Coupé" bianca, targata "MI V2". E iniziò a snocciolare nomi altisonanti come "Ardea", "Artena", "Aprilia", "Appia" seguiti da nomi femminili come "Flavia" e "Fulvia"... Non ricordo quanti anni avessi, ricordo però che per la prima volta nella mia vita capii cosa fosse l'orgoglio lancista. Hi-Fi Lancia. Da non confondere con lo stereo in abitacolo, per carità: sul muso delle Lancia ancora oggi si può scorgere quello stemma che riprende la calandra della "Lambda" e indica con stelle blu (una per cinque modelli acquistati nuovi, ossia la soglia d'ingresso al club), bianche (una per ogni unità oltre la cinquina), verdi (tre auto oltre le prime cinque), rosse (dieci vetture) e oro (cinquanta) il punto d'arrivo dell'orgoglio. La personalizzazione dello stemma può spingersi oltre: iniziali di nome e cognome, anno di immatricolazione della prima vettura acquistata. Noblesse oblige. Basta scegliere quanto spingersi in là.

Un mondo fatto di gente con una passione viscerale per quel marchio, enorme. Persino amplificata, oggi, dalla frustrazione rispetto ad altri nomi del nostro Paese, fiduciosi di un imminente rinascimento. Negletti i lancisti.

In Italia quel Club Lancia Hi-Fi conta ancora parecchi devoti e nel mondo ce ne sono molti altri. Uno sfregio pensare di vedere quel piccolo blasone di nobiltà elettiva ancorato alla sola mascherina della piccola "Ypsilon". Eppure il futuro ci riserverà solo questo. "Abbiamo constatato che il marchio Lancia non ha capacità attrattiva al di fuori dell'Italia. La Lancia non ha storia,

né in Europa né negli Usa. Noi crediamo che Alfa Romeo superi di molto la Lancia". Queste le parole di Sergio Marchionne, amministratore delegato di FCA (Fiat-Chrysler), scagliate come pietre a disintegrare qualsiasi residuo di sogno degli appassionati all'inizio del mese scorso durante l'incontro dal titolo "Made in Torino? Fiat Chrysler Automobiles e il futuro dell'industria". Non basta a sedare gli animi spiegare poi di possedere una Lancia "Delta HF Integrale", "la migliore di tutte". Forse peggiora le cose. Ecco, noi di Ruoteclassiche ci siamo sentiti in dovere, allora, di intervenire, di dire la nostra. Come? Innanzitutto dedicando la copertina a una delle ultime Lancia tuttora nel cuore di migliaia di famiglie, quella "Thema" trentenne tra pochissimo, che dava del filo da torcere alle tedesche negli anni 80.

Ci siamo rimessi al volante di una "i.e. Turbo" prima serie in condizioni incredibili, affiancata da un'eternamente sexy "8.32". Aveva il motore Ferrari. In studio abbiamo poi fotografato il prototipo da cui ha preso forma la berlina definitiva, raccontato nella genesi da Enrico Masala, allora direttore del marchio, oggi anche presidente onorario del Lancia Club. Siamo poi stati a casa della cantante Gerardina Trovato che, insieme al marito, per quest'auto ha un vero e proprio culto. Per finire, rileggiamo insieme i 50 momenti che hanno segnato oltre cent'anni di storia del marchio Lancia, ovunque nel mondo. Anche la "Silver Flag" quest'anno ha dedicato un tributo alla Casa di Chivasso. Insomma, sarà per tutto questo che a ogni asta certe "Aurelia" o certe "Stratos" vengono battute a cifre di volta in volta sempre più alte? Una storia così, non la si può dimenticare...

 @davgiud

Essere Lancia

Sotto. Lo stemma del Club Lancia Hi-Fi, che riprende la sagoma del radiatore della "Lambda" e indica il numero di auto del socio.

In basso a destra. "La volontà di Vincenzo Lancia era quella di offrire sin dalla prima vettura che avrebbe portato il suo nome 'un prodotto superiore, con qualcosa di diverso dagli altri". Questo si legge nella prima pagina del libretto.





Ultimi scatti

Sopra. Una delle ultime foto dell'erede al trono dell'Impero d'Austria e Ungheria, Francesco Ferdinando (Graz, 1863 - Sarajevo, 1914), in compagnia della moglie, Sofia Chotek.

FLASHBACK L'attentato di Sarajevo (28 giugno 1914)

di Dario Tonani

L'AUTO DEL DESTINO

Auto maledette? Forse no, ma abbastanza da essere associate dalla cronaca a grandi drammi collettivi, se non addirittura a immani tragedie della storia. Ne è un esempio la Lincoln "Continental" del 1961, sulla quale il 22 novembre 1963 viene ucciso a Dallas John Fitzgerald Kennedy. Per certi versi, ancora di più lo è la Gräf & Stift "Bois De Boulogne" del 1911 sulla quale esattamente cent'anni fa, il 28 giugno 1914, a Sarajevo, è assassinato l'arciduca Francesco Ferdinando, evento questo assunto dal governo di Vienna come *casus belli* per dare inizio formalmente alla prima guerra mondiale, un conflitto che mobilita 70 milioni di uomini e causa la morte di oltre 9 milioni di soldati e 5 milioni di civili.

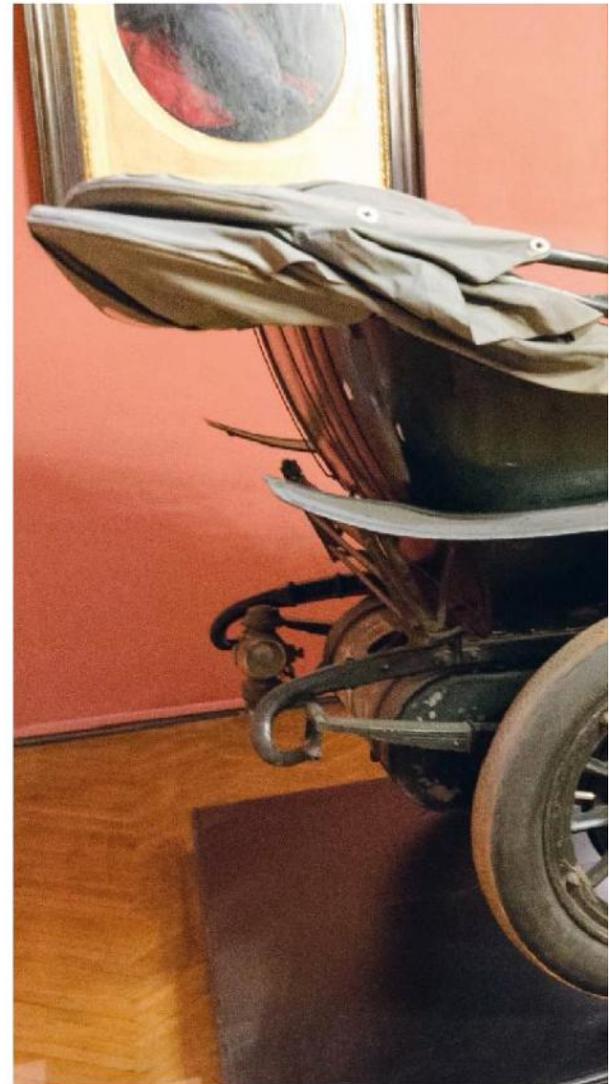
L'attentato è messo in atto da sette giovanissimi cospiratori, tutti sotto i vent'anni, inesperti con le armi quanto decisamente poco avvezzi all'azione: basti pensare che prima dei colpi fatali che causano la morte dell'erede al trono d'Austria-Ungheria e della sua consorte Sofia Chotek, uno di loro - Mehmed Mehmedbašić - appostatosi ai piani alti di un palazzo decide di non sparare perché non ha bersaglio libero all'arrivo del corteo di sette vetture; un secondo attentatore - Nedeljko Cabrinovic - lancia una bomba contro l'auto di Francesco Ferdinando, ma distrugge la vettura immediatamente dietro.

Cabrinovic inghiotte una pillola al cianuro e si getta nelle acque profonde solo 10 centimetri del fiume Miljacka, senza peraltro riuscire né ad avvelenarsi (la pasticca è troppo vecchia e con un dosaggio troppo basso) né tantomeno ad affogarsi, e viene quindi immediatamente catturato. Tutti gli altri cospiratori lasciano la scena, convinti chi di avere effettivamente ucciso l'arciduca, chi di avere perso, nel caos dell'esplosione, le ultime chance per portare a compimento il piano. Solo per un caso fortuito, un terzo attentatore - Gavrilo Princip - uscendo da un negozio di alimentari nei quali si è rifugiato, vede l'auto di Francesco Ferdinando compiere una manovra nei pressi del Ponte Latino.

Si avvicina al lato destro della vettura ed esplose due colpi con una pistola Browning calibro 7,65; il primo trapassa la fiancata del veicolo e centra Sofia all'addome; il secondo raggiunge l'arciduca al collo, poco sopra il giubbotto antiproiettile. La storia cambia nel modo drammatico che noi tutti conosciamo. Ma anche l'automobile dell'attentato si ammanta di tragedia, facendo fiorire attorno all'esemplare oggi custodito all'Heeresgeschichtliches Museum di Vienna una leggenda che parla di morti violente e orrendi incidenti, uno dei quali si dice sia costato al guidatore la perdita del braccio destro. Molto probabilmente leggende e nulla più, sufficienti però a conferire alla vettura la reputazione di auto maledetta.

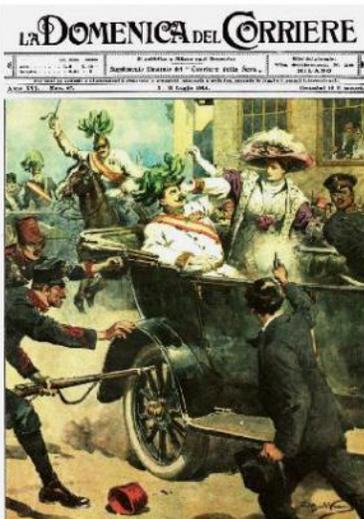
Poco si sa delle sue caratteristiche tecniche: l'esemplare dell'attentato, carrozzato "double phaeton", è di proprietà del conte Franz von Harrach, anche lui a bordo con l'arciduca in quel funesto giorno, e monta un motore a 4 cilindri da 32 cavalli. La vettura era stata costruita dalla Gräf & Stift, azienda viennese di auto, camion e autobus fondata nel 1902 da tre fratelli - Franz, Heinrich e Karl Gräf - e da Wilhelm Stift, rimasta in vita fino al 2001 come sussidiaria della Man.

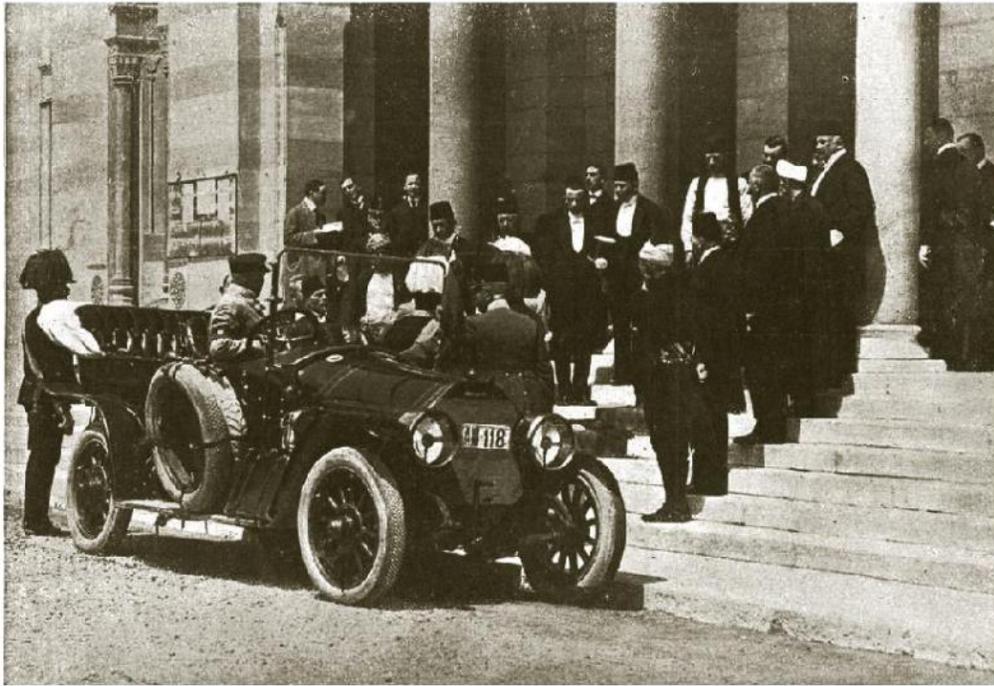
Un'ultima curiosità riguarda la targa originale - "A III 118" - in cui più di un amante del mistero ha voluto leggere la data dell'armistizio di Compiègne che pone fine alla Grande Guerra, l'11-11-18, come a sottolineare l'oscuro incrocio del destino tra quella sinistra automobile e la storia del mondo. **R**



La copertina di Achille Beltrame

Sotto. Il suggestivo disegno con cui Achille Beltrame illustra ai lettori della "Domenica del Corriere" del 5-12 luglio 1914 la dinamica dell'attentato. In realtà si prende diverse licenze, che tuttavia non intaccano la potenza dell'immagine...

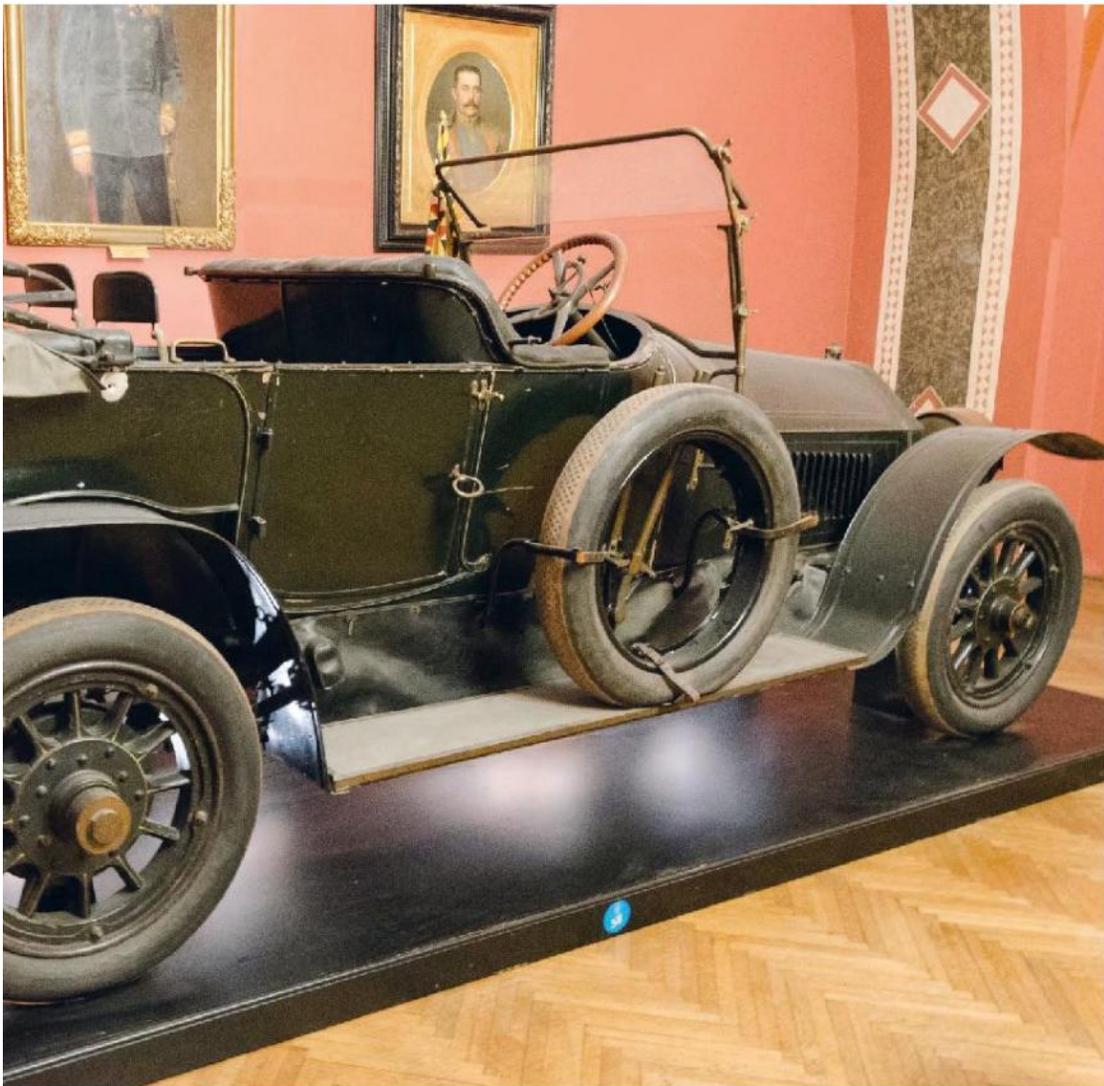




Una sosta al municipio

A sinistra. Poco prima dell'ora fatale l'arciduca fa sosta al municipio di Sarajevo. È già miracolosamente scampato all'esplosione di una bomba lanciata verso la sua automobile.

Sotto. La Gräf & Stift è ora all'Heeresgeschichtliches Museum di Vienna, dove sono conservati anche l'alta uniforme di Francesco Ferdinando e la pistola con cui è stato assassinato.



Un sinistro frammento di storia

Sopra. Il marchio della fabbrica viennese specializzata nella costruzione di automobili di pregio, autobus e camion.

A sinistra. La macchina, esposta sotto il ritratto dell'erede al trono dell'Impero d'Austria, esibisce ancora il foro d'entrata di uno dei due proiettili esplosi dall'attentatore.



FATTI E PERSONE

a cura di **Dario Tonani**

CENTO ANNI MASERATI



A MODENA IL MEGLIO DEL TRIDENTE

Non sono molte le Case automobilistiche nate cento anni fa, ma pochissime sono quelle ancora in attività. La Maserati è tra queste e i festeggiamenti arrivano in un periodo particolarmente florido per l'azienda, come ha ricordato il CEO Harald Wester: "l'anniversario non poteva cadere in un periodo migliore della nostra storia". Per ripercorrere i fasti della marca del Tridente è stata inaugurata lo scorso 19 giugno al MEF, (Museo Enzo Ferrari di Modena), una straordinaria esposizione intitolata "Maserati 100 - A century of Pure Italian Luxury Sports Car".

La rassegna comprende 21 vetture tra modelli da competizione e stradali ai quali se ne aggiungeranno altri dieci a rotazione nei prossimi mesi (la mo-

strarimarrà aperta fino a gennaio del 2015). All'inaugurazione erano presenti, oltre al già citato Harald Wester, anche il presidente della Ferrari Luca Cordero di Montezemolo, che ha ricordato quando, nel 1997, trovò i capannoni della fabbrica "in condizioni di quasi abbandono".

Ospite d'onore il campione inglese Stirling Moss, ottantacinque anni a settembre, che ha fatto battere il cuore degli appassionati citando le sue vittorie negli anni Cinquanta con la "250 F". La scelta delle vetture esposte, prestate da collezionisti di mezzo mondo, è stata fatta da Adolfo Orsi jr., nipote dell'omonimo Orsi che negli anni 1939-40 trasferì la Maserati da Bologna a Modena dando il via al rilancio internazionale del marchio.

Sotto un unico cielo

Foto grande. Panoramica della grande padiglione che ospita la rassegna Maserati. In primo piano, a sinistra, si riconosce la "5000 GT" del 1959 che appartenne allo Scià di Persia. A destra, il muso della "3500 GT" Vignale spider (1959).

Sotto. Dall'alto: "Tipo 60 Birdcage" del 1960, 4 cilindri, 2 litri, 200 CV; "Quattroporte" del 1965, V8, 4,1 litri, 260 CV; "Tipo 8CM del 1934, 8 cilindri, 3 litri, 240 CV.

FOTODI ALFREDO ALBERTINI





All'ingresso della mostra c'è la "Tipo V4 Sport" del 1932, che stabilì il record mondiale di velocità nel 1929 con Borzacchini e che è stata ricarrozata da Zagato nel 1934. Tra le auto da competizione ricordiamo poi la "Tipo 26B" del 1929, prima vettura a fregiarsi del nome Maserati, la "250F" vincitrice del Campionato del Mondo di F1 nel 1954 e nel 1957 e la "Tipo 60 Birdcage" guidata da Moss.

Per quanto riguarda la produzione di serie, ci sono la "A6 1500" del 1947 di Pinin Farina, la "3500 GT" del 1957, capostipite di altre GT di successo, la "Quattroporte" del 1965 ex Mastroianni. Quest'ultima è affiancata dall'attuale "Quattroporte", a testimonianza della continuità di un modello definito all'epoca "la berlina più veloce del mondo". (Alfredo Albertini)

Saluto al campione

Sopra. Stirling Moss, classe 1929, ospite d'onore della giornata, dialoga con il presidente della Ferrari Luca Cordero di Montezemolo.

Glorie anni Cinquanta

Sotto. Dall'alto, la "250 F" del 1954, 4 cilindri, 2,5 litri, 270 CV; la "450 S" del 1956-58, V8, 4,5 litri, 400 CV; la "420 M Eldorado" del 1958, V8, 4,2 litri, 410 CV. Quest'ultima, sponsorizzata dalla nota azienda di gelati, corse la 500 Miglia a Monza proprio con Stirling Moss.

INTERVISTA

CAPELLI IN CAMPO PER LA PISTA DI MONZA

Da pilota di F1 per la Ferrari (nel 1992) a commentatore dei gran premi in tv, a candidato in lizza nelle elezioni del 22 luglio per il rinnovo dell'AC Milano, ente da cui dipende l'Autodromo di Monza. A Ivan Capelli abbiamo rivolto qualche domanda sul futuro della pista brianzola.



Che cosa prevede il programma della vostra compagine per ridare slancio all'attività del circuito?

Per il futuro, l'Autodromo non può prescindere dal rinnovarsi non solo nella veste estetica. Deve entrare sul mercato offrendo i propri spazi anche per altri settori. Deve cioè diventare redditizio pure in momenti in cui le corse non sono in programma, riempiendo quegli spazi vuoti che altrimenti sarebbero solo un costo. Sono molte le aree in cui si può proporre un sito come Monza, unico nel suo genere.

L'autodromo di recente è stato travolto da diversi scandali, oltre ad avere subito l'onta della cancellazione dal calendario 2014 di gare importanti come la SBK, la WTCC e la Coppa Intereuropa. C'è ancora futuro in Italia per il settore del motorsport in pista?

Sono troppe le gare che Monza ha perso nel proprio calendario e ha lasciato agli altri. Ora bisognerà lavorare per ritrovare la fiducia persa e riappropriarsi di manifestazioni che hanno fatto la storia dell'Autodromo. Non sarà facile ma è doveroso provarci. Il mondo del motorsport è in crisi in ogni categoria e settore e ci vorrà un lavoro congiunto tra tutti i vari attori per poter risalire la china.

Non possiamo esimerci dal chiedervi che cosa intendete fare sul piano della conservazione e della valorizzazione del patrimonio storico rappresentato dal circuito (come per esempio il restauro della sopraelevata, i box e il museo...).

Le sopraelevate devono essere recuperate. Gli spazi per poter ospitare musei permanenti ci sono. C'è solo bisogno di rimbocarsi le maniche. Io ho vissuto l'entrata nel calendario del mondiale di Formula 1 di tutte le ultime realtà: Malesia, Bahrain, Turchia, Cina, India, Singapore. Nessuno ha la storia di Monza e la particolare ubicazione della sua pista, all'interno del parco più grande d'Europa. Nel rispetto dell'ambiente e degli equilibri, bisogna offrire ai visitatori un percorso per capire cos'era Monza e cosa è diventata ora. E con questo intendo servizi da programmare, promuovere e rendere disponibili, come per esempio valorizzare i negozi che sono diventati nel tempo autentici punti di riferimento per gli appassionati. Creare cioè i presupposti perché l'organizzazione dell'Autodromo si metta al passo con quello che già stanno facendo altre strutture internazionali, che interagiscono con il territorio.





FUORISERIE (ROMA)

Pochi affari TANTO SPETTACOLO

Si è svolta il 7-8 giugno, in due grandi padiglioni del nuovo polo fieristico di Roma, l'8ª edizione di Fuoriserie, mostra-mercato dedicata al collezionismo. In tono minore, causa crisi, la presenza di commercianti e ricambisti; in compenso, club, scuderie e registri di marca hanno dato vita a iniziative collaterali e sviluppato temi sull'auto e la sua storia seguiti con molto interesse dal pubblico. Il Circolo Romano La Manovella ha inserito in Fiera una tappa della gara di regolarità organizzata in occasione della rievocazione storica del Criterium di Roma, con in palio il secondo Trofeo Roberto Bonazzi, compianto presidente cofondatore del più antico circolo d'Italia.

Altri raduni hanno visto la partecipazione del Club Alfa Roma, del Colosseo e del Laurentum. Il Registro Fiat Italiano ha festeggiato i cinquant'anni dell'"850", presentando vari modelli della popolare vettura Fiat. Lanciata nella primavera del 1964 e prodotta in oltre 2 milioni di esemplari sino al 1971 era destinata a colmare il vuoto tra la "600" la più impegnativa e costosa "1100". La Scuderia Jaguar Storiche, con il tema "Viaggiare nel lusso", ha messo in mostra alcune eleganti berline che facevano concorrenza alle più blasonate e costose Rolls Royce e Bentley. Tra tante vetture di pregio, il Circolo Pontino presentava tre interessanti Lotus: una "23" da competizione, una "Eleven" e una "Elite". In flessione i passaggi di mano delle vetture in vendita da commercianti e privati. Gli scambi si sono concentrati soprattutto sui modelli sportivi Alfa Romeo degli anni 60, con prezzi più o meno in linea con le nostre quotazioni: a seconda delle condizioni, dai 10 ai 20 mila euro e sino ai 25 mila e oltre per i "Duetto" nelle prime versioni. (G.F.)



FOTO DI GENARO FORGIONE



Affollamento di italiane

Sopra. Una veduta panoramica del padiglione principale in cui si è svolta la kermesse. A sinistra. L'Alfa Romeo "Duetto", tra le sportive più ricercate dai compratori non solo italiani: un esemplare della prima serie arriva a costare fino a 25 mila euro.

Periodico mensile **luglio 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 Federico Robutti
HANNO COLLABORATO Matteo Albertini, Alessandro Barteletti, Massimo Condolo, Savino Confaloni, Massimo Delbò, Gaetano Derosa, Marco Di Pietro, Gennaro Forgione, Giuseppe Frustaci, Paolo Mazzetti, Gilberto Milano, Marco Milano, Marco Niero, Andrea Rapelli, Maurizio Schifano, Fabrizio Taiana, Riccardo Tosi, Claudio Zara
FOTOGRAFIE Alfredo Albertini, Archivio Quattoruote, Archivio Ruoteclassiche, Alessandro Barteletti, Alessandro Bianchi, Benoit Calloux, Paolo Carlini, Antonio Chiarenza, Massimo Condolo, Massimo Delbò, Gennaro Forgione, Alberto Novelli, Pianeta Ruote, Maurizio Schifano, Massimiliano Serra, Riccardo Tosi, Manon Tourreilles, Wolfgang Copertina, Wolfgang
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: responsabilita@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: Autopra, Domus, Due Ruote, Meridiani, Meridiani Montagne, Quattoruote, Top Gear, Tuttotrasporti, X Off Road

PUBBLICITÀ

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

AGENTI PER L'ITALIA
Piemonte-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 Zappalò 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 544415 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
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 e spedizione).
 Modalità di pagamento:
 - carta di credito (American Express, CartaS, 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 2610308933034, 10000002749, Swift Code BCIITMM.

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, CartaS, 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 2610308933034, 10000002749, Swift Code BCIITMM.

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

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

SOLE AGENT FOR DISTRIBUTION
 A.I.E. - Agenzia Italiana di Esportazione 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 Pioltello (MI)



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



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

GOODWOOD REVIVAL SALE

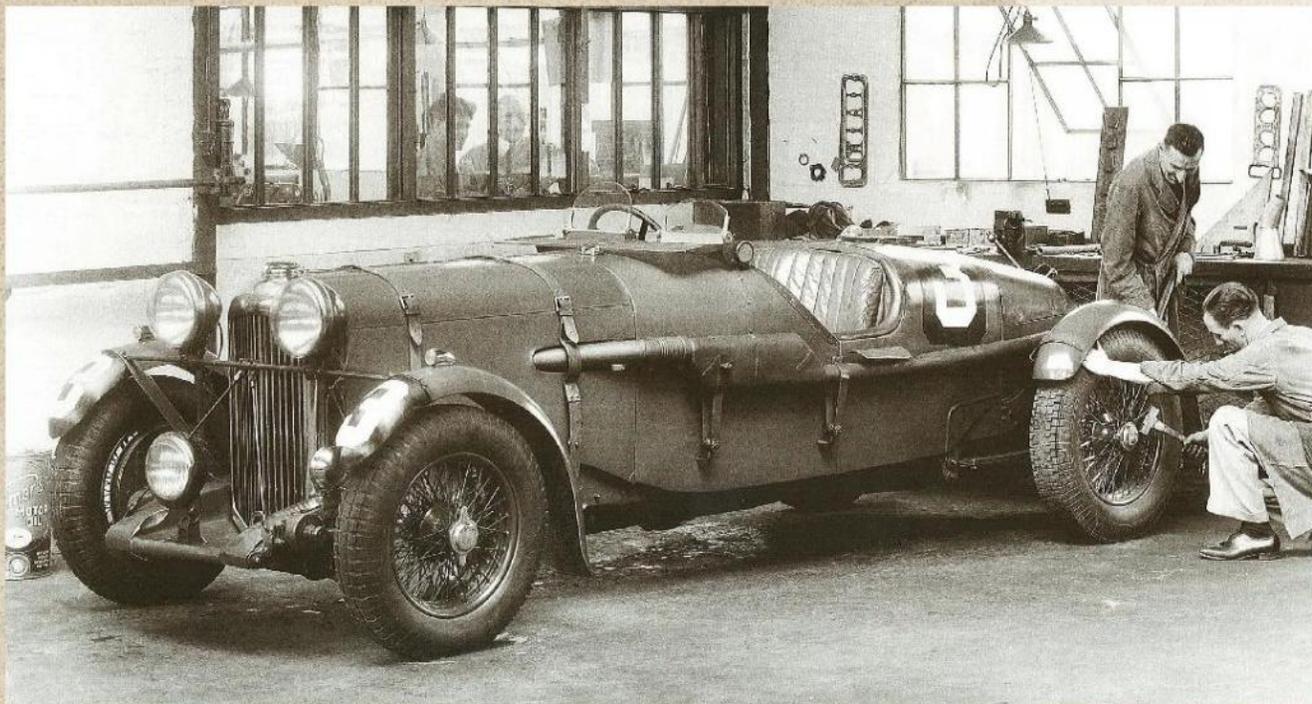
Importante Asta di
Automobili da Collezione e
Oggetti di Automobilia
Sabato, 14 Settembre 2014
Goodwood Revival
Chichester, Sussex
Regno Unito

L'asta Goodwood Revival Le offre
un'opportunità unica per vendere la Sua
automobile. I risultati lo dimostrano.
La disponibilità è limitata. La preghiamo
di contattarci per riservare il Suo posto
accanto alla ex-ufficiale/Mille Miglia OM
665 SS e 'EPE 97', la Lagonda LG45R
della Scuderia Fox & Nichol.

LE ISCRIZIONI SONO
APERTE.

INFORMAZIONI

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



Sopra

La 1936 Grand Prix de l'ACF, 1936 e 1937 RAC Tourist Trophy,
1936 BRDC Brooklands 500 Miglia, 1937 Le Mans,
1952 Goodwood Nine Hours
Fox & Nichol Team Car - 'EPE 97'
1936 LAGONDA LG45R RAPIDE
Stima: £ 1,400,000 - 1,800,000

Sinistra

Vincitrice della Classe 1930 Mille Miglia e Quinta Assoluta 1930
Targa Florio, Gran Premio d'Irlanda e Tourist Trophy
ex-Heiko Seekamp
1930 OM 665 SS MM SUPERBA 2.3 LITRI CON COMPRESSORE
Stima: Rivolgersi al Dipartimento.

Bonhams

**Correva a 300 all'ora**

Sopra. Risale al 1994 l'"Espace F1 Williams" dotata di motore V10 di 3,5 litri da 800 CV capace di accelerare da 0 a 100 km/h in 2,8 secondi. La scocca era in carbonio.

Foto grande. Le prime tre serie della monovolume Renault: la quarta, non presente nella foto, è stata introdotta nel 2002.

30 ANNI RENAULT "ESPACE"

Un picnic sulla Senna CON LA MONOVOLUME

Trent'anni e non dimostrarli. Stiamo parlando dell'"Espace", la monovolume francese che ha inaugurato un nuovo modo di viaggiare. Sedili girevoli, abitacolo modulabile, spazio in abbondanza e tanta luce dalla grande superficie vetrata hanno infatti trasformato l'automobile in un salotto dal quale non si vorrebbe mai scendere.

Era il marzo del 1984 quando la produzione venne avviata nello stabilimento Matra di Romorantin. Furono infatti i tecnici di questa piccola Casa automobilistica a "inventare" questo modello, di cui realizzarono un primo prototipo che fu proposto - ma rifiutato - dal management della PSA, il gruppo Peugeot-Citroën. Renault invece disse sì, ma dettò alcune condizioni: pavimento piatto come quello della "R4", modularità dell'abitacolo con tre file di sedili, motore di almeno due litri di cilindrata. E così "Espace" fu. Da allora ne

sono state prodotte oltre 1.245.000 unità, suddivise in quattro serie: 1984-1991-1996-2002. Per celebrare il suo trentesimo compleanno Renault ci ha invitati a Flins, nel Nord di Parigi, dove ha sede il reparto "Classic" che si occupa della gestione del patrimonio storico della marca.

Qui ci aspettavano alcune "Espace", prevalentemente della prima serie, che ci hanno portato, attraverso le bellezze della campagna francese, fin sul bordo della Senna, poco distante dai luoghi dove Monet dipingeva le sue ninfee. Un perfetto servizio di catering ha allestito in pochi minuti un picnic a bordo, conclusosi con un gelato arrivato su un furgone "Estafette".

Sopra la prima "Espace" abbiamo ritrovato l'atmosfera degli anni Ottanta: radio estraibile, assenza di airbag e navigatore, sedili a petalo, tetto apribile manualmente. Un tuffo in un passato recente, ma che sa già di nostalgia. (Alfredo Albertini).

**1984****1988**

Sono già classiche

A destra. Allineate su un prato distante pochi passi dalla Senna, nel nord di Parigi, ecco alcuni degli esemplari che hanno partecipato all'evento, tutti appartenenti a Renault Classic, il reparto che si occupa della gestione, del restauro e della conservazione del patrimonio storico della marca transalpina.



Déjeuner sur l'herbe

Sopra. Questo magnifico "Estafette" in allestimento "Glaces", gelati, ha ristorato i partecipanti all'evento. A sinistra. Per il picnic lungo il fiume, al quale hanno partecipato colleghi della stampa internazionale, l'abitacolo è stato dotato di un tavolino sul quale sono stati serviti vassoi con varie prelibatezze della cucina francese.



TROPPO AVANTI PER LA SUA EPOCA

L'antenna dell'"Espace" si chiama "900" e risale al 1959. Rimasta a livello di prototipo, questa originale due volumi con il museo spiovente e il parabrezza panoramico aveva il vano bagagli al centro e poteva trasportare sei persone. Il motore era posteriore, come sulle altre Renault di quell'epoca. La "900" doveva essere un'auto innovativa e destinata a stupire, ma fu considerata troppo futuristica dal marketing della Regie e così la sua industrializzazione venne sospesa.





NATO NEL 1923

Quadrifoglio Verde **ECCOLO DI NUOVO**

Dopo avere festeggiato nel 2013 i novant'anni dalla sua prima apparizione, il Quadrifoglio Verde, emblema del motorismo sportivo targato Alfa Romeo, approda sulle nuove "MiTo" e "Giulietta" turbo benzina presentate in anteprima al Salone di Ginevra del 2014: la prima con motore 1.4 da 170 CV, la seconda con propulsore di 1750 cm³ da 240 CV.

La prima e l'ultima

Sotto. La "RL" del 1923, prima Alfa Romeo griffata Quadrifoglio Verde. A destra. Ugo Sivocci vince, su Alfa "RL", la Targa Florio del 1923.

In alto. Quadrifogli a confronto: la "Giulia TI Super" in pista accanto alla nuova "Giulietta".

Nel sessantennale della "Giulietta", ecco quindi la versione più prestazionale dell'erede di oggi fregiarsi del simbolo che il pilota Ugo Sivocci esibì per la prima volta sulla "RL" alla 14^a edizione della Targa Florio del 1923.



Da quella vincente apparizione, il Quadrifoglio cominciò la sua illustre carriera sportiva, distinguendo dapprima le Alfa della Casa madre da quelle gestite dalla scuderia Ferrari negli anni Venti (contrassegnate dal Cavallino Rampante),

e poi diventando sinonimo di sportività e performance dinamiche anche su alcune versioni speciali di serie. Tra le vetture più note e vincenti con il Quadrifoglio Verde ricordiamo le monoposto iridate di Farina ("158") e Fangio ("159"), nel 1950 e '51; le "Giulia TI Super", "TZ", "GTA", "33", con i colori dell'Autodelta, degli anni Sessanta; la "33 TT12" e la "33 SC12" dei campionati del mondo del 1975 e '77; la "156" del Superturismo del 1993.



CHALLENGE AIDO AUTOSTORICHE

5 GARE COL CUORE

Unendo le forze si combatte la crisi, ci si diverte insieme, si organizza qualcosa di speciale con belle auto e - cosa che più conta - si sostengono gli ideali della solidarietà. Così gli organizzatori di cinque gare italiane di regolarità Csaì hanno annunciato la nascita del Challenge Aido Autostoriche. A comporre questa sfida, una sorta di mini-campionato, saranno cinque gare lombarde: Trofeo Aido "Monica Giovannelli" (Gruppo Aido di Gardone V.T., 28 settembre); Campagne e Cascine - Coppa 3T (Scuderia 3T Cremona, 5 ottobre); Coppa Franco Mazzotti, rievocazione del G.P. Brescia (Club Mille Miglia Franco Mazzotti, 10 ottobre); Trofeo Foresti, in memoria di Guido ed Elsa Foresti (Alte Sfere, 23 marzo 2015); "Coppa dei Castelli Pavesi" (Scuderia Black Eagles di Stradella, data da definire). Saranno classificati per il Challenge i piloti che prenderanno parte ad almeno tre

gare: ai vincitori assoluti e a quelli delle varie categorie saranno riservati premi d'eccezione. Il regolamento sarà pubblicato sui siti delle corse e su www.trofeoaido.org



DAL 28 SETTEMBRE AL 4 OTTOBRE

RAID DELL'ETNA, AL VIA LE ISCRIZIONI

Si sono aperte in questi giorni le iscrizioni alla 17^a edizione del Raid dell'Etna, organizzato dalla Scuderia del Mediterraneo di Catania e in calendario dal 28 settembre al 4 ottobre. Saranno in tutto oltre 1000 km, con partenza da Palermo e tappe all'autodromo di Pergusa (prima prova cronometrata), Petralia, Siracusa, Modica e Noto. Dopo questi primi 500 km il programma prevede una sosta nelle cantine della valle dell'Acate e il pranzo in uno dei palazzi nobiliari più incantevoli dell'isola, il Castello Xirumi dei baroni Grimaldi di Serravalle. La tappa successiva si concluderà a Catania, dove in notturna si disputerà la Coppa delle Dame Tag Heuer. La mattina successiva, escursione sull'Etna, proclamato nel giugno 2013 Patrimonio dell'Umanità dall'Unesco, e location dell'ultima prova cronometrata.



DA MILANO ALLE ALPI

Ha preso il via il 4 luglio dalla centralissima via Montenapoleone di Milano, cuore pulsante dello shopping griffato non solo meneghino, la seconda edizione della Cuervo y Sobrinos Cup, gara di regolarità classica iscritta tra i "Grandi eventi" della Csaì e organizzata dalla Scuderia Tricolore di Reggio Emilia. Sessanta le vetture ante 1969 in gara, che si sono cimentate su un itinerario di 600 chilometri che ha portato gli equipaggi anche in Svizzera e Austria, dopo le verifiche sportive e tecniche presso la nostra sede di Rozzano (MI). Nel prossimo numero ne parleremo diffusamente.





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

LONDON

BATTERSEA EVOLUTION
8 SETTEMBRE 2014

MILAN +39 02 9475 3812

UK +44 (0) 20 7851 7070

CANADA +1 519 352 4575



RM AUCTIONS

www.rmauctions.com

Dalla pista alla strada

EN PLEIN INGLESE

MODENA CENTO ORE CLASSIC



Uno squadrone dalla Germania

Sopra. BMW "328 Roadster" (1939) dei tedeschi Wuttke-Wuttke.

In alto. In primo piano, la Ferrari "275 GTB" (1965) degli americani Read-Norfleet.

Sopra a destra. L'Alfa "T33/2 Daytona" (1968) di Frers-Frers.

Sotto. Porsche "911 2.8 RSR" (1972) di Horbach-Müller e "911 3.0 RSR" (1974) di Gnutti-Paoletti.



L'evento non ha eguali nel nostro Paese: la formula del francese Tour Auto - velocità e regolarità -, il livello delle vetture e l'aspetto logistico la rendono una delle gare più interessanti del panorama internazionale. Quattro giorni intensi per i 70 equipaggi iscritti, con 13 prove speciali su strade chiuse al traffico e due sfide in pista negli autodromi di Imola e Mugello, lungo un percorso di circa 1200 km tra Emilia Romagna e Toscana.

Scorrendo l'elenco partenti salta subito all'occhio la scarsa presenza di equipaggi italiani, solo tre. Gli altri provengono da tutta Europa, Inghilterra e Germania in primis, e dagli Stati Uniti, con auto che difficilmente si vedono sulle nostre strade: dall'Alfa Romeo "T33 Daytona" alle Porsche "RSR", dalla BMW "328" all'Alfa Romeo "8C" Zagato, sino alla Ferrari "308 GTB" con livrea Panasonic-Canale 5 che vinse il Campionato Italiano Rally nel 1982 con Tonino Tognana. Suggestivo il percorso, tutta italiana l'ospitalità nei migliori hotel di Firenze, Forte dei Marmi e Modena, con serate curate nei minimi dettagli come il beach party al Bambaissa di Forte dei Marmi, la cena di gala a Palazzo Corsini a Firenze e la premiazione nel Palazzo Ducale di Modena.

È Rubiera (MO) a ospitare anche quest'anno la partenza: da qui le auto si dirigono verso Maranello, Castiglione dei Pepoli e Bocca di Rio con tre prove speciali a Pazzano, Monte Faggiola e Sambuca. Nel pomeriggio la prima gara in pista presso l'Autodromo di Imola, con la griglia formata dai 30 concorrenti della sezione velocità in lotta per aggiudicarsi la speciale Coppa Ayrton Senna vinta dalla Porsche "RSR"

dei tedeschi Denat-Remnant, che rimarrà in testa in ogni tappa fino a fine gara. Si spengono i motori nel cuore di Firenze in Piazza Ognissanti per ripartire all'alba in direzione Mugello per la sfida sui 10 giri di pista; si attraversano il Chianti e la Riserva Naturale di Vallombrosa tra scenari da cartolina made in Italy, per poi affrontare quattro prove speciali. L'ultima giornata è quella segnata dall'incidente in cui perde la vita Antonio Bertini: la sua Marcos "1800 GT" del '65 esce di strada a un tornante durante il trasferimento tra il passo di Pradarena e Ligonchio, dopo le prime due prove speciali nelle Alpi Apuane. Gli equipaggi vengono fermati alla pausa pranzo al Rifugio delle Aquile per un briefing doloroso quanto necessario. "Abbiamo deciso di cancellare l'ultima prova e l'arrivo finale in Piazza Grande a Modena - spiega il Presidente della Scuderia Tricolore Luigi Orlandini - ma i partecipanti hanno espresso il desiderio di concludere l'evento con le premiazioni al Palazzo Ducale sede dell'Accademia Militare come da programma, osservando un minuto di silenzio".

Gli inglesi sul podio la fanno da padroni, con la Modena Cento Ore Classic che incorona l'equipaggio Walker-Redhouse, su Jaguar "E type" nella sezione velocità tra le auto fino al 1965, mentre la coppia Kennedy-Kennedy, su Lancia "Aurelia B20" vince la classifica compensata e l'equipaggio Smith-Crew trionfa nella sezione regolarità. Dominio delle Porsche nella sezione Velocità G/H/I, dove le vetture di Stoccarda occupano l'intero podio con i tedeschi Denat-Remnant su Porsche Carrera "RSR" sul gradino più alto. (Savina Confalonì)



BERGAMO HISTORIC GRAN PRIX

ROMBI SOTTO LE MURA

Settanta splendide sportive selezionate dal comitato organizzatore e suddivise in otto categorie hanno animato, il 15 giugno, la nona edizione del Bergamo Historic Gran Prix, rievocazione del Gran Premio automobilistico di Bergamo disputatosi un'unica volta, nel 1935, e vinto da Tazio Nuvolari, su Alfa Romeo "P3". Nonostante il tempo incerto, la gara - svoltasi percorrendo in senso orario il Circuito delle Mura, lungo 2920 metri, l'unico tracciato medioevale al mondo - è stata seguita da oltre 30.000 persone giunte anche dall'estero. Accanto alla competizione riservata alle vetture, articolata su quattro manche, si è corso, su due manche, anche il "memorial" delle dieci edizioni motociclistiche. Di grande pregio il parco dei partecipanti, con auto sportive dal glorioso passato: Lancia Marino F1 (1959), Cooper "T86B 12C" ex Vic Elford, Cooper Maserati (1959) di Lorenzo Bandini, Cooper Bristol (1952) ex J. Fraser. Rarissime al via anche le Formula Junior Moroni (1959), Moretti Branca (1959) e Wainer (1960) e una splendida F3 Lotus "41" ex Jurg Dubler. Per rendere omaggio al "Trofeo Giulio Foresti", dedicato al pilota ufficiale Bugatti nato a Bergamo, hanno sfilato l'Alfa Romeo "8C" (1935) ex Tazio Nuvolari, due Amilcar degli anni 20, una rarissima Diatto da gran prix del 1922 e una Delahaye del 1935. Tra i partecipanti anche numerosi assi della pista come Arturo Merzario, Orlando Redolfi, Pietro Laverda, Stefano Rumi e il nove volte iridato di motociclismo Carlo Ubbiali. La manifestazione ha anche celebrato, con una mostra dedicata, il grande Tazio Nuvolari. Anche quest'anno è stato confermato lo scopo benefico dell'evento, dato che gli organizzatori hanno devoluto parte delle quote d'iscrizione a favore della onlus Spazio Autismo Bergamo.



DAL 22 AL 24 AGOSTO

L'ENGADINA ALL'INSEGNA DI MASERATI

Schiudono il 15 luglio le iscrizioni per la terza edizione di Passione Engadina, gara di regolarità classica limitata a 100 vetture (più dieci "sport car") costruite entro il 1984, che si disputerà tra il 22 e il 24 agosto nella splendida cornice di St. Moritz e dell'Engadina. Quest'anno la gara è stata riconosciuta dalla Casa di Modena come evento ufficiale "100 anni Maserati" e proprio per questo porterà al via più del 40% di vetture del Tridente, con alcune presenze di grande pregio: "300 S", "200 S", "200SI", "3500 GT Vignale Spider", "Quattroporte Fire Truck". Una delle novità del 2014 sarà la cena a bordo delle carrozze del Glacier Express della Ferrovia Retica, che partirà da St. Moritz il venerdì sera alla 18.20 per percorrere al tramonto l'Abula, Davos, Klosters e la Bassa Engadina.
www.passione-engadina.ch



GIRO DI SICILIA

TRIS LORO PIANA

Sono stati soprattutto i colpi di scena a decretare la classifica finale del 24° Giro di Sicilia, svoltosi tra il 5 e l'8 giugno. La vittoria è andata a Tiberio Cavalleri e Cristina Meini, su Lancia "Aprilia" del 1938 (foto), davanti rispettivamente a Cristina-Baroli, su Porsche "Pre A Cabrio" del 1953, e Raimondi-Adorni, su Porsche "356 B Roadster" del 1959, per un podio tutto targato Loro Piana Classic. Niente da fare per il top driver Giovanni Mocerì, vittima di un guasto alla sua Fiat "1100/103" che gli ha fatto saltare le prove cronometrate di Caltagirone e Serravalle, retrocedendolo di parecchie posizioni. Non è andata meglio a uno degli altri favori, l'equipaggio Accrado-Messina, al quale si è spenta la vettura sul pressostato della prova di Sciacca: 300 penalità prese in un colpo, in uno dei momenti clou della gara. Molti i team provenienti dall'estero, soprattutto Francia, Giappone, Usa e Argentina, che hanno mostrato di gradire anche la 34ª Sicilia dei Florio, appendice facoltativa alla competizione.



COPPA D'ORO DELLE DOLOMITI

COME LA PRIMA VOLTA

Si sono chiuse a mezzanotte del 7 giugno le iscrizioni online per la Coppa d'Oro delle Dolomiti, gara internazionale di regolarità classica, in programma dal 17 al 20 luglio. La competizione, classificata "Grande evento" Csaì, intende rendere omaggio, nello scenario divenuto Patrimonio Universale dell'Unesco, alle dieci edizioni storiche che si svolsero dal 1947 al 1956 e che videro sfidarsi i più grandi marchi automobilistici e piloti come Piero Dusio, Gigi Villoresi, Giannino Marzotto ed Eugenio Castellotti. La corsa, rimasta sempre come la prima edizione di 303,8 chilometri, era nata per volontà di Ferruccio Gidoni, presidente dell'AC Belluno ed ebbe come testimonial il mitico Tazio Nuvolari, che partecipò in qualità di ospite d'onore alle prime edizioni. www.coppadorodelledolomiti.it



RUOTINE CLASSICHE



La "Lambo" è un sogno?

IL TORO SI FA PICCOLO PICCOLO

Prendendo spunto dalla nostra visita al Museo Lamborghini (pag. 96), in cui, tra l'altro, sono in mostra diversi modellini, ecco una piccola rassegna di granturismo in scala degli anni 60 e 70. C'è anche una bella "Miura" 1:12 in plastica che all'occorrenza faceva anche da radio



Granturismo di tutti i colori

Sopra. Da sinistra, in senso orario, "Urraco" (Mebetoys), "Jarama" (Politoys M), "Islero" (Politoys M), "350 GT" (Politoys M), "Espada" (Nacora).

Sono tutte apribili e in scala 1:43.

In alto. Piccolo diorama Hachette 1:24 con una "Miura" in plastica.

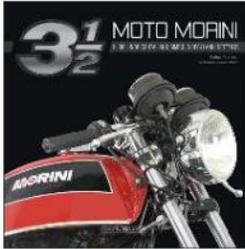
"Miura" in versione radio

Sotto. Singolare modello di "Miura" in scala 1:12 della Wegatoys; risale agli anni 70 ed era completamente in plastica. La sua particolarità è che conteneva una piccola radio a onde medie, i cui comandi di volume e sintonia erano posizionati sotto la griglia posteriore.



LIBRI

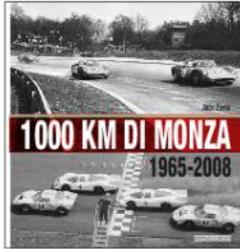
MOTO MORINI 3½



Autore: Fabio Ferrario
Editore: Giorgio Nada
Pagine: 168
Prezzo: € 40,00

La bicilindrica "3½" è diventata un'autentica icona, non solo nella storia del marchio Morini. Risuona ancora nella testa di molti appassionati una delle prime pubblicità di quel modello, che recitava "Ha solo due cilindri ma ne dimostra di più" e mai slogan poteva dirsi tanto azzeccato, viste le prestazioni del motore quattro tempi, ben al di sopra di tutte le concorrenti. Una gamma completa, in grado di soddisfare tutti i gusti (dalla serie GT nata per il Turismo alla "più cattiva" Sport) e soprattutto ottime prestazioni - consumi ridotti ed eccellente comportamento su strada - furono le doti che decretarono l'enorme successo commerciale della "3½". Il volume ripercorre la storia, la tecnica e l'avventura industriale di tutti i modelli avvalendosi anche di una serie di spettacolari servizi fotografici realizzati appositamente per il libro.

1000 KM DI MONZA 1965-2008



Autore: Aldo Zana
Editore: Giorgio Nada
Pagine: 304
Prezzo: € 60,00

Per circa trent'anni, dal 1965 ai primi anni Novanta, la 1000 Km di Monza - Trofeo Filippo Caracciolo è stata una "classicissima" delle gare di durata, tanto da essere inserita a buon diritto nel calendario del Campionato del mondo riservato alle vetture Sport e Prototipi. Memorabili furono i duelli che su quella storica pista e sulla sua sopraelevata videro uno contro l'altro assi del volante e vetture di prima grandezza. A ripercorrere quelle indimenticabili pagine di automobilismo sportivo un grande storico dei motori come Aldo Zana.

SE QUESTO È CORRERE



Autori: Cesare De Agostini
Editore: Giorgio Nada
Pagine: 208
Prezzo: € 24,00

Con il sottotitolo di "Sogni & follie di un pilota mai stato", dalla penna di Cesare De Agostini emerge il ritratto di una vocazione rimasta sterile, di una grande aspettativa delusa. Un mondo inesplorato e conosciuto ai più perché nessuno ha mai "osato" raccontare di un'inesistente carriera, popolata di autografi mai firmati, di piste mai percorse, di popolarità mai vissuta e di piloti mai incontrati. Un sogno caduto a pezzi, descritto con le emozioni e il colore della nostalgia.



TARGA FLORIO CLASSICA

Sulle strade del mito

11-12-13-14 settembre 2014

 Il presidente dell'A.C. Palermo Angelo Pizzuto su FIAT 501 SS Targa Florio del 1912

targaflorioclassica@outlook.com
www.acipalermo.com






MITICHE SPORT A BASSANO

Novanta "glorie" sulle strade

DELLA GRANDE GUERRA



È andata in scena dal 20 al 22 giugno la ventesima edizione di Mitiche Sport a Bassano, manifestazione di regolarità classica riservata a barchette e sport prodotte fino al 1960, organizzata dal Circolo Veneto Automoto d'Epoca "Giannino Marzotto". Particolarmente alto, tanto da far dichiarare a qualcuno "senza eguali in Italia", il livello delle vetture partecipanti.

Oltre 90 le auto iscritte: la più vecchia era un Bugatti "Brescia" del 1920, ma c'erano anche un'Alfa "RL" del '24 e una "8C", oltre a una "1750 SS" Zagato del 1929 portata dal Museo dell'Esercito. Nutrita, come da tradizione, la pattuglia delle Ferrari, guidata idealmente da due esemplari di grande

pregio: la "340 America Spider" Vignale che corse la Mille Miglia del 1952 con Piero Taruffi e una "166 MM" Scaglietti del 1953. Per i cent'anni di Maserati, la Squadra Corse gestita dall'Officine Alfieri Maserati International Club di Milano ha portato in gara una quindicina di modelli, tra i quali "200 S" e "SI", "150 S" e tre "A6 GCS 2000", oltre ad altrettante Osca - una Maserati "MT4 1500", una "1100" e una "750" - e una Bandini/Maserati "1500". Da segnalare la presenza di Maria Teresa De Filippis, prima donna della storia a pilotare una monoposto di F1.

Seguendo il modello concepito vent'anni fa dai compianti fratelli Calmonte, i cronometri sono stati solamente un pretesto per visitare splendidi paesaggi dolomitici e passare tre giorni in compagnia di veri appassionati, senza l'assillo, spesso invadente, della competizione e delle rivalità personali.

Il percorso ha avuto come tema i territori della Grande Guerra. La partenza, di venerdì, è stata da Romano d'Ezzelino, per poi percorrere un tormentato itinerario che dalle colline asolane ha portato la carovana nella zona del Piave e a salire fino al passo di Praderadego lungo l'antica via Claudia Augusta Altinate, da dove i partecipanti hanno proseguito alla volta di Feltre e poi sino ad Asiago.

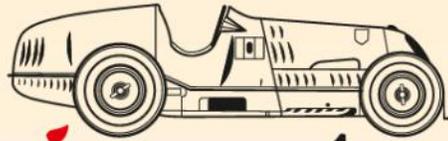
Sabato, la seconda tappa ha attraversato gli scenari della Grande Guerra fino a Vicenza, dove si è svolta la prova notturna con arrivo al Monte Berico. Il giorno dopo, frazione finale fino a Bassano e premiazioni nella Piazza degli Scacchi di Marostica. Per la cronaca la vittoria è andata a Riboldi-Sabbadini, su Fiat Siata "508 S", davanti a Piantelli-Montaldi, su Bugatti "T37", e Piantelli-Cambiè, su Aston Martin "LM7". Anche quest'anno main sponsor della manifestazione è stata la celebre maison orologiaia Eberhard, da sempre vicina al mondo delle auto storiche, che ha premiato i vincitori con cronografi della collezione Tazio Nuvolari. (Marco Niero)

**Museo itinerante**

Qui a fianco. La partecipante più vecchia: la Bugatti "Brescia" del 1920 della coppia Masselli-Confaloni.

A sinistra. Una coreografica esposizione statica nel parco di Villa Marzotto a Trissino (VI).

Nella foto grande. L'Alfa Romeo "1750 GS Brianza" (1932) di Axel-Peserico, tallonata dalla Ferrari "166 MM" (1950) di Juan Quintana. In alto. Fuori classifica, l'Alfa Romeo "2000 Spider Veloce" (1980) di Niero-Corcella.



mercante *in* auto

AUTO & MOTO D'EPOCA - RICAMBI & AUTOMOBILIA

FIERE DI PARMA

3 (solo operatori) **4-5** (visitatori)

OTTOBRE 2014

in contemporanea con



mercante *in* fiera

33ª MOSTRA INTERNAZIONALE DI MODERNARIATO, ANTICHITÀ E COLLEZIONISMO

4 -12 ottobre 2014



Per info e prenotazioni:

T. +39 0521 9961 | m.mora@fiereparma.it | i.dazzi@fiereparma.it


FIERE di PARMA

www.mercanteinfiera.it

 **CARIPARMA**
CRÉDIT AGRICOLE
Banca Ufficiale Fiere di Parma



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 settimo.

OPORTET

Aprile 1980

La frase completa è esattamente questa: "Oportet ut scandalum eveniant" (è necessario che accadano gli scandali).

So bene che molti, i giovani specialmente, non intendono e non amano il latino, ma riportare il testo originale del Vangelo di S. Matteo (cap. 18 v. 7), cioè una testimonianza che ha 2000 anni, mi sembra garantisca il concetto.

Cari lettori, e giovani amici in particolare, voglio dirvi questo: non avviliti, non demoralizzatevi, non disperate per gli scandali che sono scoppiati in questi giorni. Che ci fosse del marcio in molti campi, e specialmente a Roma, non è una novità, e lo avete già letto tra le righe anche di molti miei articoli apparsi su queste pagine. Se adesso qualche bubbone è venuto a maturazione meglio così, è segno che ci si avvia alla guarigione.

Purtroppo non è sicuro che la corruzione dei politici, i finanziamenti indebiti e persino gli intralazzi sportivi siano venuti alla luce proprio soltanto per amore di verità e di giustizia. Potrebbero essere scoppiati addirittura per colpire qualche avversario o qualche partito, e per favorire o troncane qualche carriera.

Comunque il fatto che siano scoppiati è un segno positivo. Niente è infatti più deleterio delle menzogne, degli imbrogli, dei ricatti continuati nell'ombra. Un organismo malato, che in qualche modo reagisce, dimostra che vuole e che può guarire.

Gli imbrogli in mezzo ai quali siamo vissuti fino ad ora non cesseranno, ma sarebbe già un bene che almeno diminuissero di numero e di gravità.

Le corruzioni, i ricatti esercitati ad altezza di governo costituiscono un iceberg (montagna di ghiaccio), del quale affiora sul pelo dell'acqua solo una piccola parte. Quando però un iceberg si vede lo si può evitare e si può così evitare il naufragio. Certo per governare, a tutti i livelli, ci vogliono competenza ed esperienza, però competenza ed esperienza si possono acquisire, ma valgono solo se c'è la qualità fondamentale: l'onestà.

Se ora alcuni disonesti si persuadessero che, a lungo tempo, la disonestà non paga, che cioè un organismo sano espelle sempre i corpi estranei, i giovani potrebbero avere questa entusiasmante certezza: sta per arrivare il momento in cui agli uomini onesti sarà dato

di occupare i posti di comando e di responsabilità. L'Italia è un Paese meraviglioso, pieno di gente intelligente e laboriosa: un Paese in cui vogliono vivere e lavorare milioni di giovani; essi non devono disperare per le brutture che adesso affiorano, ma devono vedere nell'attuale marasma gli ultimi spasimi di un'epoca disgraziatissima, causata da ripetute guerre e dittature (aperte o mascherate).

Adesso si può dire basta poiché guerre, odio, inganni, terrorismo, sono finalmente scoperti e condannati dalla grande maggioranza che conta: dalla maggioranza degli uomini onesti.

Grazie agli scandali non saranno più possibili o saranno meno facili coperture, compiacenze e assoluzioni? Lo speriamo.

Giovani, ora voi dovete risanare la società nella quale vivrete. La riprovazione, l'orrore dei buoni e dei giusti vi danno una forza morale, irresistibile, per ottenere che il vostro avvenire sia migliore.

Quattroruote vi seguirà sempre, poiché è indubbio che nel panorama di tale domani primeggerà come non mai l'automobile: l'automobile è il mezzo principe per il turismo; l'avvenire e la prosperità

dell'Italia sono per molta parte legati al turismo, la privilegiata "industria" che la natura ha riservato soprattutto al nostro Paese.

Il turismo è "vocazione" dell'Italia, come è vocazione lo svago che nessun mezzo sa dare meglio dell'automobile.



Copertina con "Ritmo"

Sopra. Sulla copertina di Quattroruote di aprile 1980, quello che anticipa le novità dell'imminente Salone di Torino, campeggia la Fiat "Ritmo Diesel", una delle due prove su strada di maggior richiamo del numero.

RADUNO ROLLS ROYCE ENTHUSIAST CLUB

Cavalcata inglese AD ALASSIO

La Costa Azzurra e la riviera ligure di Ponente sono da sempre i luoghi preferiti dagli inglesi per le vacanze al mare. Fin dagli anni 20 e 30 del secolo scorso, le loro Rolls e Bentley attraversavano il continente - da cui, per l'appunto, il nome "Continental" di certi modelli - per raggiungere i luoghi di villeggiatura. Il raduno svoltosi il 7-8 giugno ad Alasio (SV), che ricorda ancora i suoi visitatori con nomi come "Farmacia degli inglesi" e corso Hambury, ha quindi avuto il pregio di riportare Rolls e Bentley su strade e luoghi familiari. Non è certamente un caso, d'altronde, che ben 40 vetture siano giunte da tutti gli angoli d'Europa per questa tre giorni "vista mare". Il concorrente che è arrivato da più lontano ha guidato la sua Bentley "MK VI" del 1949, una 4 Door Saloon lightweight di Mulliner, dal nord dell'Inghilterra per la bellezza di 1600 chilometri. Il raduno, organizzato dal Rolls Royce Enthusiast Club, con il supporto ufficiale della casa madre, si è svolto all'insegna della scoperta del territorio, con passeggiata sulle montagne dell'entroterra, sfilata davanti al famoso "muretto" di Alasio e relativo concorso d'eleganza.

Il Best in Show è andato a una Bentley "S1 Sport Saloon" del 1957, con carrozzeria in alluminio, realizzata da James Young in sole 26 unità. Lo spettacolo offerto dalle regine inglesi, però, non si è limitato a qualche sporadica vettura: tutto il parterre era degno di nota, con la possibilità di vedere affiancati alcuni pezzi unici che hanno fatto epoca. Erano presenti, per esempio, le uniche due Bentley "S3 Continental Coupé" realizzate da James Young. A completare lo spettacolo, immediatamente dietro, una Bentley "S1" carrozzata Park Ward.

Vincitrice del premio per l'interno più bello è stata una Rolls Royce "Silver Cloud 3": 108 quelle costruite con carrozzeria Drophead Coupé di Mulliner. Anche in questo caso, a completare l'effetto, poco distante la versione Coupé, che permetteva di apprezzare entrambi gli stili e le loro differenze. Una curiosità: il proprietario di una Rolls Royce "Silver Wraith" del 1949, con carrozzeria Empress Line di Hooper, è stato



FOTODI MASSIMO DELBÒ

avvicinato dal nipote del primo proprietario che si ricordava benissimo della vettura, rimasta in famiglia fino al 1987. Felicissimo di poterla rivedere, ha apprezzato come il suo stato di conservazione sia ancora oggi impeccabile, tanto da trovare al suo posto l'originario set da "toilette" da viaggio. Non contento di questo, ha chiesto il permesso di salire a bordo e mostrare un piccolo "segreto" all'attuale proprietario: aprendo il bracciolo centrale del sedile posteriore, infatti, è comparso il portasigari di suo nonno, mai toccato dall'epoca e di cui nessuno, al di fuori di lui, poteva immaginare l'esistenza.

Il premio come migliore rappresentante degli anni 60 è andato a una Bentley "S1 Continental" Park Ward con carrozzeria Drophead Coupé, perfetta nella sua colorazione grigio/nera. Una delle più ammirate è stata la Rolls Royce "Phantom II" del 1930, carrozzata Tourer, ottimo esempio di vettura Gran Turismo dell'epoca, con il suo motore di 8 litri, ancora silenziosissimo anche per i parametri di oggi. Alla fine, infatti, quello che ancora più sorprende di un raduno di 40 Rolls e Bentley è il silenzio con cui riescono a procedere. Muovendosi tutte assieme, potrebbero creare l'ingorgo più silenzioso del mondo. (Massimo Delbò)

PRESENTATA UN'ALFA ROMEO "4C LIMITED EDITION"

IL CLUB ITALIA COMPIE 25 ANNI

Ha compiuto 25 anni il Club Italia, il sodalizio più esclusivo dell'automobilismo italiano, che nel suggestivo scenario della concessionaria Ferrari e Maserati "Rossocorsa" di Giorgio Schön a Milano, ha presentato in anteprima ai soci (tra i quali Paolo Pininfarina, Stefano Ricci, Paolo Cantarella e il nostro editore Maria Giovanna Mazzocchi), l'Alfa Romeo "4C Club Italia", guidata per l'occasione da Renato Pozzetto, storico membro del club. La vettura, in "Limited Edition", è dotata di motore in alluminio 1750 Turbo da 240 CV, con monoscocca in carbonio derivata dalla Formula 1. Ogni socio (o persona presentata da quest'ultimo) potrà ordinarla al prezzo chiavi in mano di 69.500 euro (optional esclusi). Il sodalizio, che conta al momento un'ottantina di iscritti nel mondo, si propone, nelle parole del suo presidente, Monica Mailander Macaluso, "di promuovere la valorizzazione, la conservazione, il reperimento, la ricerca e la movimentazione delle automobili storiche e non, comprese nella categorie Turismo, Gran Turismo, Prototipi e Corsa".





PIÙ



PIÙ



PIÙ

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

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

GRANDE CONCORSO
FULL DIGITAL



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

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



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

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



IMMAGINI INSERITE A SCOPO ILLUSTRATIVO

E con l'abbinata hai una marcia in più

SCONTO 31%

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

*più € 3,90 di contributo spese spedizione

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

**ABBONATI
ORA!**

Collegati subito al sito
store.edidomus.it
o telefona al

Numero Verde
800 001199

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



a cura di **Alfredo Albertini**



LANCIA "BETA SPIDER"

DA PININFARINA A ZAGATO

Perché la Lancia "Beta Spider" venne realizzata da Pininfarina ma prodotta dalla Zagato?

Claudio Scicolone



Al Salone di Ginevra del 1974, nello stand della Pininfarina, venne esposta al pubblico per la prima volta la Lancia "Beta Spider", derivata dalla coupé, di cui manteneva la parte frontale. La coda era invece ridisegnata, così come il padiglione, che presentava un solido rollbar in lamiera d'acciaio, un tettuccio rigido asportabile nella parte anteriore (sistemabile all'interno del baule) e un soffietto ripiegabile con

lunotto in materiale plastico in quella posteriore. Sulla fiancata, in basso, era applicato lo stemma di Pininfarina (foto a sinistra al centro). La "Beta Spider" non venne tuttavia interamente costruita dalla Lancia, ma nemmeno dalla Pininfarina. Le scocche di serie delle coupé venivano infatti affidate alla Zagato (nella foto a sinistra in basso la versione definitiva del modello), che provvedeva a "tagliarle". La Lancia riceveva la nuova scocca alla quale applicava il trattamento anticorrosione. Le vetture venivano nuovamente portate a Terrazzano di Rho, dove aveva sede la Zagato, per essere verniciate. Un ulteriore viaggio riportava le vetture a Chivasso, dove si provvedeva a montare la meccanica, la stessa della coupé di serie. La ragione di questo trasferimento della commessa da Pininfarina alla Zagato stava probabilmente nel fatto che la prima non era interessata a mettere in produzione un modello i cui volumi di vendita sarebbero stati troppo modesti. Ma non andò poi così male, perché la produzione fu di 747 esemplari della prima serie (motori "1600" e "1800", anni 1974-75) e di 3215 della seconda (motori "1600" e "2000", anni 1975-78). Ci fu poi una terza serie (sempre "1600" e "2000", 1978-82) che registrò 5428 esemplari, molti dei quali finirono negli Stati Uniti. A questi vanno aggiunti i pochi pezzi non quantificati della "Spider 2.0 Special" e della quarta serie a iniezione (1979-82).



CISITALIA "D46/48"

MONOPOSTO DA CAMPIONI

Nel servizio dedicato al Grand Prix de Monaco Historique pubblicato a giugno avete scritto che la Cisitalia "D46" ex Bonetto era guidata da Piero Longhi, che però non ha potuto essere presente all'evento. Al volante, invece, c'ero io.

Simone Bertolero

La sostituzione è avvenuta dopo la stampa del programma ufficiale, che, in effetti, indicava Piero Longhi. Ricordiamo che la Cisitalia "D46/48" che ha preso parte alla gara monegasca ha telaio n. 0031. La "D46" nacque nel 1946, lo stesso anno della fondazione della marca voluta da Piero Dusio e Piero Taruffi. Aveva motore di 1,2 litri, telaio a traliccio di tubi e peso ridottissimo. In particolare, l'esemplare che ha partecipato al Grand Prix di Monaco è stato campione di F.2 nel 1948 e fu guidato, oltre che da Felice Bonetto, anche da Achille Varzi, Nino Farina, Piero Dusio, Piero Taruffi. La "0031" corse fino alla seconda metà degli anni Cinquanta e nel 1981 fu acquistata da Sergio Lugo.



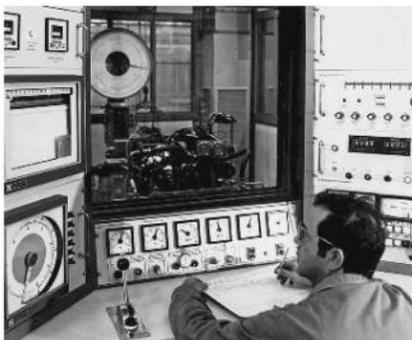
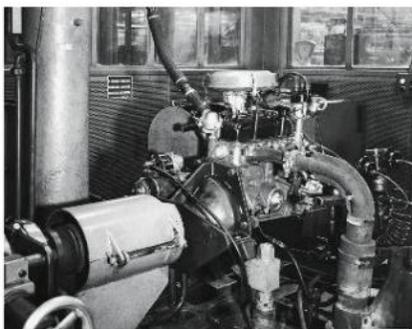
CUNA, DIN E SAE

QUESTIONE DI POTENZA

Nelle vostre tabelle tecniche, alla voce potenza, compaiono diverse sigle, come SAE, DIN e CUNA. Cosa significano e in cosa si differenziano?

Pier Mario Cecchini

Se oggi la potenza dei motori si esprime in kw (kilowatt), fino a qualche anno fa erano diffusi altri metodi di misura, inclusi appunto quelli rispondenti alle sigle SAE, DIN e CUNA. La normativa SAE (Society of Automotive Engineering) era la più vantaggiosa per i costruttori perché il valore finale risultava più elevato. Le prove tecniche erano infatti effettuate con il motore sprovvisto degli accessori, come dinamo, pompa dell'acqua, filtro dell'aria, impianto di scarico, ventilatore. La normativa DIN (Deutsches Institut für Normung), utilizzata più recentemente, richiede invece che durante il test di rilevamento il motore abbia collegati tutti gli accessori per il suo corretto funzionamento (quindi filtro aria, ventilatore, pompa ecc.). In questo modo la potenza risultava però inferiore di una percentuale tra il 15 e il 20% rispetto a quella rilevata con il metodo SAE. Infine, la normativa CUNA (Commissione Tecnica Unificazione Automobili) ente nato nel 1927 come organo tecnico dell'Anfia (l'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) era una via di mezzo rispetto alle altre due in quanto prevedeva che il motore fosse dotato solo degli organi necessari, con esclusione di quelli non indispensabili (per esempio, filtro aria e marmitta). La potenza CUNA era del 5-10% superiore a quella rilevata secondo le norme DIN.



"CAMARGUE"

DUE AUTO, UN NOME

Vi risulta che un'altra automobile ebbe lo stesso nome della Rolls-Royce "Camargue"?

Sandro Maggioni

Sì, ed è la Bertone "Camargue" del 1972 (foto sotto), un'interpretazione del carrozziere torinese su meccanica della Citroën "GS" con fari carenati ispirati a quelli della "SM". L'altezza era inferiore di 20 cm rispetto alla berlina, ma i posti erano comunque 2+2. Volante e strumenti erano d'origine. La Rolls-Royce "Camargue" (foto in basso) uscì successivamente (1975) ed era disegnata dalla Pininfarina.



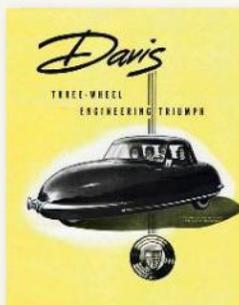
DAVIS (USA)

TRICICLO SENZA FORTUNA

Vorrei avere notizie su una curiosa tre ruote americana di nome Davis.

Franco Cannito

La Davis Motorcar Company aveva sede nei dintorni di Los Angeles (California) e produsse un limitato numero di esemplari di un'originale e avveniristica tre ruote tra il 1947 e il 1948. Il veicolo aveva motore Hercules a quattro cilindri da 57 CV, collocato anteriormente, e cambio Borg-Warner a tre rapporti. Inizialmente le intenzioni del fondatore dell'azienda, Gary Davis, erano molto ambiziose, con una produzione prevista di migliaia di pezzi al mese. Invece la Davis chiuse nel 1949 e gli impianti furono messi all'asta. In tutto vennero assemblati appena 17 esemplari, alcuni dei quali sono sopravvissuti sino a oggi: uno è esposto al National Automotive and Truck Museum di Auburn (Indiana). Le soluzioni originali proposte dalla Davis, come i quattro posti affiancati o i fari a scomparsa, non furono sufficienti a far presa sul pubblico: il prezzo era infatti troppo vicino a quello di una berlina tradizionale e le dimensioni eccessive per una vettura di questo tipo.



WOLSELEY "HORNET" - RILEY "ELF"

Tre volumi MA È SEMPRE "MINI"

Vi invio la foto di una strana "Mini" con il baule. Che modello è? Chi lo produceva?
Pierantonio Dalla Casa

Per accontentare i clienti della "Mini" che volevano un vano bagagli più ampio, il gruppo BMC mise in produzione, nel 1961, due modelli a tre volumi, la Riley "Elf" e la Wolseley "Hornet". Molto simili tra loro, essi si differenziavano esteticamente per la calandra: quella della

"Hornet" aveva lo stemma retroilluminato e una forma un po' diversa rispetto a quella della "Elf". Le finiture erano più accurate di quelle della "Mini" e il

cruscotto in legno. La meccanica era identica per entrambi i modelli. Il motore era dunque un quattro cilindri di 848 cm³ disposto trasversalmente, sostituito nel 1963 da quello di 998 cm³ della "Cooper". La produzione proseguì fino alla fine degli anni Sessanta per un totale di 30.912 "Elf" e di 28.455 "Hornet". Su entrambi i modelli, dal 1966, vennero adottati i vetri discendenti al posto di quelli scorrevoli, mentre le cerniere delle porte furono nascoste all'interno della battuta. Dalla foto che ci ha inviato, che mostra la vettura di lato, non è possibile tuttavia capire se si tratti di una Riley o di una Wolseley.



Per qualche valigia in più
Sopra. Il baule poteva trasportare due valigie e una sacca.
A sinistra. La Wolseley "Hornet".
Sotto. La Riley "Elf", riconoscibile per la diversa mascherina.



AUTO DEI LETTORI

Rubate in Basilicata

Nicola Tiraboschi abita a Banzi, in Basilicata, e ha subito il furto di ben cinque veicoli storici, un evento davvero eccezionale nella sua Regione. Tra le vetture ci sono una Fiat "Balilla" quattro marce (a destra), una Francis Lombardi "Coccinella" (sotto) e una Fiat "124 Sport Spider" prima serie (in basso a destra).



Cartoline dalla Grecia

Roberto Negri è stato recentemente in vacanza in Grecia dove si è imbattuto in due depositi di auto d'epoca all'aperto. Dietro alla grata ha riconosciuto una Riley modello "4/68" o "4/72", mentre, parzialmente ricoperte dalle erbacce, ha fotografato una Chevrolet del 1953 e un'Alfa Romeo "GTV".



16°

Trofeo

aido

MONICA GIOVANELLI
GRAN PREMIO ANNALISA GNUTTI

"GLI AMICI
DELL' AIDO"



FABRIZIO ZUBANI

CHALLENGE
2014 aido 2015
AUTOSTORICHE

27-28 Settembre 2014- GARDONE V.T. - LEDRO - SAREZZO

www.trofeoaido.org



REGINE DEL PASSATO Bentley "S1" James Young 1957

COACHWORK BY

JAMES YOUNG LTD

BROMLEY, KENT

LA MANO DEL *Maestro*

Per McNeil la "Silver Cloud" disegnata dal suo discepolo Blatchley, capo del centro stile della Rolls-Royce, aveva un'accessibilità posteriore limitata. Così gli dimostrò che sullo stesso telaio si poteva fare di meglio

di Fabrizio Taiana, foto di Paolo Carlini



Derek Herbert-Studley è un ricco conte scozzese appassionato di Bentley. Quando si reca nel suo appartamento di Londra, a Lowndes Street 15-24, a Sud di Hyde Park, fa sempre una visita a Jack Barclay, il più grande concessionario di Rolls-Royce e Bentley del Regno Unito. Nel 1957 è al volante di una Bentley "S Series", che ha acquistato l'anno prima dando in permuta una stupenda coupé "R Type" carrozzata da Abbott.

Nel Regno Unito dal dopoguerra la benzina è ancora razionata, ma per fortuna nel cassetto ci sono dei voucher per ottenere i galloni utili per circolare, si allunga per prenderli... un attimo di distrazione... "Stoc!" il danno è fatto. La vettura è incidentata e certo non si può circolare in quelle condizioni. "Poco male - pensa Derek - domani, il 2 ago-

sto, andrò da Jack per vedere cosa si può fare". La sera, sprofondato nella sua poltrona Chester, sfoglia l'ultimo numero di "Autocar". I prezzi sulla rivista non lo impressionano: per una Austin "A35" ci vogliono 569 sterline, 1529 per una Jaguar "MK2", ma lui è abituato al meglio e l'anno prima ha sborsato 5543 sterline per la sua Bentley "S Series".

Passata la notte, è venerdì. Proprio quella mattina la sua segretaria fissa l'appuntamento da Jack Barclay che, per un cliente di quel rango, trova un buco in agenda alle 4.30 dello stesso pomeriggio. "Buonasera Mr. Studley, cos'è accaduto alla sua Bentley?". "Purtroppo ieri ho avuto un piccolo guaio e sapete che non amo le auto rappezzate... >



L'importanza dei numeri

Sopra. La targhetta col numero di telaio è sul paraframma sinistro nel vano motore. Un telaio Bentley "S Series" inizia con B seguito da 1-3 cifre e poi da due lettere. La vettura del servizio è la B44BA. Subito sotto, la placchetta di Jack Barclay, concessionaria londinese fondata nel 1927 e ancora oggi in attività.



Spazio, dettagli e silenziosità di marcia ancora oggi, dopo 57 anni, permettono viaggi confortevoli anche sui lunghi tragitti



Pelle integrale

Sopra. L'interno della vettura è rivestito in pelle Connolly "Vaumoil 3024" (indicazione del colore). Sono presenti braccioli estraibili sia per i sedili anteriori sia per quello posteriore. Quest'ultimo è apribile ed è lì che sono stati trovati i voucher del carburante datati August 1957.

Cocktail per sei

Sotto. Uno sportellino scorrevole nasconde il vano rivestito in pelle - e illuminato se le luci di posizione sono accese - per il servizio bar. Oltre a una bottiglia per il liquore sono disponibili sei bicchierini di cristallo.



Benzina razionata

A sinistra. Il "picnic table" in radica di noce aprendosi fa comparire uno specchio rettangolare per controllare se si è in ordine prima di scendere dalla vettura. In primo piano i voucher per la benzina (al tempo razionata) ritrovati durante il restauro nel vano del bracciolo posteriore.

ne vorrei una nuova, ma disponibile subito". La risposta di Barclay non si fa attendere troppo: "Lei è fortunato, ho in esposizione una vettura veramente speciale, è sempre una 'S Series', ma con il servosterzo che, come saprà, è disponibile dallo scorso ottobre. Poi, è assemblata a mano, è interamente in alluminio, carrozzata da James Young. Questa è la diciassettesima, ma è diversa dalle altre perché ho scelto le pinne posteriori basse e il lunotto piccolo... Quelle tinta unita, poi, sono rare, tutti me la richiedono bicolore. Guardi, questo Regal Red, alla luce, le dona un carattere sportivo, da vera Bentley... ma al calare delle tenebre, diventa più scuro, quasi il Garnet delle vetture della Regina... Molto elegante, ci può andare a teatro!". Dopo una breve interruzione, aggiunge: "Quando ho steso la commessa ho voluto che la linea della fiancata fosse sottolineata con un filetto oro, non color oro, beninteso, oro a 24 carati miscelato con la vernice trasparente". Un tocco di esclusività.

Dopo aver girato attorno alla vettura, Barclay apre la porta e indica l'interno a Studley invitandolo a salire nell'abitacolo: "Come vede cruscotto e comandi sono gli stessi delle 'S Series', ma James Young è rinomato per la scelta delle radiche stese in modo speculare sui due lati dell'abitacolo. E guardi qui - riprende abbassando l'aletta parasole in pelle ed estraendo una lastra di plexiglas blu per riparare dal sole. "Perfetta!" si sbilancia Derek, al quale brillano gli occhi perché è un vero appassionato, oltre che un uomo di mondo. A lui basta poco per riconoscere la differenza tra un oggetto esclusivo, fabbricato artigianalmente, e uno costruito in serie.

Barclay sa però il fatto suo e si è tenuto un "coup de théâtre" per chiudere la trattativa: si abbassa lentamente e con la mano sinistra fa scivolare lo sportellino scorrevole della porta passeggero. Una luce diffusa e calda illumina un set in cristallo con una bottiglia di whisky e sei bicchierini, anche se i posti sono cinque... "Sa - aggiunge - se qualche passeggero vuole un bis non abbiamo previsto un getto d'acqua per risciacquare i calici". Sorride sornione, certo ormai che la vendita è andata a buon fine. "Non ho dubbi - sembra leggergli nel pensiero Derek - è speciale e posso averla subito, la prendo". L'a-





Vestita d'alluminio

A sinistra. Sullo stesso passo della versione di serie, la proposta di James Young, oltre alla carrozzeria in alluminio, presenta la porta posteriore più lunga di 9 centimetri e il bagagliaio di maggiore capienza.

Un tavolino estraibile

Sotto. Dalla parte inferiore del cruscotto si estrae un tavolino in noce con portacenere. Negli anni 50 la coscienza civica era diversa da oggi: bere e fumare anche in automobile erano considerati una gentilezza sociale e quindi "politically correct".





bile Jack replica prontamente: "Pensi: il telaio l'ho ordinato alla Rolls-Royce due anni fa, appena hanno presentato il modello. Poi a febbraio dello scorso anno l'ho inviato alla James Young per farlo carrozzare col disegno 'B10'. Hanno impiegato un anno intero, terminando il lavoro appena il 12 dicembre scorso, dopo aver speso 304 ore per la verniciatura e 205 ore per preparare i legni".

Scesi dalla Bentley, si accomodano in ufficio. La segretaria li raggiunge con un vassoio d'argento e l'aperitivo serale, come usa tra vecchi amici prima di rincasare. "Sa chi l'ha disegnata? - chiede Jack con tono confidenziale, abbassando la voce - il vecchio Albert McNeil... il famoso artista che ha insegnato a John Blatchley a tracciare le linee delle auto. Lui ha imparato talmente bene che ora è il capo del centro stile Rolls-Royce e ha creato quella meraviglia della 'Silver Cloud'. Però, quando McNeil l'ha vista, sa cosa gli ha detto? Bravo, bravo, molto bella, ma ci sono due errori - doveva vedere la faccia di John, lui... il capo dello stile Rolls-Royce ripreso dal suo maestro! - Su una vettura di rappresentanza devi privilegiare l'accesso e la comodità posteriore,

ma la porta della 'Cloud' è troppo piccola e poi nel baule, per ottenere quella bellissima coda, non riesci a caricare bagagli sufficienti. Ecco com'è nata l'auto che sta scegliendo: con grande eleganza McNeil - ora alla James Young - ha dimostrato che sullo stesso telaio si poteva fare di meglio".

Mentre racconta l'ultimo aneddoto la segretaria ha stilato l'ordine; i dati del cliente ci sono già e sa che non si discuterà del prezzo: 7370 sterline, il 33% più di una "Silver Cloud"... disegnata da Blatchley e non dal grande maestro. Una postilla poi dice: la valutazione della Bentley di pochi mesi, incidentata, verrà decisa dall'assicurazione. A quel punto Jack si rivolge a Derek e - ben sapendo di ricevere in permuta una vettura da almeno 4500 sterline per una da 7370

- gli chiede: "Desidera lasciare un acconto? Derek mette mano al suo libretto di assegni, spegne la sigaretta e continuando a conversare amabilmente scrive: 7000 sterline. **R**

Dieci mesi di lavoro

Sopra. I pannelli della carrozzeria, realizzati in alluminio battuto a mano, e l'assemblaggio della vettura hanno richiesto dall'8 febbraio 1956 al 12 dicembre 1956. Ben 355 ore sono state impiegate per la tappezzeria, 205 ore per l'ebanisteria e 304 ore per la verniciatura.



Il carrozziere James Young ha realizzato solo 26 esemplari simili, che si differenziano fra loro per le dimensioni delle pinne e del lunotto



Movimento maestoso

Sopra. Il motore a 6 cilindri in linea di 4887cm³ a corsa lunga, abbinato al cambio automatico, è in grado di muovere agevolmente la Bentley in ogni condizione di strada e di carico. In alto. L'aletta in pelle con la lastra in plexiglas estraibile.



SA COCCOLARE CHI SCEGLIE RITMI SOFT

La fretta non si addice a chi viaggia su una Bentley. Si ha così il tempo per godersi un confort di marcia impeccabile, affondando il corpo nella pregiata pelle della selleria. O ammirando le venature del legno

di Fabrizio Taiana, foto di Paolo Carlini



Assetto "tailor-made"

Nella foto. Gli ammortizzatori posteriori sono regolabili: tramite un comando elettrico sul piantone dello sterzo si riduce il passaggio dell'olio, indurendo notevolmente la sospensione in velocità. Sui fondi sconnessi, in città, rimangono cedevoli ed evitano di trasmettere colpi ai passeggeri posteriori.

Guidare un'automobile è un fatto tecnico, ma ancor più emozionale. Per descrivere la sensazione di guidare una Bentley d'epoca si può usare una similitudine: è come quando si trascorre un weekend in un hotel di lusso, si apprezzano lo spessore della moquette, i dettagli dell'arredamento, la sensazione di essere accuditi. Poi magari ci passiamo solo una notte, per lo più dormendo. Quindi è il tempo in cui si rimane nella vecchia Bentley che gratifica, non tanto dove si va, che strada si segue,

se si guida o si è passeggeri. Potremmo quindi paragonarla a un hotel a cinque stelle lusso su ruote.

Dal punto di vista pratico le prime volte che si sale a bordo di una Rolls-Royce o Bentley si rimane colpiti dalla consistenza dei sedili: inizialmente rigidi poi, durante il movimento, diventano morbidi consentendo viaggi riposanti anche secondo gli standard di oggi. La posizione di guida è elevata con il grande volante che lascia poco spazio tra la corona e il sedile; sottile e in bachelite si guida

CARATTERISTICHE

Motore	Ant. longitudinale - 6 cilindri in linea Alesaggio 95 mm - Corsa 114,5 mm Cilindrata 4887 cm ³ Rapporto di compressione 6,6:1 Potenza non dichiarata dalla Casa Coppia non dichiarata dalla Casa Valvole aspirazione in testa, scarico laterali Distribuzione ad albero a camme Due carburatori SU "HD6" Accensione a spinterogeno Lubrificazione forzata, 9 litri Raffreddamento ad acqua Impianto elettrico 12 V, batteria 57Ah.
Trasmissione	Trazione posteriore Trasmissione automatica a 4 rapporti Leva di comando al volante elettroattuata Convertitore di coppia Pneumatici 8,20x15 o 235/75x15 Cerchi in acciaio.
Corpo vettura	Berlina 4 porte Telaio a longheroni e traverse in acciaio Carrozzeria in alluminio Sospensioni ant. a ruote indipendenti, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici Sospensioni post. a ponte rigido, balestre semielittiche longitudinali, ammortizzatori idraulici con regolazione elettrica Sterzo servoassistito Freni a tamburo, servofreno meccanico Serbatoio carburante 80 litri.
Dimensioni e peso	Passo 3124 mm Carreggiata ant./post. 1473/1524 mm Lungh. 5385 mm - Largh. 1899 mm Altezza 1620 mm - Peso a vuoto 1930 kg.
Prestazioni	Velocità circa 170 km/h Accelerazione 0-100 km/h in 13 secondi.

sfiorandolo. La vettura è pesante e si muove con inerzia "piatta": poco beccheggio, poco rollio, ovviamente ad andatura normale. I quattro tamburi, se ben regolati non fanno rimpiangere la frenata delle auto odierne, anche grazie allo speciale servofreno meccanico.

Il motore è molto equilibrato e grazie alla poderosa coppia non risente del carico e delle salite, basta accelerare e la macchina "balza" in avanti senza problemi: agile, anche se non scattante, ma in

fondo si tratta di una grossa berlina. Il cambio automatico denuncia invece l'età, soprattutto quando a uno stop passa in maniera autonoma dalla seconda alla prima.

Velocità? In autostrada si tengono tra le 60 e le 70 miglia orarie (100-115 km/h), un'andatura confacente al traffico odierno, anche perché in caso di sorpasso basta accelerare e la vettura riprende senza problemi. Consumi? Su una Bentley è volgare affrontare certi temi... 

L'originale RITROVATO

Ha forme definitive, ma molti particolari in gesso. È privo della meccanica, a eccezione delle sospensioni. Scovato nei sotterranei di Mirafiori, questo prototipo è ora alla collezione della Casa. Abbiamo ripercorso la sua genesi con l'ingegner Masala, allora a capo del marchio

di Maurizio Schifano, foto di Paolo Carlini



Le forme della carrozzeria sono quelle definitive, come definitivi appaiono la calandra, la fanaleria, i paraurti e tutti i particolari esterni. Vista da lontano questa automobile, che poi un'automobile non è, sembra una normalissima Lancia "Thema" prima serie, dignitosamente conservata. Solo l'assetto, un po' rialzato, tradisce una leggerezza sospetta. Infatti,

si tratta di un prototipo di stile, con diversi particolari in gesso e non funzionante, poiché il motore, con i coperchi delle punterie e il carter della distribuzione realizzati in polistirolo, è privo degli organi interni, come anche del cambio.

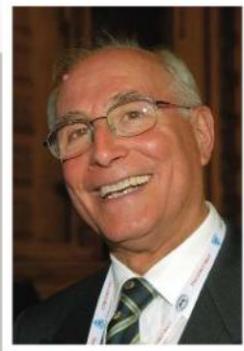
Del complesso di scarico ci sono solo il collettore e il terminale, dello sterzo solo il volante; l'impianto frenante, quello di raffreddamen- ➤



L'aerodinamica di Giugiaro

Nella foto. Evidente il family feeling con la "Prisma": le carrozzerie sono entrambe opera di Giugiaro, con la collaborazione del centro stile Lancia. Più curata l'aerodinamica (CX 0,32).

A destra. Enrico Masola, 76 anni, responsabile della Gestione Prodotti Lancia e Autobianchi da fine 1981 a fine 1986, fu uno degli artefici del successo della "Thema". Oggi è presidente onorario del Lancia Club.



ANTONIO CHARENZA

LANCIA: 108 ANNI IN 50 PILLOLE

Nelle pagine successive abbiamo voluto ripercorrere la storia della Lancia attraverso cinquanta tappe fondamentali, dal novembre 1906, anno della fondazione, al maggio 2014, quando Sergio Marchionne, amministratore delegato di FCA, ha annunciato che il marchio Lancia sopravviverà solo per il mercato italiano.



1900

Pilota di classe

Il 1° luglio Vincenzo Lancia, capo collaudatore e pilota ufficiale della Fiat, partecipa alla sua prima gara. Ha talento e se non viene tradito dalla macchina ottiene sempre ottimi risultati. Nel 1906 si mette in proprio.

1906

Nasce la Lancia

Il marchio della nuova Casa fondata a Torino porta l'illustre firma del conte Carlo Biscaretti di Ruffia, disegnatore tecnico, tra i fondatori dell'Automobile Club di Torino e ideatore del Museo dell'Automobile.



L'impronta del made in Italy, vincente a partire dagli anni Ottanta, è presente anche nell'interno che vanta i rivestimenti in tessuto Ermenegildo Zegna, Alcantara o in pelle Poltrona Frau



Interno sperimentale

Sopra. Specifico del prototipo il velluto di rivestimento dei pannelli porta e dei sedili, con impressa la "L" di Lancia.

Un tessuto di prova, probabilmente commissionato alla Ermenegildo Zegna, che però non verrà adottato in produzione.

Sotto. Evidente l'assetto rialzato, dovuto all'assenza della meccanica.

to, quello di ventilazione e quello di alimentazione, compreso il serbatoio della benzina, sono invece del tutto assenti.

Non mancano invece le sospensioni, nel loro schema pressoché definitivo, ancorate a un pianale anch'esso nella sua configurazione di serie. Probabilmente questo prototipo, databile alla fine del 1983, fu quello realizzato per la delibera finale e, a quanto pare, è l'unico sopravvissuto dei cinque o sei che l'avevano preceduto. "L'abbiamo trovato tre anni fa nei sotterranei di Mirafiori", racconta Raffaele Terlizzi, di Emea - Automobilità Storico Fiat-Lancia - ma solo pochi mesi fa è stato possibile prelevarlo da quella sistemazione indecorosa e collocarlo nella nostra collezione". L'esame più attento dei particolari permette

di evidenziare e di apprezzare le tecniche con le quali gli abili artigiani dei centri stile di allora li realizzavano: straordinario il realismo della plancia, plasmata in gesso e poi verniciata in nero gofrato; visibili invece le ondulazioni sulle modanature del parabrezza e del lunotto ancora abbozzate tagliando a mano il lamierino di alluminio.

Per il resto, come dicevamo, l'impatto, a eccezione di qualche dettaglio, è quello della berlina presentata nell'autunno 1984, prima tra quelle previste dal progetto congiunto "Tipo 4", che tra il 1985 e il 1987 portò alla nascita anche della Fiat "Croma", della Saab "9000" e infine dell'Alfa Romeo "164". Di questo importante progetto, il primo in Italia a vedere una collaborazione tecnica volta all'ottimizzazione delle risorse, ci rife-



LANCIA IN PILLOLE

1907

Colpi di piccone

La prima Lancia, denominata "12 HP", viene costruita nell'officina di via Ormea. Al momento di provarla, Lancia si accorge che la porta è troppo stretta e la fa allargare a colpi di piccone per provare la "12 HP" su strada.



1908

Record di categoria

Vincenzo Lancia, nonostante i suoi trascorsi, raramente si cimenta in gara con le sue vetture. Si aggiudica il primato di classe a 89 km/h sul tratto andata e ritorno tra Padova e Bovolenta il 5 aprile del 1908.



1908

Richiamo d'Oltreoceano

Il pilota William Hilliard vince l'International Light Car Race a Savannah, in Georgia. La Casa torinese si afferma così negli Stati Uniti come produttrice di vetture di grande qualità.



Paraurti delicato

A sinistra. Identico rispetto a quello di serie il look esterno. I fanali però sono privi di parabole e luci; il porta targa e i paraurti sono in gesso.

Quadro stampato

Sotto. Gli strumenti del cruscotto sono finti, realizzati con una serigrafia su un pannello di plastica. La plancia e i comandi sono in gesso. Il volante è autentico.



1911

Borgo San Paolo

Il secondo decennio del secolo inizia sotto una buona stella per Vincenzo Lancia: gli affari vanno bene e si espande con un nuovo stabilimento in via Monginevro, nel quartiere di Borgo San Paolo. Rimarrà operativo fino agli anni 80.



1913

Debutta l'impianto elettrico

Si chiama "Theta" la prima Lancia che supera le 1000 unità costruite (esattamente 1696). Rimasta in produzione fino al 1918, è stata la prima automobile dotata di impianto elettrico completo, persino di motorino di avviamento.

1918

Solo al comando

Dopo aver lavorato per il Ministero della Guerra producendo autocarri, Vincenzo Lancia riconverte la fabbrica alla produzione civile dopo il conflitto mondiale. Il socio Claudio Fogolin, suo amico dai tempi della Fiat, si ritira dall'azienda.



risce Enrico Masala, responsabile della Gestione Prodotti Lancia e Autobianchi dalla fine del 1981 a tutto il 1986: "In realtà l'idea di questa nuova ammiraglia, destinata a battersi ad armi pari, se non superiori, con BMW e Mercedes, era maturata in Lancia già nel 1979. Col progetto 'Y9' si doveva sviluppare un modello che, nei segmenti E ed F, potesse sostituire la 'Trevi' e la 'Gamma' e che fosse caratterizzato da un forte family feeling con la 'Delta' e con la 'Prisma', non ancora lanciata ma già prevista assieme alla 'Delta'. Al progetto avrebbe collaborato la Saab, già in joint venture con noi per via della sua '600', gemella della 'Delta', con lo scopo di sviluppare una propria ammiraglia. Nel 1980, grazie alla lungimiranza dell'amministratore delegato Vittorio Ghidella, il progetto 'Y9' fu agganciato al progetto 'Tipo 4', quello della futura ammiraglia Fiat, nel quale successivamente confluì anche quello della futura ammiraglia Alfa Romeo".

Disegnata da Giugiaro, come la "Delta" e la "Prisma", la nuova ammiraglia Lancia, che in un primo tempo si era pensato di chiamare "Aurelia", fu battezzata "Thema", un nome coerente con quello delle sorelle minori, che oltretutto suggeriva il frutto dello sviluppo di un ragionamento approfondito. Raffinata ed elegante, ma anche sobria nella semplicità dei suoi tratti, la Lancia "Thema", svelata alla stampa con un sontuoso evento organizzato alla fine di ottobre del 1984 al castello di Schönbrunn, nei pressi di Vienna, e lanciata poco dopo al Salone di Torino, si presentò come una vettura elitaria, con una dotazione che esaltava i marchi del made in Italy anche negli allestimenti interni (tessuti Alcantara ed Ermenegildo Zegna, pelle Poltrona Frau).

Di assoluto rilievo le caratteristiche meccaniche, che prevedevano, tra l'altro, i contralberi di equilibratura ("Vibrodine") per il 4 cilindri in linea della versione "2.0 i.e. Turbo", la più performan-

Cofano plasmabile

Sopra. Pratico nelle fasi di definizione delle forme l'uso del gesso. Con questo materiale è realizzato anche il cofano di questo prototipo, evidentemente modificato più volte. In alto. La targhetta che attesta il numero di telaio.



LANCIA IN PILLOLE

1919

Cerchi a disco

La prima Lancia del dopoguerra è la "Kappa": 70 CV e 125 km/h di velocità. Vanta numerose innovazioni: testata separata dal monoblocco, cambio a leva tra i due sedili e ruote a disco in acciaio.



1919

Sogno infranto

Ai Saloni di Parigi e di Londra Vincenzo Lancia presenta uno chassis dotato di motore V12 di 6 o di 8 litri, per una grossa ammiraglia. Motivi fiscali ne avrebbero frenato la diffusione in Italia, quindi il progetto verrà abbandonato.

1920

Oltre mille all'anno

La fabbrica di Borgo San Paolo sforna per la prima volta oltre 1000 vetture in soli 12 mesi: esattamente 1130. I due anni successivi, nonostante l'esordio delle "Dikappa" e "Tri kappa", saranno anni di transizione, in attesa della "Lambda".



L'unica volta del "doppio corpo"
 A sinistra. Il motore, privo degli organi interni, ha i coperchi delle punterie e il carter della distribuzione di polistirolo. Vero il carburatore doppio corpo, mai adottato su una "Thema". Più a sinistra. Definitivo il vano bagagli, ma senza la ruota di scorta.

te della gamma, e, a richiesta per tutte le versioni, le sospensioni posteriori autolivellanti e l'ABS. All'esordio erano disponibili anche la "2.0 i.e." (1995 cm³ da 120 CV), la "2.8 V6" (2849 cm³ da 150 CV) e la "2.4 Turbodiesel" (2495 cm³ da 100 CV). "Assieme alla 'Delta' e alla 'Prisma'", conclude Masala, "la 'Thema' costituì una generazione vincente, con la quale la Lancia registrò volumi di vendita

mai raggiunti né prima né dopo nei rispettivi segmenti. A mio parere poi, e non solo, la "Thema" fu l'ultimo modello di alta gamma a rappresentare lo spirito della marca".

Questa ammiraglia Lancia fu prodotta dal 1984 al 1994 in tre serie, con carrozzeria berlina, station wagon e limousine (solo 24 unità), per un totale di oltre 350.000 esemplari. R



Dov'è il serbatoio?

A destra. Anche il corpo del retrovisore è in gesso, ma lo specchio è vero. La tipica conformazione a due braccetti verrà mantenuta per quello della prima serie.

Sopra, a destra. Il prototipo è privo del serbatoio benzina e del relativo bocchettone.



1922

Rivoluzionaria "Lambda"

Brevettato fin dal 1918, il progetto della nuova Lancia prevede l'abolizione del telaio separato dalla carrozzeria e l'adozione della scocca portante. Tantissime le primizie tecniche. Rimarrà in produzione fino al 1931, con 13.000 esemplari.



1922

Le sospensioni indipendenti

Sulla "Lambda" (e su molti modelli a seguire) debuttano le sospensioni anteriori costituite da foderi telescopici con all'interno molle elicoidali e ammortizzatori. Il motore è un V4 di 2.1 litri che eroga 49 cavalli.

1922

La scocca portante

La "Lambda" invece del telaio separato adotta una struttura portante in lamiera. La vettura risulta più bassa poiché l'albero di trasmissione ruota in un tunnel ricavato nel pianale.



TENEVA DIETRO LE TEDESCHE

A trent'anni dal debutto abbiamo messo a confronto due versioni immacolate dell'ammiraglia italiana tutt'ora nel cuore della gente: la "Turbo" e la più recente "8.32". Entrambe capaci di dare polvere alle berline dell'epoca

di Maurizio Schifano, foto di Wolfgang



LANCIA IN PILLOLE



1927

Un 8 cilindri per gli Usa

La clientela più facoltosa non poteva accontentarsi della "Lambda": Lancia ideò quindi la "Dilambda" a 8 cilindri, che avrebbe attirato anche la clientela americana. Il motore aveva una cilindrata di 4 litri. Pur con un peso elevato, raggiungeva i 120 orari.

1929

Fuga da New York

Vincenzo Lancia apre al grande mercato Usa, creando una società apposita. Ma subisce un tentativo di raggirio finanziario da parte della malavita americana e, sembra, rischia pure di essere ammazzato. Scappa da New York imbarcandosi di nascosto.

1930

Assistenza capillare

La rete di distribuzione della Casa torinese cresce parallelamente al successo commerciale: si aprono sedi di vendita diretta a Roma, Padova, Genova, Napoli, Palermo, Parigi e Londra. La filiale parigina sarà anche uno stabilimento di assemblaggio.



E

pensare che all'inizio doveva montare pure un "1600" a carburatore da "soli" 100 CV, derivato da quello della "Delta" e della "Prisma". Anche in fatto di prestazioni però, le ambizioni dell'ammiraglia "Thema" sono superiori, come chiarirà subito lo slogan di lancio: "Il dominio della potenza" in effetti non lasciava possibilità di equivoco alcuno.

L'opzione è di fatto cancellata prima che la maggior parte della potenziale clientela ne sappia qualcosa e all'esordio la "Thema" si presenta con una gamma di motori che parte da un "2000" a iniezione da 120 CV. Il motore di punta è un altro "2000", sempre a iniezione, dotato

La firma di Maranello
Nella foto. La calandra con griglia in alluminio a maglie rettangolari della "8.32", in primo piano, richiama quella delle Ferrari. Oggi, usata, si può trovare a non meno di 300 euro.



1931

"Artena" e "Astura"

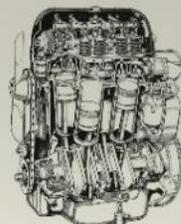
Esordiscono una "media" a 4 cilindri di due litri ("Artena") e una "grande" a 8 cilindri di 2,6 litri ("Astura"): rispettivamente, una delle prime auto a superare i 100.000 km senza revisioni e il telaio preferito dai carrozzieri.



1933

Bentornata scocca portante

Piccola di cilindrata (1,2 litri), ma lussuosa, la "Augusta" è la prima berlina con scocca portante. Tale schema costruttivo aveva debuttato nel 1922 con la "Lambda".



1933

Concentrato di tecnologia

Sulla "Augusta", Lancia adotta numerose soluzioni d'avanguardia, oltre alla scocca portante: per esempio, il motore a 4 cilindri a V stretto, le portiere "ad armadio", senza il montante centrale.



Finiture resistenti
 Nella foto. Funzionale il design avvolgente della plancia. La plastica morbida con cui è rivestita resiste bene nel tempo e tende a creparsi, raramente, solo nella parte più vicina al parabrezza.



Tessuto griffato

Sopra. Il divano, su questa versione con poggiatesta di serie, è ampio. A destra. Ben conformati i sedili anteriori. I rivestimenti sono in ciniglia firmata Ermenegildo Zegna.



di un turbocompressore che gli consente di erogare 165 CV e, soprattutto, di sviluppare una coppia massima di 26 kgm a soli 2500 giri, mentre il "2000" aspirato arriva a un massimo di 17 kgm a 3300 giri. Inoltre, un overboost, che interviene per 20 secondi quando si schiaccia a fondo il pedale dell'acceleratore, innalza la pressione di sovralimentazione e quindi permette di raggiungere i 29 kgm a 2750 giri. Il risultato è una spinta fulminante, che impressiona su una berlina dall'aspetto così austero e "mansueto".

Nell'autunno di quest'anno la Lancia "Thema" compirà trent'anni; per l'occasione abbiamo voluto provare questo formidabile e innovativo turbo, che fu il primo del gruppo Fiat-Lancia dotato di "Vibrochine" (contralberi di bilanciamento) per ottenere un'equilibratura dinamica perfetta; ai suoi

LANCIA IN PILLOLE

1936

Testamento spirituale

Insieme alla "Lambda", l'"Aprilia" è considerata l'opera d'arte di Lancia. Durante il colloquio, il fondatore guida da Voghera a Torino ed esclama: "Che auto magnifica!". Entra in produzione nel 1937.



1937

L'addio a Vincenzo

Il 15 febbraio Vincenzo Lancia muore improvvisamente per un infarto, prima di poter vedere la sua "Aprilia" in circolazione sulle strade. Non ha ancora 56 anni. La società passa alla moglie Adele.



1939

La prima sotto il litro

La "Ardea" è una piccola "Aprilia", con un motore simile, ma con cilindrata sotto il litro (la "Aprilia" era una "1350" poi passata a "1500"). Alla sua realizzazione collabora Vittorio Jano, che lascia l'Alfa Romeo.

THEMA i.e.turbo



LA QUALITÀ DEI MATERIALI E LA CURA DI OGNI PARTICOLARE SI RIALLACCIA ALLA MIGLIORE TRADIZIONE LANCIA

Regolazione totale

A destra e sotto. Oltre che in senso longitudinale, nell'inclinazione dello schienale e nel supporto lombare, il sedile di guida può essere registrato in altezza azionando una levetta telescopica, posta in basso a sinistra.



Spazio e comodità dimenticati

Sotto. Le ruote di diametro ridotto rendono data questa berlina, ma consentono un'abitabilità eccezionale in rapporto alle dimensioni esterne. I pneumatici meno ribassati di quelli in uso oggi garantiscono un grande confort.



tempi solo alcune Case giapponesi, e in Europa solo la Porsche (sulla "944"), adottavano questa sofisticata soluzione. La vettura prescelta è una "2.0 i.e. Turbo" del 1987, con carrozzeria platino metallizzato e interno in ciniglia Ermenegildo Zegna beige, appartenente ad un socio del Lancia Thema Club Italia e acquistata poco più di un mese fa per 5000 euro; conservata in modo impeccabile, ha all'attivo solo 67.000 km.

Al primo sguardo la vettura appare data soprattutto per via delle ruote "piccole", con cerchi da soli 14". La linea invece, all'avanguardia trent'anni fa, convince ancora, soprattutto per la sobrietà, che denota buon gusto più che mancanza di personalità. Comoda e silenziosa, con un abitacolo accogliente e ovattato, la nostra "i.e.Turbo" si guida con un filo di gas anche in quarta, grazie alla sor-

Illuminazione locale

Sotto. Da vera berlina di lusso la "Thema" è dotata di luci di cortesia sui montanti posteriori, integrate da faretti di lettura orientabili.



CARATTERISTICHE

Motore	Ant. trasversale - 4 cilindri in linea Alesaggio 84 mm - Corsa 90 mm Cilindrata 1995 cm ³ Rapporto di compressione 8:1 Potenza 165 CV DIN a 5500 giri/min Coppia 26 kgm DIN a 2500 giri/min; con overboost, 29 kgm DIN a 2750 giri/min Distribuzione a due alberi a camme in testa Due valvole per cilindro Iniezione Bosch "LE2-Jetronic" Turbocompressore Garrett "T3", con intercooler e overboost Accensione elettronica Marelli "Microplex" Impianto elettrico 12 V, batteria 45 Ah.
Trasmissione	Trazione anteriore Cambio a 5 marce sincronizzate Leva di comando centrale Frizione monodisco a secco Rapporto finale 2,950:1 Pneumatici 195/60 VR14; opt. 205/60 VR14.
Corpo vettura	Berlina 4 porte, 5 posti Carrozzeria portante in acciaio Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, montanti McPherson, triangoli inferiori Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, montanti McPherson, bracci trasversali paralleli, puntoni longitudinali; a richiesta, autolivellanti Barre stabilizzatrici anteriore e posteriore Freni a disco, ant. autoventilanti, servocomando a depressione; a richiesta, ABS Sterzo a cremagliera, con servocomando Serbatoio carburante 70 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2660 mm Carreggiata ant./post. 1502/1494 mm Lungh. 4590 mm - Largh. 1755 mm Altezza 1433 mm - Peso in ordine di marcia 1150 kg.
Prestazioni	Velocità 218 km/h Accelerazione 0-100 km/h in 7,2 secondi Consumo medio 8,2 l/100 km.



1939

I camion di Bolzano

Oltre a Torino, campo base della Lancia, nell'anteguerra la Casa realizza uno stabilimento a Bolzano, da dove escono i veicoli industriali e, durante il conflitto, i migliori mezzi dell'esercito italiano.



1947

Arriva l'erede

A soli ventitré anni, fresco di laurea in ingegneria, il figlio di Vincenzo, Gianni Lancia, entra in azienda, assumendone il comando di lì a poco. Sotto Gianni Lancia inizia l'epopea delle grandi vittorie sportive.



1950

Sulla via "Aurelia"

Erede dell'"Aprilia", l'"Aurelia" è la prima vettura di serie a montare un motore V6. Adotta sospensioni a quattro ruote indipendenti, gruppo frizione-cambio-differenziale in blocco al retrotreno e pneumatici radiali.



Da abitacolo a salotto
 Sopra. Il cruscotto, la console e i pannelli porta hanno inserti in radica di noce con verniciatura poliesteri opaca. La plancia e il volante sono rivestiti in pregiata pelle Poltrona Frau. A destra. Di serie il rivestimento dei sedili e dei pannelli porta era in Alcantara, come nel nostro esemplare. A richiesta era offerta la pelle Poltrona Frau: in questo caso plancia e volante erano in tinta coordinata.



prendente elasticità del suo quattro cilindri, che oltretutto gira rotondo come un sei.

La grinta, che rese e rende ancora questa versione la preferita tra tutte le "Thema", emerge prepotente quando si aziona l'overboost: senza che il motore urli più di tanto, veniamo incollati al poggiatesta, mentre la vettura taglia con un guizzo una delle tante curve del "misto" di prova, esibendo una tenuta impeccabile. Strappi del genere non fanno bene ai supporti del motore (all'epoca qualcuno, a forza di accelerate fulminanti, riusciva anche a tranciarli), ma che soddisfazione.

La "2.0 i.e. Turbo", al lancio, è la "Thema" più performante; nel maggio del 1986 però viene superata dalla nuova "8.32", che adotta un "3000" V8 derivato da quelli montati sulle Ferrari "308" e "Mondial" e che all'epoca in quanto a prestazioni supe-

LANCIA IN PILLOLE

1951

Febbre sportiva

Con ai vertici un tecnico come Vittorio Jano è quasi impossibile non pensare alle corse: le prime auto sportive derivano dalle "Aurelia B20", poi arrivano le Sport che si impongono nelle gare di durata.



1953

Un'altra "piccola"

Come l'"Ardea" era un'"Aprilia" rimpicciolita, la nuova "Appia" prende più di uno spunto dalla sorella maggiore "Aurelia". Cilindrata contenuta (1,1 litri), finiture di prestigio, è l'auto per le famiglie benestanti.

1954

Il grattacielo Lancia

La Casa si dota di una nuova prestigiosa sede di rappresentanza: un grattacielo che svetta su Torino. A erigerlo è il costruttore dell'Italcementi Pesenti, che in seguito rileverà la Lancia, in forte crisi finanziaria.



**COLORI ESCLUSIVI, MATERIALI
PREGIATI E DISCRETE APPENDICI
AERODINAMICHE FANNO LA GIUSTA DIFFERENZA**



CARATTERISTICHE

Motore	Ant. trasversale - V8 di 90° Alesaggio 81 mm - Corsa 71 mm Cilindrata 2927 cm ³ Rapporto di compressione 10,5:1 Potenza 215 CV DIN a 6750 giri/min Coppia 29 kgm a 4500 giri/min Distribuzione a due alberi a camme in testa per bancata, comando a cinghia dentata Quattro valvole per cilindro Iniezione Bosch "KE3-Jetronic" Accensione elettronica Marelli "Microplex" Lubrificazione forzata, con radiatore, 8,8 litri Impianto elettrico 12 V, batteria 60 Ah.
Trasmissione	Trazione anteriore Cambio a 5 marce sincronizzate Leva di comando centrale Frizione monodisco a secco Rapporto finale 3,412:1 Pneumatici 205/55 VR15.
Corpo vettura	Berlina 4 porte, 5 posti Carrozzeria portante in acciaio Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, montanti McPherson, triangoli inferiori Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, montanti McPherson, bracci trasversali paralleli, puntoni longitudinali Barre stabilizzatrici anteriore e posteriore Freni idraulici a disco, ant. autoventilanti, doppio circuito, servocomando a depressione, ABS Sterzo a cremagliera, con servocomando "Servotronic", a controllo elettronico Serbatoio carburante 70 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2660 mm Carreggiata ant./post. 1494/1484 mm Lungh. 4590 mm - Largh. 1755 mm Altezza 1433 mm Peso in ordine di marcia 1400 kg.
Prestazioni	Velocità 240 km/h Accelerazione 0-100 km/h in 6,8 secondi Consumo medio 11,7 l/100 km.

ra tutte le berline concorrenti, tedesche comprese. L'esemplare di prova, in livrea Rosso Winner metallizzato, con interno in Alcantara beige, fa parte anch'esso del "parco macchine" del club ed è stato acquistato nel 2010 per poco meno di 10.000 euro. Ha percorso 87.000 km ed è ancora in ottime condizioni, inoltre pare che sia una delle poche "8.32" a non manifestare malfunzionamenti dell'impianto di iniezione.

Più vistosa rispetto alle sorelle "normali", ma sempre con buongusto, la "Thema-Ferrari", come fu subito ribattezzata, appare oggi anche più attuale, per via dei cerchi da 15"; inoltre è valorizzata dall'abitacolo più lussuoso, impreziosito da finiture artigianali. Su strada però si rivela tutto sommato meno godibile e redditizia della "Turbo". Il motore è un po' vuoto ai bassi e solo superando i

Alettone a scomparsa

Sopra. Alloggiato nel cofano posteriore, lo spoiler si solleva elettricamente azionando una manopola sulla leva del "tergi".
In alto. I cerchi di maggior diametro e l'assetto ribassato rendono la vettura più aggressiva e moderna.

Lancia by Ferrari

A destra. Questo è scritto su fondo rosso sulla carenatura superiore del motore, realizzato per la "8.32" sulla base del V8 "3000" Ferrari. Il sistema di iniezione meccanica a controllo elettronico studiato appositamente dalla Bosch risulta di non facile messa a punto.



1954

Avventura sfortunata

Con la "D50" guidata da Alberto Ascari al G.P. di Spagna (ottobre 1954) la Lancia debutta in F.I. La morte del campione avvenuta il 26 maggio 1955 convince Gianni Lancia a lasciare le corse. Il 26 luglio le 6 "D50" della scuderia passano alla Ferrari.



1955

La più bella di tutte

La più affascinante delle "Aurelia" è la "B24", disegnata da Pinin Farina e resa famosa anche perché protagonista del film "Il sorpasso". Oggi è la Lancia stradale storica di maggior valore economico e collezionistico.



1955

L'abbandono di Gianni

La sospensione definitiva dell'attività agonistica e la situazione finanziaria difficile costringono Gianni Lancia a gettare la spugna. Si ritira in Sudamerica cedendo la maggioranza azionaria (e poi tutta l'azienda) alla famiglia Pesenti.



LA "8.32" DONA SENZA RISERVE IL PIACERE DELL'ESCLUSIVITÀ. MA PER LA GUIDA DI TUTTI I GIORNI LA "TURBO" È DA PREFERIRE

giri sfodera tutta la sua irruenza, in un crescendo entusiasmante fino a raggiungere i 7000; perciò risulta sempre assetato, ma il suo sound, che mantiene comunque un volume piacevolmente educato, vale da solo l'acquisto.

Nella guida sportiva il sottosterzo più accentuato, dovuto alla potenza esuberante e al maggior peso del motore, richiede attenzione; i limiti della tenuta sono comunque molto elevati. Nel traffico l'impianto di raffreddamento sotto-dimensionato può causare problemi, mentre la manutenzione richiesta è frequente e onerosa; basti pensare che per la sostituzione delle cin-

ghie di distribuzione, prescritta ogni 20.000 km oppure ogni 3 anni, occorre rimuovere il motore. La reperibilità di certi ricambi specifici, come la pompa dell'acqua, poi è critica. La "8.32" è senz'altro una vettura esclusiva, anche per la produzione limitata (la prima serie, quella del servizio, fu costruita fino al 1988 in soli 2370 esemplari), ma come "Thema" forse è preferibile una "Turbo", che si può usare anche tutti i giorni, ovunque e con costi relativamente limitati. Paradossalmente però pare che oggi siano sopravvissuti più esemplari della prima, molti finiti in Inghilterra e in Giappone, che della seconda. 

I colori dell'esordio

Sotto. Il Rosso Winner della "8.32" e il platino metallizzato della "2.0 i.e. Turbo" sono le tinte di carrozzeria con le quali questi modelli furono presentati. Entrambi questi esemplari appartengono al "parco macchine" del Lancia Thema Club Italia.



LANCIA IN PILLOLE

1956

Il fautore del "tutto avanti"

Antonio Fessia assurge ai vertici tecnici della Lancia. Ristilizza l'"Appia", progetta la "Flaminia" e inizia a studiare trazione anteriore e motore boxer: sarà la "Flavia".



1957

Servizio presidenziale

Tra le versioni della "Flaminia" la limousine landaulet "335", realizzata in quattro esemplari per la Presidenza della Repubblica. Ancora oggi viene utilizzata dal Capo dello Stato per le occasioni di massima rappresentanza.

1960

Boxer e quattro dischi

La prima Lancia di Fessia al 100% è la "Flavia" (trazione anteriore e quattro freni a disco). La linea della berlina è accettata con riserva. Maggiori consensi per la "Coupé" di Pininfarina, la "Convertible" di Vignale e la "Sport" di Zagato.



CLUB

LARGO AI GIOVANI

Fondato a Roma il 22 ottobre 2007, il Lancia Thema Club Italia nel 2012 è stato riconosciuto dal Lancia Club come sodalizio ufficiale del modello. Oltre a organizzare raduni ed eventi, tra i quali nel 2011 la staffetta lungo tutta l'Italia per celebrare i 150 anni dell'unità, il sodalizio, federato Asi, offre un supporto per i restauri, che data la complessità della vettura possono risultare impegnativi. Al momento conta 150 iscritti, fra i quali molti trentenni, ma non mancano dei ventenni che, educati al "lancismo" da padri e zii, sono rimasti colpiti dal fascino raffinato e discreto della "Thema". Nonostante la giovane età vantano una conoscenza approfondita delle caratteristiche di ogni versione e amano utilizzare le proprie vetture anche quotidianamente. (www.lanciathema.it)



1963

Fedele al V4

Soluzioni tecniche simili a quelle della "Flavia" per la sorella minore "Fulvia": trazione anteriore e freni a disco, ma il motore è un V4 e non un boxer. Rimane in listino fino al 1972, ma ha più successo la "Coupé".



1965

La più famosa è la "HF"

Della "Fulvia Coupé" si ricordano soprattutto le vittorie sportive nei rally (il "Montecarlo" è conquistato nel 1972). La "HF" è la capostipite di più generazioni di Lancia da corsa, dalla "Stratos" alla "037", tutte con un palmarès eccellente.



1969

Per una lira...

La Lancia passa sotto il controllo della Fiat, che la paga la cifra simbolica di 1 lira, ma assorbe le perdite accumulate negli anni. Inizia una profonda ristrutturazione della gamma che perde in originalità e qualità, ma il marchio sopravvive.

CACCIATORI DI "THEMA"



LANCIA IN PILLOLE

1972

**La prima Lancia-Fiat:
ecco la "Beta"**

Nata sotto il controllo Fiat, la "Beta" è una "media" a due volumi e trazione anteriore. Nel 1976 seguirà la "Gamma".



1979

**La "Delta": valida su strada,
invincibile in gara**

La compatta derivata dalla Fiat "Ritmo" è una buona macchina, che diventa eccellente nelle versioni "HF Integrale", vincitrici di ben sei campionati mondiali Rally. Oggi sono un classico da collezione.



1984

**L'ultima ammiraglia Lancia
di grande successo**

Realizzata sulla base di un pianale in comune con la Fiat "Croma", l'Alfa "164" e la Saab "9000", la "Thema" conquista il mercato nonostante le avversarie tedesche a trazione posteriore.



Un musicista di Verona e la cantante siciliana ne hanno una ventina di esemplari in garage. Il loro sogno è allestire un museo interamente dedicato a questo modello in tutte le sue versioni, dalla prima serie con motore aspirato alla "8.32" Ferrari

testo e foto di **Alfredo Albertini**



Disco d'oro della musica

Gerardina Trovato, catanese, classe 1967, ha esordito a Sanremo nel 1993 con "Ma non ho più la mia città". Più volte premiata con il "Disco d'oro", è la moglie di Alessandro Casadei.



1985

"Y10" citycar chic

Ultimo modello a utilizzare il marchio Autobianchi, nella galassia Fiat da sempre, ma sotto il controllo Lancia dagli anni 70, la "Y10" ha un successo straordinario, soprattutto dopo il riposizionamento del prezzo, poco dopo il lancio. Seguiranno oltre tre generazioni di Lancia "Ypsilon".



1988

Da avversarie a gemelle diverse

Con l'entrata dell'Alfa Romeo, ceduta dall'Iri, nell'orbita Fiat, le due antiche rivali Alfa e Lancia confluiscono in un'unica società: la "Alfa Lancia Industriale". Le molte piattaforme in comune segnano l'addio alla trazione posteriore anche per la Casa di Arese.

1989

Buone macchine, nulla di più

Le Lancia degli anni 90 non hanno particolari difetti, ma neanche elementi premianti: "Dedra", nuova "Delta", "k" e la successiva "Lybra" non verranno ricordate come capolavori. E il blasone Lancia si appanna sempre più.





“MI PIACCONO TUTTE LE VERSIONI PURCHÉ NON A GASOLIO, TROPPO RUMOROSE PER IL BLASONE LANCIA”

Q

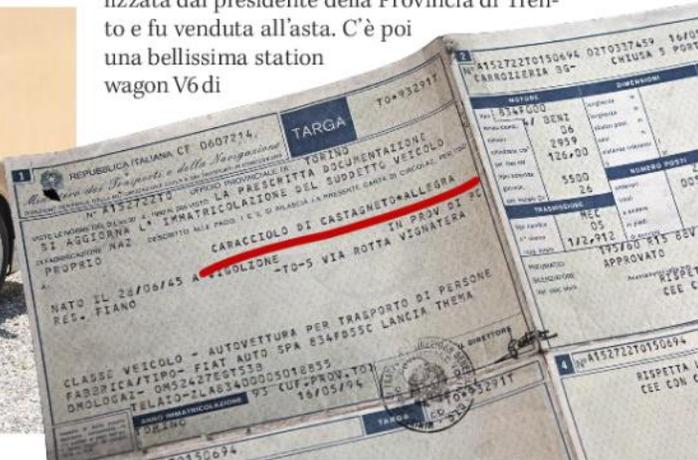
uella volta Alessandro Casadei l'aveva fatta proprio grossa. Ma, da allora, la "Thema" è diventata per sempre la sua auto del cuore: "Era il 1985", racconta, "avevo quattordici anni e papà aveva da poco ritirato la sua prima "Thema", una duemila aspirata. Un giorno gliela rubai per andare da Verona, la mia città, fino a Trieste dove avevo una morosa. Al casello di uscita mi fermò la polizia. La punizione per me fu terribile, divieto di prendere la patente fino a ventuno anni..."

Qualche anno dopo Alessandro comprò la sua prima "Thema", una "Turbo i.e.", e fu l'inizio di una passione che continua ancora oggi, condivisa con la moglie, la cantautrice Gerardina Trovato. Alessan-

dro ha anche avuto per motivi di lavoro (di professione è musicista e percorre molte decine di migliaia di chilometri all'anno) altri tipi di auto, ma poi è sempre tornato a guidare la "Thema". L'unica che ha conservato da nuova è una "Turbo 16 LX", mentre le altre (in tutto sono una ventina), le ha acquistate successivamente. "Il vantaggio di questo modello è che, fino a pochi anni fa, si trovava a cifre davvero irrisorie ed è stato facile perciò entrare in possesso di un certo numero di esemplari. L'idea è quella di ricreare l'ambiente di una vecchia concessionaria Lancia". Sogno che, per motivi di costi, Alessandro e Gerardina realizzeranno però in Romania, dove hanno acquistato un capannone nel quale troveranno collocazione anche cataloghi d'epoca, manuali d'officina, documentazione varia.

"Abbiamo deciso di spostarci all'Est perché là i cantanti italiani sono molto apprezzati e si possono organizzare facilmente concerti e tournée", continua Alessandro, "ma devo dire che in quei Paesi la passione per le auto italiane è forte e la "Thema" è una di quelle che piacciono di più". Notiamo che nella collezione ci sono soltanto modelli a benzina, una scelta ben precisa dovuta al fatto che a Casadei non piace il rumore del motore diesel. La collezione comprende invece versioni speciali, come la "Limousine", di cui possiede un esemplare che ha portato la cantante Madonna in giro per l'Italia, e ben tre "8.32" con motore Ferrari. "Una di esse", spiega Alessandro, "era utilizzata dal presidente della Provincia di Trento e fu venduta all'asta. C'è poi una bellissima station wagon V6 di

Trasportavano i vip
Sotto. Questa "Thema 8.32" prima serie apparteneva alla Provincia di Trento. Il suo uso di rappresentanza è testimoniato dall'obsoleta antenna per il radiotelefono posta sul tetto.
In basso. La "3.0 V6 Station Wagon" del 1994, quindi una terza serie, ha avuto come primo intestatario Allegra Caracciolo di Castagneto, moglie di Umberto Agnelli.



LANCIA IN PILLOLE

1994

La partnership coi francesi
Per una monovolume di prestigio Lancia (Fiat) si allea con PSA: nasce la "Z"; rispetto alle gemelle Fiat, Peugeot e Citroen è più lussuosa.



2002

L'ultima Lancia originale
Si tenta la carta dell'originalità al 100%: arriva la "Thesis", nata sulla base del prototipo "Dialogos". Offre varie reminiscenze del passato Lancia, ma non sfonda: 10.000 in 7 anni.



2007

Ritorna la "Fulvetta"?
L'idea è semplice: il pianale e la meccanica della Fiat "Barchetta" e una scocca che riprende, in chiave moderna, la "Fulvia Coupé". Si grida al miracolo, ma i vertici Fiat decretano pollice verso. Peccato.





Defilé di metallizzate

Sopra. Alcune delle "Thema" della collezione di Alessandro Casadei (nella foto piccola in alto a sinistra). In tutto ne possiede una ventina. A sinistra. Una seconda serie del 1988 affiancata da una terza serie del 1992. Quest'ultima si riconosce di coda per la fascia nera del paraurti più sottile e il coperchio del baule senza l'incavo sopra la targa.

tre litri che ha avuto come primo proprietario Allegra Caracciolo di Castagneto, la moglie di Umberto Agnelli. Questo esemplare, particolarmente curato nelle finiture, ha una striscia verde, nera e blu intorno alla carrozzeria, più altre due sul tetto, per ricordare i colori della famiglia. La vettura venne ceduta al medico di Umberto che, dopo un po', l'abbandonò in un campo. Riuscii ad acquistarla nel 2006 dopo un lungo corteggiamento, ma ne valeva la pena perché è una delle ultime prodotte".

Di tutta la collezione, la più vecchia è una "Turbo i.e." del 1985 e c'è poi una prima serie aspirata del 1986. Anche quest'ultima venne abbandonata e fu recuperata da un ragazzo di Padova, socio del Thema Club Italia, che la usò per qualche tempo. Quando però si accorse che c'erano diversi lavori da fare, la propose a Casadei che la comprò proprio perché gli mancava un "primo tipo" con motore aspirato. Chiediamo ad Alessandro com'è oggi il mer-

cato della "Thema": "Chi la vende pensa di avere un tesoro, ma non è così perché l'unica che ha un certo valore è la '832', di cui ho trovato su Internet un esemplare a ben 89.000 euro... il prezzo attuale, secondo me, sta invece fra 15 e 20.000 euro. Quella verde che possiedo l'ho pagata 5000 euro solo qualche anno fa e mi era sembrata cara. Chi la compra deve verificare che l'impianto a iniezione, il suo punto debole, sia a punto, perché non è facile trovare chi sa metterci le mani. Si rischia altrimenti di non riuscire nemmeno ad avviarla quando il motore è caldo".

Alessandro preferisce comunque le versioni sovralimentate, le più divertenti da guidare e anche le più facili da reperire. Attenzione infine ai ricambi che, spesso, non sono facili da trovare, anche per quanto riguarda la meccanica. Non resta, nei casi più difficili, come per esempio la pompa dell'acqua o le turbine, che recuperarne di usate e restaurarle. Proprio come in una vera auto d'epoca.



1984 - "2.0 i.e. Turbo"

Il quattro cilindri sovralimentato di due litri dispone di contralberi di equilibratura. La potenza è di 166 CV.



1986 - "8.32"

Lotto cilindri a 32 valvole con accensione digitale proveniente da Maranello porta la potenza a 215 CV.



1988 - "2.0 16 Valve Turbo"

Con la seconda serie arrivano le quattro valvole per cilindro sul due litri. La potenza sale a 181 CV.



1992 - "2.0 16 Valve V.I.S."

Sulla terza serie aspirata arriva il "Variable Induction System", condotti ad aspirazione variabile, da 152 CV.



1992 - "3.0 V6"

Sulla terza serie viene montato il sei cilindri di derivazione Alfa da 171 CV con iniezione Bosch "Motronic ML7".

2011

L'America porta sfortuna

Era già successo anche a Vincenzo Lancia: mai avuto fortuna in America. Ora, dopo l'acquisto di Chrysler, Sergio Marchionne decide che le Lancia saranno cloni delle Chrysler: non c'è sostenibilità per i piccoli numeri della Casa.



2013

Segnali di speranza

La Collezione Lancia viene finalmente ricoverata in un capannone fuori Torino, con pochi ma valenterosi e capaci tecnici ad accudirla e ad avviare impegnativi restauri di auto di assoluto pregio, fra cui la "D50" e la "D25".



2014

Lancia solo per l'Italia

A maggio l'annuncio di Sergio Marchionne: il marchio Lancia sopravviverà soltanto per il mercato italiano. L'unico modello originale sarà la piccola "Ypsilon", che viene costruita in Polonia sulla base della Fiat "Panda". È il de profundis?



UNA VITA SPERICOLATA

Parafrasando Vasco, questa Rossa ha avuto una vita piena di guai. Acquistata nuova da Steve McQueen, è sopravvissuta a due incidenti, è stata trasformata in spider, ha viaggiato in tutto il mondo. Restaurata da Ferrari Classiche, è tornata all'originario splendore. Senza recuperare però la prima verniciatura color Nocciola...

di Massimo Delbò, foto courtesy of RM Auctions



N

on si può certo dire che la sua sia stata una vita tranquilla: è appartenuta a star del cinema, è sopravvissuta a due seri incidenti, è stata trasformata in spider, ha fatto la spola tra Stati Uniti, Europa e Australia. Tutto inizia il 22 novembre del 1967, quando la Ferrari "275 GTB/4" telaio #10621, motore tipo 226, numero progressivo di costruzione #269 con carrozzeria Scaglietti #A0278 la-

scia Maranello. Non è sola: fa parte di un gruppo di 30 vetture vendute attraverso l'importatore americano Luigi Chinetti Motors alla Modern Classic Motors di Reno (Nevada), di proprietà di William F. Harrah, famoso imprenditore nonché grande appassionato di automobili (nel 1966 la sua collezione conta oltre 1100 vetture). Quando viene imbarcata nel porto di Livorno con destinazione San Franci-



Trittico di star

A destra. Steve McQueen accanto alla "275 GTB/4" appena riverniciata in rosso scuro presso l'atelier dello specialista Lee Brown. Dietro si intravede la "Mustang Fastback" che l'attore stava utilizzando in quei giorni durante le riprese del film "Bullitt".



sco, accompagnata dalla fattura 2477/67, è verniciata di colore Nocciola 106-M-27 con interni in pelle colore Nero VM 8500.

Il suo lungo viaggio ha come meta la concessionaria Hollywood Sport Cars di Los Angeles, dove è stata ordinata qualche mese prima da un cliente d'eccezione, Terence Steven McQueen (1930-1980). Nel 1967 è uno degli attori più affermati, avendo già

recitato in film di successo, tra cui "I magnifici sette", "L'inferno è per gli eroi", "La grande fuga" e "Cincinnati Kid". A 37 anni McQueen non ha quindi problemi a soddisfare la sua grande passione per i motori (motociclette e automobili) e per le corse. Prima della "275 GTB/4" ha già posseduto due Rosse: una "250 GTL" nel 1963 e una "275 GT Spider Nart" all'inizio del 1967. L'esperienza con la "Spider Nart" non ►

Il cambio passa dietro

Nella foto. Presentata al Salone di Parigi del 1966, la "275 GTB/4" prendeva il posto della "275 GTB" del 1964. La "275" fu la prima Rossa stradale a montare il retrotreno a ruote indipendenti e il cambio in blocco col differenziale.



Tutto sotto controllo

Qui sopra. I sedili, rivestiti in pelle, sono confortevoli, nonostante gli schienali non siano regolabili. In alto. Gli strumenti sono raggruppati in due cruscotti; davanti al pilota sono collocati, da sinistra, tachimetro, termometro olio, manometro olio e contagiri; a centro plancia, termometro acqua, amperometro, indicatore carburante e orologio. Decisamente inconsueta la posizione della leva per il freno di stazionamento, davanti a quella del cambio.

si è rivelata però fra le più fortunate: pochi giorni dopo averla ritirata infatti Steve, che si trova a Los Angeles sul set del film "Il caso Thomas Crown", viene violentemente tamponato mentre è fermo a un semaforo sulla Pacific Coast Highway. Nell'urto la spider subisce danni irreparabili; l'attore decide quindi di rimpiazzarla subito con la berlinetta "275 GTB/4" numero 10621, che ritira nel dicembre del 1967 con la targa California WCT 710.

Tuttavia non è totalmente soddisfatto: il colore Nocciola non è proprio di suo gusto. Così già nei primi mesi del 1968 McQueen porta la sua fiammante Ferrari nell'officina di Los Angeles dell'amico Lee Brown, esperto in personalizzazioni: è lui che ha preparato la Ford "Mustang Fastback" che l'attore sta usando in quegli stessi giorni durante le riprese del film "Bullitt". Nell'atelier di Brown la carrozzeria perde l'originale Nocciola per vestire una più indovinata livrea denominata Rosso Chianti. Vengono inoltre montati i cerchi Borrani a raggi recuperati dalla "Spider Nart", uno specchietto retrovisore carenato sul parafrangimento sinistro e l'antenna elettrica. Non contento McQueen fa rivestire i sedili presso l'officina di Tony Nancy.

Per cinque anni la "275 GTB/4" rimane la sola Ferrari di McQueen, quasi l'auto di tutti i giorni, con

inevitabili piccoli incidenti; restano tutt'oggi tracce del passaggio della macchina nella carrozzeria Junior's House of Colors di Los Angeles per lievi riparazioni di routine.

Nel 1971 la "10621" viene messa in vendita e tramite la concessionaria Hollywood Sports Cars passa nelle mani di un altro attore, Guy Williams (pseudonimo di Armando Joseph Catalano), noto al grande pubblico per i suoi ruoli da protagonista nelle serie televisive "Zorro" della Disney (1957-1961), e "Lost in Space" (1965-1968). Per acquistarla Catalano dà in parziale permuta la sua Maserati "3500 GT" Touring e chiede che la "275 GTB/4" sia verniciata nel classico Rosso Ferrari. Suo figlio Steve ancora oggi la ricorda molto bene, anche perché era suo compito da ragazzino, dietro compenso, lavarla ogni sabato mattina.

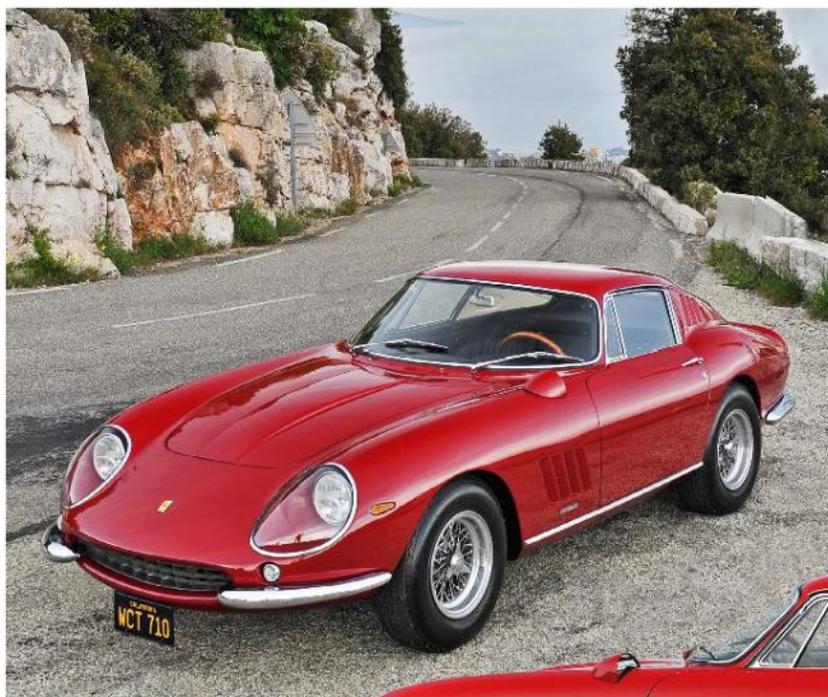
Dopo quattro anni, il 28 settembre del 1975, la "10621" viene posta in vendita, inserzionata sul "Los Angeles Times", dalla concessionaria Beverly Porsche Audi di Beverly Hills. Con una richiesta di 17.000 dollari, la nostra Ferrari, che ormai ha sulle spalle 8 anni, non trova facilmente acquirenti. Le inserzioni si ripetono, anche sulla rivista "Ferrari Market Letter", fino al gennaio 1976, quando finalmente trova un compratore. Nei mesi successivi com-

CARATTERISTICHE

La distribuzione si fa in quattro
A destra. La "GTB/4" si differenziava dalla "GTB" principalmente per la distribuzione a quattro alberi a camme in testa del V12 (da cui il numero "4" nella sigla identificativa). L'alimentazione avveniva tramite sei carburatori Weber, una configurazione proposta a richiesta già sulla "GTB".



Motore	Anteriore, longitudinale - V12 di 60° Alésaggio 77 mm - Corsa 58,8 mm Cilindrata 3286 cm ³ Rapporto di compressione 9,2:1 Potenza 300 CV DIN a 8000 giri/min Distribuzione a 4 alberi a camme in testa Sei carburatori Weber "40 DCN/9" Lubrificazione a carter secco Raffreddamento a liquido Impianto elettrico 12 V, batteria 74 Ah.
Trasmissione	Trazione posteriore con schema transaxle Cambio a 5 marce (sincr.); leva centrale Frizione monodisco a secco Differenziale autobloccante Pneumatici 205-14.
Corpo vettura	Berlinetta 2 porte, 2 posti Telaio tubolare Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, trapezi, molle elicoidali Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, trapezi, molle elicoidali Barre stabilizzatrici Ammortizzatori idraulici telescopici Freni a disco, servofreno Sterzo a vite e rullo Capacità serbatoio 94 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2400 mm Carreggiata ant./post. 1370/1410 mm Lunghezza 4441 mm - Larghezza mm 1725 Altezza 1240 mm - Peso a vuoto 1050 kg.
Prestazioni	Velocità 265 Km/h.



Capolavoro Pininfarina

A sinistra. Il lungo cofano motore, la sinuosità del parafrangente posteriore e la coda tronca conferiscono alla vettura una elegante sportività. La "275" è una delle più belle Ferrari disegnate da Pininfarina.



pare infatti nel registro del Ferrari Owners Club America intestata a un certo J.P. Hyan, sempre residente in California. Non è un matrimonio felice: poco dopo la "275" viene gravemente danneggiata nella parte posteriore; finisce quindi parcheggiata in un magazzino, dove viene abbandonata per qualche anno.

Nell'ottobre del 1980 Robert Panella, titolare di una società di trasporti a Stockton (sempre in California), pone fine a quel lungo oblio acquistandola per 32.000 dollari. Il nuovo proprietario si rivolge all'officina di Richard Straman di Costa Mesa per una trasformazione radicale: vuole che la "10621" diventi una spider prendendo a modello la "275 Nart". Perso il padiglione, riverniciata in giallo e con nuovi rivestimenti in pelle color pergamena, la rinnovata "275 GTB/4" rimane con Panella fino al 2000; nei dieci anni successivi cambia più mani e destinazioni, per giungere infine in Australia.

Nella primavera del 2012 l'attuale proprietario, australiano, la riporta in Italia, a Maranello, presso il centro restauro della Casa, Ferrari Classiche. L'incarico assegnato è quello di riportare la "275 GTB/4" alle sue condizioni originarie, ricostruendo il padiglione ed eliminando tutto quanto era stato modificato. Il lavoro richiede un anno e nella primavera del 2013 la "10621" torna a essere l'elegante berlinetta uscita dallo stabilimento nel novembre del 1967, con alcune licenze: in onore del suo primo e illustre proprietario infatti la carrozzeria, anziché nell'originale colore Nocciola, viene riverniciata nel medesimo Rosso Chianti scelto nel 1968 da Steve McQueen, riprodotto grazie alla formula fornita alla Ferrari dallo stesso Lee Brown. Inoltre sono mantenuti lo specchietto retrovisore carenato sul parafrangente e l'antenna elettrica. Terminato il restauro, la vettura viene esposta al Museo Ferrari nell'ambito della mostra "Da Cinecittà a Hollywood, tutte le Ferrari nel cinema". Ma la storia della "10621" non finisce qui: sarà una delle protagoniste dell'asta organizzata da RM Auctions a Monterey il 15-16 agosto. Fisserà un nuovo record?

Lo specchio del divo

Sopra. Steve McQueen ha voluto lo specchietto retrovisore carenato, un vezzo mantenuto durante il recente restauro condotto da Ferrari Classiche. Durante il lungo lavoro di ripristino è stato ricostruito il padiglione, tagliato negli anni Ottanta quando la vettura venne trasformata in spider. Di serie le "275 GTB" montavano cerchi ruota in lega forati, ma a richiesta erano forniti quelli a raggi.

RIPAGATA DAL DESTINO

Ha attraversato la Cortina di ferro per giungere in Italia al seguito di un diplomatico cecoslovacco. Ereditata dalla figlia del funzionario, nel 2009 è scampata d'un soffio al terremoto in Abruzzo: la vigilia di quel tragico evento, un appassionato l'ha portata a Orvieto

di Massimo Condolo, foto di Alessandro Barteletti





Eterna giovinezza

Nella foto. Il frontale con i quattro fari separati da una zona centrale su cui sono montati gli stemmi di marca e modello nacque nel 1968, con la terza serie. La nostra protagonista, una prima serie del 1962 (nota quindi con tre fari centrali), fu aggiornata dalla stessa Tatra, operazione effettuata su molte vetture ante 1968.

Tra Cecoslovacchia e Unione Sovietica, negli anni Cinquanta, non scorreva buon sangue. E la nomenklatura di Praga si ritrovava a guidare con grande disappunto le ammiraglie russe, che era costretta a utilizzare in virtù dei patti interni al Comecon, il “consiglio di mutua assistenza economica” introdotto nel 1949. Secondo i piani dell'alleanza comunista, infatti, la Cecoslovacchia non doveva produrre auto di classe superiore: quel compito era dei russi.

La Tatra, fondata nel 1850, dal 1952 aveva dovuto dedicarsi alla sola produzione di camion fuoristrada, abbandonando la “T600 Tatraplan”, presentata nel 1946 ed erede di una nobile stirpe di berline aerodinamiche, iniziata nel 1931 con i progetti dell'ingegnere austriaco Hans Ledwinka (1878-1967). Nonostante il diktat di Mosca, proprio nel 1952 František Kardaus e Vladimír Popelár, progettisti della Casa cecoslovacca, iniziavano a lavorare su una nuova ammiraglia che, secondo tradizione del marchio, avrebbe avuto linee aerodinamiche e motore posteriore raffreddato ad aria. Tutto avveniva in gran segreto: Kardaus e Popelár, ufficialmente, svilupparono un autobus a tre assi.

Nel 1954 il modellino in scala su disegno di Zdenek Kovár era ultimato; l'anno dopo c'era già una maquette in dimensioni reali. Nel 1955 il primo pro- ➤



Frequenza oscurata

In alto. La radio a valvole Tesla "2103 BV Luxus" di serie non riceveva in FM; l'attuale proprietario ha installato però un dispositivo d'epoca che consente di ascoltare anche tale frequenza.

A destra. La caldaia a benzina del riscaldamento sotto il sedile anteriore.

Sotto. Il portacenere in bochelite bianca.

In basso. La targhetta del riscaldatore.



totipo marciante era pronto per i collaudi su strada e nel 1956 la "T603" fu presentata al Salone di Brno. La nuova berlina sei luci era moderna e piacevole, con linee che richiamavano stilemi cari alla Casa. La parte frontale era caratterizzata da tre proiettori centrali con carenatura trasparente. Il cuore era un V8 raffreddato ad aria di 2545 cm³ (in origine era previsto un 3,5 litri) preso dal "T805", un camion medio 4x4 in produzione dal 1952. Le prestazioni ne risentivano, ma era pronta l'ammiraglia per riscattare l'orgoglio cecoslovacco. I russi digerirono a stento il boccone amaro e decisero prima di limitare la produzione a 300 unità l'anno, poi di indire una sfida tra Cecoslovacchia e Repubblica Democratica Tedesca. Al vincitore il compito e l'onore di costruire le vetture destinate agli alti papaveri dei due Paesi. Per la "T603" battere la Sachsenring "P250", una "ponton" a tre volumi piuttosto tradizionale prodotta negli stabilimenti ex Horch di Zwickau, fu un gioco da ragazzi.

Nel 1960 il motore (sigla "T603 F") fu aggiornato ("T603 G") e la cilindrata passò da 2545 (75x72 mm) a 2472 cm³ (75x70 mm); la potenza, 95 CV DIN, rimase invariata. La seconda serie, "T2-603", arrivò nel 1962; si riconosceva subito per il nuovo frontale con quattro proiettori centrali inseriti in un pannello in materiale plastico e per i deflettori anteriori. L'anno successivo vide la potenza crescere a 105 CV DIN grazie all'aumento del rapporto di compressione ▶



Il lusso della pelle

A sinistra. Il quadro strumenti con il tachimetro rettangolare. Sotto. I sedili sono a panchetta, con tre posti sia davanti sia dietro. Lo schienale di quello anteriore è frazionato, il posteriore ha il bracciolo centrale. La pelle contraddistingue la versione lusso, sulla base c'era il velluto.



Pronti al decollo

Nella foto. Come per tutte le Tatra il disegno aerodinamico reca numerose "citazioni" aeronautiche, come le due grandi prese d'aria posteriori che permettono al V8 raffreddato ad aria di smaltire il calore in modo efficace.



Esperto di valvole

A sinistra. Accanto a Pierpaolo Cincinelli (a destra) il suocero Enzo Cerquaglia, appassionato di radio d'epoca che ha ricostruito l'apparecchio a valvole assemblando i pezzi ricavati da tre radio.

da 6,5 a 8,2:1 ("T603H"). La terza serie (nome ufficiale "T2-603" Il serie, ma spesso chiamata "T3-603") venne prodotta dal 1968 al 1975; a distinguerla un inedito frontale, sempre con quattro fari accoppiati due a due, ma spostati più ai lati e meglio integrati con l'insieme. Sembra facile distinguere i vari modelli della "603", ma purtroppo il compito è più arduo del previsto. Molte vetture ante 1968 sono state infatti aggiornate presso la stessa Tatra secondo le specifiche della terza generazione. Come è avvenuto con la protagonista di queste pagine, un esemplare del 1962 che oggi appartiene a Pierpaolo Cincinelli, di Orvieto.

Pierpaolo, appassionato di motori raffreddati ad aria (possiede una Vignale "Gamine" e una Lafer "MP"), incappa nella Tatra per caso nel 2009, incuriosito da un'inserzione online: a venderla è la figlia di un diplomatico cecoslovacco, che l'ha ereditata. La "603" si trova a L'Aquila; Pierpaolo è tentato dall'acquisto, ma prima vuole documentarsi sulla storia della Casa e sulla reperibilità dei ricambi. Il 5 aprile 2009 (la vigilia del terribile terremoto di magnitudo 6,3) si reca nel capoluogo abruzzese per ritirare la "603". Come per tutte le vetture di rappresentanza la livrea è nera; gli

Nuova vita in bianco

A sinistra. La "603" come è stata ritrovata a L'Aquila: il colore era nero e la carrozzeria completa, ma i segni del tempo e un po' di ruggine non mancavano.

A sinistra più in basso. La scocca durante la lavorazione, smontata e portata a lamiera.

Sotto. La vista posteriore a fine restauro evidenzia la linea "a scarabeo" tipica delle Tatra. Ampio il lunotto diviso in due sezioni.



CARATTERISTICHE

NONOSTANTE LE FORME DA GROSSA AMMIRAGLIA, LA "603" HA PARTECIPATO A 79 COMPETIZIONI, CON 60 PRIMI POSTI



Motore	Posteriore, longitudinale V8 di 90° Alesaggio 75 mm - Corsa 70 mm Cilindrata 2472 cm ³ Rapporto di compressione 8,2:1 Potenza 105 CV DIN 4800 giri/min Coppia 167 Nm DIN a 3500 giri/min Valvole in testa Distribuzione ad albero a camme centrale Due carburatori doppio corpo Jikov "30 SSOP" Raffreddamento ad aria Impianto elettrico 12 V.
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio a 4 marce sincronizzate Leva di comando sul piantone Frizione monodisco a secco Rapporto al ponte 1:4,1 Pneumatici 6,70-15 Cerchi in acciaio.
Corpo vettura	Berlina 4 porte, 6 posti Struttura autoportante in acciaio Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, molle elicoidali, barra stabilizzatrice Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, bracci oscillanti, molle elicoidali, Ammortizzatori telescopici. Freni a disco, servofreno Sterzo a cremagliera Serbatoio carburante 60 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2750 mm Carreggiata anteriore 1485 mm Carreggiata posteriore 1430 mm Lunghezza 5065 mm Larghezza 1910 mm Altezza 1530 mm Peso a vuoto 1470 kg.
Prestazioni	Velocità 160 km/h Accelerazione 0-100 km/h in 15,5 secondi Consumo medio 13 l/100 km.

altri colori erano il bianco e l'arancione, destinato agli esemplari impiegati nelle competizioni. Se qualcuno ha dubbi sulla carriera agonistica di questa berlina, il palmarès della "603" conta 79 gare, tra cui un Rally di Montecarlo (1960), una Liegi-Sofia-Liegi (1963) e una Spa-Sofia-Liegi (1964). Complessivamente vanta 60 primi posti, 56 secondi e 49 terzi.

Pierpaolo sceglie il bianco per il restauro: per avere la tonalità giusta acquista su Internet due porte da un collezionista ceco; la rete si rivela fondamentale per scovare alcuni componenti, trovati quasi sempre a Praga e dintorni. Fra questi, le tre autoradio a valvole che sono servite a Enzo Cerquaglia, suocero di Pierpaolo e appassionato di radio d'epoca, per assemblarne una funzionante. Vengono sostituiti gli strumenti, le spie del cruscotto e i copri ruota. I pneumatici a fasce bianche giungono dall'Inghilterra. L'impianto di riscaldamento, che funziona con una stufetta a benzina e una turbina ad aria ed è sistemato sotto il sedile anteriore, è stato revisionato. La scocca era fondamentalmente sana: soltanto le zone basse della fiancata sinistra mostravano inneschi di corrosione. L'interno è stato ricostruito in Italia con pelle rossa, prevista per l'allestimento di lusso, mentre quello di serie era in velluto con fasce laterali di finta pelle. La meccanica non ha dato problemi, anche per via dell'uso ridotto: con un controllo generale l'auto è stata rimessa in strada e reimmatricolata in Italia. Un passo indispensabile, perché aveva conservato le targhe di uno Stato che non esiste più, la Cecoslovacchia. 



Addio grigiore

Sopra. Il V8 di 2,5 litri raffreddato ad aria. I vani anteriore e posteriore della prima serie erano verniciati in grigio chiaro; con l'aggiornamento effettuato presso la Tatra adottavano la colorazione blu chiaro delle versioni successive. Nel vano motore c'è un pulsante d'avviamento, usato per dare il "cicchetto" ai carburatori. A sinistra. Il bagagliaio anteriore che include il serbatoio.

SULLE ORME DEL LAUREATO



PUNTATE SU QUESTE



Peugeot "205 1.6 CTI"



Saab "900 Cabriolet"



Mazda "MX-5"



Mercedes "SLK"



Alfa Romeo "Spider 2.0"



BMW "Z3"

Avete appena concluso il vostro corso di studi e siete pronti a calarvi nei panni di moderni Dustin Hoffman al volante di una "scoperta" da collezione? Potete provare a sottoporre a mamma e papà questa super lista. Dodici youngtimer di un certo spessore, che ci piacciono ognuna a modo proprio e con pochissime riserve. Non ci sono solo mezzi "normali", ma anche proposte con nomi blasonati, oggi acquistabili a cifre quasi irrisorie. Insieme a pregi e difetti, una lista di consigli utili per non incappare nel classico "bidone": cosa controllare, quanto spendere, i motori su cui puntare... Perché, in fondo, la scelta della prima auto dev'essere un divertimento

di **Andrea Rapelli**

FIAT "BARCHETTA"

VENTATA D'ARIA FRESCA

Le ultime dichiarazioni di Sergio Marchionne sul ritorno di una spider marchiata Fiat hanno riacceso, semmai ce ne fosse stato bisogno, i riflettori sulla "Barchetta", che gode ancor oggi di una folta schiera di estimatori. Le ragioni sono semplici: prima di tutto la linea, frizzante e simpatica. Così come l'abitacolo, impreziosito da inserti colorati, strumenti circolari, buona abitabilità per due e un discreto vano bagagli, capace di contenere fino a 165 litri di borse (rigorosamente morbide: ricordatelo alla fidanzata). A differenza delle spider Fiat di una volta, qui la meccanica è tutt'avanti. Se state pensando che la guida ne risenta, però, sbagliate di grosso: provata da Quattroruote nel giugno 1996 la "Barchetta" ha fatto segnare un'accelerazione laterale pari a 0,91 g, con un sottosterzo sempre piuttosto limitato. Merito dell'assetto indovinato, certo, ma anche della massa, contenuta in soli 1060 kg. Sotto il cofano batte un 4 cilindri bialbero di 1,7 litri e 130 CV, dotato di variatore di fase, in grado di spingerla fino a 202 km/h rilevati, con la "pratica 0-100" archiviata in 8,7 secondi. Interessanti anche i consumi, perché a 90 km/h si percorrono quasi 16 km con un litro di verde. Non sono da meno lo sterzo, che si meritò addirittura le 5 stelle in pagella, e il cambio a 5 marce, che vanta innesti rapidi e precisi. Le quotazioni sono basse e si aggirano intorno ai 5000 euro. Prima di parcheggiarvi sotto casa l'esemplare dei vostri sogni, però, non scordate alcuni controlli. Dopo aver alzato la moquette dentro il vano bagagli, osservate che non vi sia ruggine. Possono esserci tracce d'acqua nei gruppi ottici posteriori, mentre i proiettori anteriori si graffiano con facilità. Acceso il motore, che deve avviarsi senza strappi, prestate attenzione: se al minimo vibra come un diesel, significa che il variatore di fase va sostituito.



Anni di produzione	1995-2002
Quotazione €	5000
Il nostro giudizio	*****

Tecnica

Potenza CV	130
Cilindrata cm ³	1747
Velocità km/h	202
0-100 km/h s	8,7

Voglia di pizza

Il progetto di Andreas Zapatinas, denominato "Marinara", fu preferito a quello proposto da Chris Bangle, battezzato "Diavola". A ispirare i due nomi furono le omonime pizze.



Porsche "Boxster"



Opel "Speedster"



Chevrolet "Corvette"



Lotus "Elise"



Jaguar "XK8 Convertible"

PEUGEOT "205 1.6 CTI"

PICCOLA PESTE "FIRMATA"

Cambia solo una lettera ma la differenza è sostanziale. Quasi una scelta di campo: la "GTI" per i rallisti in erba, la "CTI" per chi, dopo la prova speciale, non disdegna un giro sul lungomare. In mezzo, una capote in tela a sblocco manuale, 4 posti e un look firmato Pininfarina (che assemblava l'auto a Grugliasco) che fa capire subito le particolarità rispetto alla "205" vulgaris. I fascioni conquistano il bordino rosso, fil rouge che distingue anche l'interno, arricchito da sedili profilati e da una strumentazione che più completa non si può, forte perfino di manometro e termometro olio. Sotto il cofano, quel 4 cilindri "1600" aspirato da 115 CV che muove la meno ambiziosa delle "GTI" (chiusa, c'era anche una 1.9 da 130 CV), in grado di regalare prestazioni da sportiva, visto e considerato che la "205 CTI", pur facendo segnare sulla bilancia 85 kg in più rispetto alla sorellina chiusa, ferma la lancetta a 935 kg. Con un DNA pestifero e una coda che non ne vuole proprio sapere di restare al suo posto in rilascio. Ecco perché la "CTI" sul veloce richiede manico, non essendo dotata di alcun controllo elettronico (manca perfino l'ABS). In ottica d'acquisto non dimenticate di controllare i meccanismi della capote, che possono arrugginire, il lunotto in plastica (piuttosto facile da sostituire) e lo stato generale della meccanica. La protezione dei lamierati dalla ruggine è ineccepibile, mentre nei bagagliaio possono esserci infiltrazioni d'acqua causate dal cattivo stato delle guarnizioni. In questo modo si possono rovinare anche i sedili posteriori per via del ristagno nell'incavo a loro riservato. Infine, ricordate che lamierati e tappezzeria specifici delle "CTI" sono difficili da reperire. Meglio stare alla larga dal carrozziere.



Anni di produzione	1986-92
Quotazione €	4000
Il nostro giudizio	****

Tecnica

Potenza CV	115
Cilindrata cm ³	1580
Velocità km/h	190
0-100 km/h s	9,7

Scorbutica sul bagnato

A sinistra il "1600" eroga un'ottima coppia in un'ampia gamma di regimi. Le prestazioni sono di prim'ordine, ma non esagerate: sul bagnato la "CTI" può diventare impegnativa.

SAAB "900 CABRIOLET"

LA NORDICA PIACE SEMPRE

La "900 Cabriolet" ha resistito molto bene al passare degli anni. La sua linea, molto personale e al tempo stesso elegante, risulta infatti ancora oggi molto gradevole, per nulla scontata. Certo la generazione precedente aveva più carattere, ma nel 1993 si avvertiva la necessità di uno svecchiamento. Ma non è solo apparenza; la qualità costruttiva infatti è notevole e contribuisce non poco a rendere questa cabriolet molto appetibile. Poi, certo, ci sono un'abitabilità per 4 persone e chicche come la strumentazione con la funzione "notte", che oscura tutte le informazioni tranne la velocità per non affaticare gli occhi del guidatore. Da controllare attentamente prima dell'acquisto è la capote in triplo strato azionata da 4 motorini elettrici (più 2 aggiuntivi). La gamma dei motori, tre quattro cilindri a 16 valvole e un V6 da 24 valvole, comprende il "2000" da 131 CV, il "2300" da 150 CV, il "2500" V6 da 170 CV (di derivazione Opel) e infine il "2000" turbo da 185 CV. La versione sovralimentata è quella da scegliere se le prestazioni sono prioritarie.



Anni di produzione	1994-97
Quotazione €	5000
Il nostro giudizio	***

Tecnica

Potenza CV	133-185
Cilindrata cm ³	1985-2498
Velocità km/h	200-230
0-100 km/h s	11,5-8,5

Classico senza tempo

A sinistra. La linea originale, ma al tempo stesso classica, piace ancora oggi. La notevole potenza del motore turbo assicura prestazioni in linea con quelle delle sportive attuali.

MAZDA "MX-5"

GIAPPONESE BRITISH STYLE

Oltre 900.000 esemplari venduti, 25 anni sui passaruota e nessuna voglia di andare in pensione. Dietro allo straordinario successo della Mazda "MX-5" ("Miata" negli Usa, Eunos "Roadster" in Giappone) c'è la precisa volontà di costruire un'auto semplice, affidabile, divertente e con un aspetto che richiami le spider inglesi. Per realizzarla un gruppetto di tenaci e capaci ingegneri di Hiroshima si trovava quasi di nascosto, volentieri oltre l'orario di lavoro, in un capannone anonimo. Il risultato, specie nella prima serie (sigla "NA") è ancora adesso un capolavoro. Non solo per i fari a scomparsa, i gruppi ottici posteriori esposti al Moma di New York o per la capote, da manovrare con una sola mano. Ma anche per una tecnica che fa invidia ad auto ben più blasonate: trazione posteriore, differenziale autobloccante, perfetta ripartizione dei pesi, sospensioni a quadrilateri trasversali. Ecco perché i soli 115 CV del 4 cilindri di 1,6 litri a benzina non sembreranno mai pochi: la guida, complici lo sterzo affilato come un rasoio e il cambio perfetto, è da palati fini. Una palestra, quindi, che permette di scoprire il divertimento offerto dalla trazione posteriore. Solo per questo la piccola Mazda si meriterebbe un posto in garage, ma c'è dell'altro. Costruzione certosina, affidabilità eccellente e perfino un bagagliaio sufficiente per un weekend in coppia (110 litri). I primi esemplari, inoltre, sono già storici. Le quotazioni sono piuttosto basse: le "1600" da 115 CV (in alcuni mercati, fra cui l'Italia, c'era anche il "1600" da 90 CV) si aggirano sui 5000 euro, mentre qualcosa in più valgono le "1800" da 133 CV. Unite a tutto ciò l'ottima disponibilità di ricambi, la meccanica semplice, i costi di manutenzione contenuti e avrete la quadratura del cerchio.



Anni di produzione	1990-97
Quotazione €	5000
Il nostro giudizio	*****

Tecnica

Potenza CV	115
Cilindrata cm ³	1597
Velocità km/h	186
0-100 km/h s	9,5

Fa il verso alla Lotus

Sotto, da sinistra. La "MX-5" presenta una chiara somiglianza con la Lotus "Elan". L'abitacolo, semplice, è realizzato con cura.



MERCEDES-BENZ "SLK"

ADDIO CAPOTE IN TELA

Una roadster che, alla bisogna, può trasformarsi in coupé in soli 16 secondi, grazie alla semplice pressione di un tasto. Con la "SLK", presentata nel 1996 al Salone di Torino, in Mercedes hanno pescato un bel jolly: grazie al tettuccio rigido ripiegabile finalmente la spider diventa un'auto godibile tutto l'anno. Un'intuizione geniale. Per quanto riguarda i motori, non c'è che l'imbarazzo della scelta: "200" da 136 CV (uscito di scena nel 2000), "200 K" da 192 CV (ridotti a 163 nel 2000), "230 K" da 193 CV (portati a 197 nel 2000) e "320", arrivata nel 2000 e spinta da un V6 da 218 CV. Per chi volesse esagerare c'è anche la "SLK 32 AMG" (dall'inverno 2001), animata da un V6 di 3,2 litri da 354 CV. Le quotazioni non faranno storcere troppo il naso a mamma e papà perché si va dai 6000 euro delle quattro cilindri ("200" e "230") per arrivare ai circa 10.000 della cattivissima "32 AMG". Purtroppo gli esemplari in vendita sono quasi tutti con percorrenze elevate: di per sé, questo non è un problema, ma dovrete pretendere un libretto dei tagliandi esemplare. Attenzione anche al compressore volumetrico e al funzionamento del tettuccio, perché eventuali riparazioni presso la rete ufficiale Mercedes costano un capitale.



Anni di produzione	1996-2003
Quotazione €	6000-10.000
Il nostro giudizio	***

Tecnica

Potenza CV	136-354
Cilindrata cm ³	1998-3199
Velocità km/h	208-245
0-100 km/h s	9,7-6,9

Sotto sotto è una berlina

A sinistra. Pochi esemplari e chilometraggi generalmente alti: il mercato non è molto clemente con la "SLK". La meccanica è affidabile; i costi di gestione sono in linea col blasone del marchio.

ALFA ROMEO "SPIDER 2.0"

ATTUALE? NO, PER FORTUNA

Alfa Romeo e "Spider", un binomio intramontabile: occhioni tondi, coda piatta e linee tese, disegnate da Pininfarina, anche sulla quarta edizione il colpo d'occhio è di quelli che lasciano il segno. Così come l'abitacolo, affascinante proprio perché figlio di un tempo che non c'è più: il weekend in dolce compagnia comunque è garantito, grazie al generoso bagagliaio di 300 litri. Ma sono altre le ragioni per le quali ci si mette in garage una "Spider 2.0". La bella guida, per esempio: trazione posteriore, differenziale autobloccante al 25%, massa di soli 1110 kg. Tra le curve, pur con lo sterzo a circolazione di sfere (servoassistito), ci si può togliere più di qualche soddisfazione. E il 2 litri da 117 CV che deriva ancora da quello del 1971 sarà un altro punto di orgoglio. Qui compaiono pure iniezione elettronica e variatore di fase, per uno 0-100 km/h da 10,7 secondi. Più interessante è forse il consumo: 15,4 km/litro a 90 km/h. La somma da sborsare per acquistarne una non è da togliere il fiato: 8000 euro. Come su ogni spider le ispezioni pre acquisto devono riguardare la capote e il lunotto, in plastica, che col tempo si opacizza. Mettetela sul ponte e riuscirete poi a individuare meglio eventuali trafileggi d'olio e la presenza di ruggine nel sottoscocca. Una volta avviato il motore, ascoltate attentamente il 4 cilindri al minimo: se sentite un battito, può essere la catena di distribuzione che sbatte contro le pareti del monoblocco. In questo caso, fate verificare dal meccanico che il tendicatena abbia ancora corsa per avviare all'inconveniente. In marcia occorre prestare attenzione al cambio, perché il sincronizzatore della seconda e l'ingranaggio invertitore della retro possono avere problemi, e al differenziale: se "fischia" molto, bisogna revisionarlo.



Anni di produzione	1990-94
Quotazione €	8000
Il nostro giudizio	***

Tecnica

Potenza CV	117
Cilindrata cm ³	1962
Velocità km/h	188
0-100 km/h s	10,7

I segni del tempo

Sotto, da sinistra. Il posto guida, con il grande volante e il cambio quasi orizzontale, è un must per gli alfisti Doc. La silhouette della "Spider" poi è intramontabile.



BMW "Z3"

HA SEDOTTO ANCHE JAMES BOND

In un certo senso è "colpa" di quest'auto se James Bond nel film "Goldeneye" (1995) ha deciso di tradire, almeno momentaneamente, l'Aston Martin per la BMW. Perché la "Z3" può contare su una linea che farà girare un sacco di teste al vostro passaggio. Il lungo cofano, le fiancate con le "branchie" che citano la "507" e la coda tornita la inseriscono, di diritto, nel novero delle spider più affascinanti di sempre. Ma la "Z3" non è solo look: i tecnici bavaresi, alla ricerca del perfetto bilanciamento delle masse, hanno arretrato il motore dietro l'assale anteriore. Tutto questo, unito alla trazione posteriore e alle raffinate sospensioni, rende la guida perfetta tra le curve. Sotto il cofano, nessun dubbio: dev'esserci il 6 in linea. La scelta non manca: "2000" da 150 CV, "2200" da 170 CV, "2500" da 184 CV, "2800" da 193 CV e "3000" da 231 CV (c'è anche la "M" da 321 CV, ma è un altro film...).

All'altezza lo sterzo, rapido e preciso e il cambio, veloce e dalla corsa corta. In rete si trova una gran

quantità di esemplari, con le quotazioni più disparate: diffidate dalle offerte sotto gli 8000 euro. Infine, i controlli: oltre alla capote, con alti chilometraggi è probabile che siano da verificare dischi, trapezi delle sospensioni anteriori, ammortizzatori e distribuzione.



Anni di produzione	1996-2002
Quotazione €	9000
Il nostro giudizio	***

Tecnica

Potenza CV	150-231
Cilindrata cm ³	1991-2979
Velocità km/h	210-240
0-100 km/h s	8,9-6,3

Ritorno al futuro

A sinistra. La "Z" sta per "Zukunft" ossia "Futuro": viene utilizzata per la denominazione dei modelli "speciali". La "Z3" veniva prodotta a Spartanburg, negli Stati Uniti.



PORSCHE "BOXSTER"

ENTRY LEVEL SARÀ LEI...

Azi la mano chi non ha mai sognato di possedere una Porsche. Ferraristi esclusi, ovviamente. Ora quel desiderio è realizzabile: per una "Boxster" prima serie infatti si spendono mediamente 12.000 euro. Per tale somma si ha in cambio una spider coi fiocchi, biposto - gli amici prenderanno la loro, di auto - e con ben due vani bagagli, anteriore e posteriore, inaspettatamente capienti (260 litri in totale). La raffinatezza meccanica è in linea con la tradizione di Zuffenhausen: 6 cilindri boxer di 2,5 litri (nel 1999 portato a 2,7 litri) raffreddato a liquido e collocato in posizione posteriore-centrale, ripartizione dei pesi da auto da corsa (47%-53%) e sospensioni a schema McPherson. Con questi ingredienti, potete immaginare il "sapore" della guida: sui percorsi tortuosi la "Boxster" è imprevedibile. Parte del merito va allo sterzo, che conquistò ben 5 stelle nella prova di Quattroruote e al cambio a 5 marce. Il motore non incolla la schiena al sedile ma sa elargire una certa verve, forte dei suoi 204 CV (saliti a 220-228 col motore "2700"). E si lascia maltrattare anche a regimi quotidiani, nel traffico di tutti i giorni, senza fare una piega e bevendo sempre il giusto. A causa della difficile posizione del motore, la Casa ha cercato di allungare gli intervalli di manutenzione con catena di distribuzione al posto della cinghia, recupero automatico del gioco valvole e tenditori automatici delle cinghie accessori. Sulla "Boxster", quindi, limitatevi a controllare la capote, a sblocco manuale ed azionamento elettrico e, se avete qualche dubbio, fate una visita presso la rete ufficiale. Là, i costi però non sono per tutti. Per chi ha velleità (e disponibilità) superiori, c'è la "3.2 S" da 252 CV (cresciuti poi a 260 CV), introdotta a fine 1999.



Anni di produzione **1996-2003**

Quotazione € **12.000-14.000**

Il nostro giudizio *********

Tecnica

Potenza CV **204-260**

Cilindrata cm³ **2480-3179**

Velocità km/h **240-258**

0-100 km/h s **6,9-6,4**

Le uova son servite

A sinistra dal basso. Il frontale, come per la "911" serie "996", è caratterizzato da proiettori allungati, definiti ironicamente dagli appassionati "a uovo al tegamino". Più riuscita, invece, la coda. L'abitacolo offre l'elevato livello di finitura tipico di tutta la produzione Porsche.



OCCHIO ALLA POTENZA E ALL'ETÀ

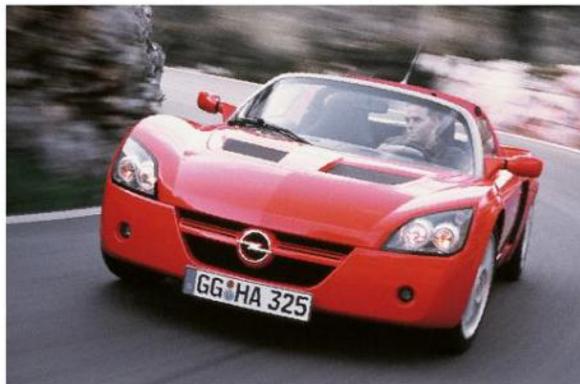
Per mettersi al volante delle nostre protagoniste occorre che sia trascorso almeno un anno dalla data di conseguimento della patente. Durante i primi 365 giorni, infatti, si possono guidare auto che abbiano un rapporto potenza/tara fino a 55 kW/tonnellata, o comunque che non superino la

potenza massima di 70 kW (95 CV). Attenzione anche all'età della vettura: le agevolazioni fiscali per le "storiche" sono previste per le automobili con un minimo di vent'anni (il limite varia da Regione a Regione). Inoltre alcune polizze specifiche prevedono limitazioni in base all'età del conducente.

OPEL "SPEEDSTER"

IL PREZZO DEL PIACERE

A Rüsselsheim devono aver fatto un ragionamento piuttosto semplice: vista e considerata la proprietà del marchio Lotus, all'epoca appartenente a GM, perché non utilizzare il meraviglioso telaio dell'"Elise" per tirar fuori una sportiva marchiata Opel? La genesi della "Speedster" è tutta qui. Se l'anima rimane in alluminio incollato, la carrozzeria presenta spunti inediti, con linee secche e rigorose. A spingerla, un 4 cilindri Opel di 2,2 litri e 147 CV, che uniti ai 996 kg in ordine di marcia danno uno 0-100 km/h da 6,9 secondi e una velocità massima pari a 223 km/h. Ma il piacere di guida si misura soprattutto dallo sterzo, chirurgico (senza servoassistenza), dall'assetto pronto corsa, da reazioni velocissime. Così tanto che occorre una buona capacità di guida per non farsi sorprendere, anche perché dei controlli elettronici nemmeno l'ombra. Il bagagliaio riesce a contenere solo la pochette della (malcapitata) fidanzata, l'autoradio non si può raggiungere dal posto guida e se piove ci si bagna anche a capote chiusa.



Anni di produzione	2001-04
Quotazione €	14.000
Il nostro giudizio	****

Tecnica

Potenza CV	147
Cilindrata cm ³	2198
Velocità km/h	223
0-100 km/h s	6,9

Per uomini veri

A sinistra. Proprio come accade sulla "Elise", anche la "Speedster" richiede grandi doti di resistenza, in coda sotto il sole cocente. Ma tra le curve ripaga, eccome...

CHEVROLET "CORVETTE CONVERTIBLE"

MAGGIORATA ALL'AMERICANA

Un po' di coraggio, per presentarsi a un appuntamento con gli amici al volante di una "Corvette", ci vuole. Non foss'altro perché l'oggetto in questione ha dimensioni a stelle e strisce (è lunga 4,57 metri) e un'estetica piuttosto vistosa, specie nel giallo dell'esemplare in foto. Di certo la filosofia yankee della "Vette", nel nostro caso la "C5", è legata alla tradizione: la carrozzeria è in vetroresina (lo è dal 1953) e tutto è sovradimensionato, a partire dal motore, un V8 aspirato di 5,7 litri con distribuzione ad aste e bilancieri, in grado di scaricare 344 CV sulle ruote posteriori con una sonorità profonda da brivido. Inoltre risulta estremamente godibile a tutti i regimi, grazie alla poderosa coppia di 49,2 kgm, che consente sempre di riprendere velocità in scioltezza. A tal proposito, premuratevi di cercare gli esemplari dotati di cambio manuale a 6 marce, all'epoca disponibile solo a richiesta. Di serie c'era un robusto ma piuttosto lento automatico a 4 rapporti, che fa peggiorare anche i consumi, già proibitivi (in città di solito si coprono i 5 km/l). Abitabilità e spazio per i bagagli (187 litri) soddisfano, per un'auto del genere. Inaspettato per un'americana è l'ottimo handling, merito della buona distribuzione dei pesi ottenuta con lo schema transaxle e delle sospensioni a regolazione elettronica (optional). Le quotazioni non sono eccessive, ma la disponibilità di esemplari venduti ufficialmente in Italia, grazie a una piccola e selezionata rete di concessionarie Opel, è esigua. La meccanica è semplice e robusta, ma bisogna prestare attenzione al corretto funzionamento delle sospensioni attive e accertarsi che il precedente proprietario abbia eseguito la manutenzione ordinaria.



Anni di produzione	1998-2003
Quotazione €	15.000
Il nostro giudizio	***

Tecnica

Potenza CV	344
Cilindrata cm ³	5666
Velocità km/h	273
0-100 km/h s	5,5

Il meglio degli States

Sotto. Carrozzeria muscolosa, generoso e potente V8, buon comportamento dinamico, prestazioni da supercar. Si può desiderare di più?



LOTUS "ELISE"

INGLESINA DA COCCOLARE

"Semplifica e alleggerisci": questo il principio ispiratore delle vetture di Colin Chapman. Fra cui la "Elise", 720 kg in poco più di 3,70 metri. Tutto su questa pepata inglesina è pensato in funzione della guida. L'angusto interno è stato spogliato dagli orpelli "superflui" (non c'è nemmeno il climatizzatore) e perfino i sedili si sono asciugati nell'imbottitura. Salirci impone contorsioni non da tutti. Occhio, perché la fidanzata potrebbe non gradire, al pari del vano bagagli "lillipuziano", tra il paraurti e il motore. Se invece siete tra quelli che mettono il piacere di guida al primo posto, allora non ci sono rivali: il telaio, in estrusi di alluminio, garantisce una rigidità paragonabile a quella di un'auto da corsa, l'assetto è marmoreo così come lo sterzo non servoassistito, e ogni minuscolo granello d'asfalto si ripercuote sulle vertebre. In posizione centrale-posteriore c'è il piccolo motore Rover "Serie K" di 1,8 litri e 16 valvole, per 120 modesti cavalli. Ciò nonostante la "Elise" scatta da 0 a 100 km/h in soli 5,9 secondi. I prezzi sono alti e superano volentieri quota 15.000 euro. L'affidabilità, inoltre, non è esattamente a prova di bomba, soprattutto a causa del "1800" Rover che, mal raffreddato là dietro all'abitacolo, tende a bruciare guarnizioni della testata come fiammiferi. Diffidate, inoltre, dagli esemplari sfruttati tra i cordoli. E da quegli scellerati proprietari che l'hanno trascurata: l'"Elise" esige molte attenzioni.



Anni di produzione	1996-2000
Quotazione €	16.000
Il nostro giudizio	****

Tecnica

Potenza CV	120
Cilindrata cm ³	1796
Velocità km/h	202
0-100 km/h s	5,9



Nessuna distrazione

Sopra. Gli interni sono decisamente spartani e l'autoradio è considerata un lusso. Non parliamo poi del "clima", che non è stato previsto: aumenterebbe il peso...

JAGUAR "XK8 CONVERTIBLE"

VIZIATI DA PELLE E RADICA

Il difficile sarà convincere i vostri genitori. Cercheremo quindi di darvi manforte, cominciando dal fatto che la linea da sola, a parer nostro, può valere il prezzo del biglietto. Per non parlare dell'abitacolo: pellami pregiati, radica a profusione, regolazioni elettriche a pioggia. Insomma, farete un figurone (e vale anche per il papà!). Il rischio, considerate le misure extralarge, è quello di dover parcheggiare lontano dal locale per l'aperitivo. Un disagio sopportabile, specie quando affonderete il gas: il sound del V8 di 4 litri da 284 CV (nell'autunno 2002 la cilindrata salirà a 4,2 litri e la potenza crescerà a 298 CV) ripagherà di ogni fatica. Al misto stretto questa "Jag" preferisce le curve ampie, più adatte alla sua mole. La souplesse di guida è garantita anche dal cambio automatico a 5 rapporti, dal controllo di trazione e dall'ABS: un altro pregio da far presente in famiglia. Che, però, immaginerà i consumi alle stelle (in città si fanno i 5,8 km/l), le prestazioni elevate e la complessità tecnologica foriera di guai. C'è del vero in tutto questo, perché per mettere mano sulla "XK8" ci vogliono meccanici competenti, che si fanno pagare. Infine i costi di assicurazione e bollo, in attesa che diventi "storica", incidono non poco.



Anni di produzione	1996-2003
Quotazione €	16.000
Il nostro giudizio	***

Tecnica

Potenza CV	284-298
Cilindrata cm ³	3996-4196
Velocità km/h	250
0-100 km/h s	6,7-6,4

Una tradizione maiuscola

A sinistra. La presenza scenica della "XK8" è fuori discussione. Molto british l'abitacolo, rifinito con cura e con materiali di qualità. Nella "XK8" sono evidenti i riferimenti stilistici alla celeberrima "E Type".



RITROVAMENTI Fiat "600 D Multipla"



UN MUSEO *nel fienile*

Un giro in moto nelle colline dell'Oltrepò e in una cascina ecco apparire per caso una "collezione" di veicoli storici a due e quattro ruote dimenticati, fra cui Fiat, Lancia, Volkswagen e Gilera. Alcuni ormai sono ridotti a semplici donatori di ricambi, ma altri possono essere ancora salvati

testo e foto di **Riccardo Tosi**

Miradolo è un piccolo paese in provincia di Pavia, conosciuto principalmente per le sue terme, che offrono ai visitatori anche un interessante museo di vetture d'epoca, riunite quarant'anni fa grazie alla passione dell'allora proprietario.

Tutto attorno vigneti su belle colline, le prime che si incontrano uscendo da Milano in direzione Sud. Sulla cima di una di queste per decenni ha riposato indisturbata una Fiat "600 D Multipla", chiusa al buio di un fienile in disuso e che, chi scrive, ha scoperto per puro caso durante un giro in moto primaverile.

La "scintilla" che ha per prima scatenato la curiosità verso la vecchia cascina della quale il fienile fa parte si presenta sotto forma di antico carro per la spremitura delle uve, vecchio di almeno 150 anni, un tempo trainato da un cavallo verso le varie destinazioni locali dove il suo servizio era richiesto. Un oggetto a quattro ruote ormai del tutto scomparso, che chiudeva la vista su quello che in realtà lo spazio retrostante custodiva, inclusa la nostra multicolore "600 Multipla". Secondo quanto raccontato dal fattore, fu acquistata usata a Milano, ritargata Pavia e utilizzata nel paese di Miradolo dal gruppo canoro dei "Bambini Piangenti", in verità pochissimo conosciuto al di fuori della zona, sino ai primi anni 70, quando venne regalata a chi l'ha conservata intatta sino ai giorni nostri dopo pochi anni di uso sporadico quale furgone per le esigenze della fattoria. Purtroppo la carrozzeria della >



Scopritore di tesori

Sopra. Il "nostro" Riccardo Tosi, appassionato di motociclette e di Volkswagen raffreddate ad aria, sempre alla ricerca di tesori nascosti.

A destra. La vettura appena uscita dal suo ricovero; fortunatamente i freni non erano bloccati e i pneumatici hanno retto una leggera gonfiata. Tutte le cromature saranno ovviamente da rifare così come gli interni, anche se completi.





Ormai è un blocco unico

Sopra. Il quattro cilindri di 767 cm³ è bloccato da tempo, ma completo. Il vano motore rivela l'originale livrea bianca della nostra "600".

In alto. La plancia multicolore è probabilmente l'eredità lasciata dal gruppo canoro "Bambini Piangenti" di Miradolo (PV), che per anni ha usato la "Multipla".

A destra. Il tetto ha dovuto sopportare pesi "non previsti"...

FANTASMI NELL'OMBRA

Sono ancora tante le sorprese che questa cascina fuori dal tempo riserva al visitatore. Una prima veloce occhiata ha rivelato una coppia di romantiche Fiat "500 C Belvedere" (foto in basso a destra), qualche "600" e una "1100", oltre a una Volkswagen "Maggiolino", bellissima nel suo Perlweiss originale. Sfidando coperture molto malferme e labirinti di rottami metallici si raggiunge una Lancia "Fulvia Coupé 1,3 S" (foto sotto a sinistra), alla quale è stato sostituito il motore originale con un più potente "1600", e un certo numero di motociclette un tempo comuni sulle nostre strade come la Gilera "98 Giubileo" (foto in alto a destra).



"600 Multipla" ha sofferto molto in questi anni di inattività: il tetto del suo ricovero presenta infatti diversi buchi e il pavimento è in semplice terra battuta. Praticamente esposta alle intemperie, la carrozzeria è quindi marcita nella parte inferiore; fortunatamente però la vettura è completa di tutto, persino delle chiavi di accensione ancora nel quadro; i sedili posteriori sono intatti così come i vetri, piuttosto costosi e difficili da recuperare se mancanti.

Le condizioni della monovolume sono le stesse di tutte le altre automobili ospitate in questa fattoria fuori dal tempo; parcheggiate quando ancora funzionanti, hanno sì sofferto pioggia e umidità, ma negli anni non sono state depredate e potranno, se liberate dalla loro forzata prigionia, diventare ottime donatrici di ricambi quand'anche non fossero restaurabili.

La simpatica "600" ci ha portato a scoprire tanto altro, una vera collezione di vecchie Fiat che in epoche precedenti avevano subito il suo medesimo destino: rinchiusi al buio dopo una breve carriera su accidentate stradine di campagna.

Addentrandosi (non senza fatica) in quello che una volta era un vero fienile ecco fare capolino due Fiat "500 C Belvedere", una "1100 D", una

Lancia "Fulvia Coupé" (con targa agricola!), una seconda "600 Multipla" ancora immatricolata, una Volkswagen "Maggiolino" del 1962 e diverse motociclette anni Cinquanta e Sessanta, quasi tutte Gilera.

Una raccolta veramente inaspettata in un territorio come quello immediatamente a ridosso di Milano, così finemente battuto per anni dai cercatori di vetture d'epoca, a dimostrazione di quanto ci sia ancora da scoprire in Italia. Un gruppo di "storiche" messe assieme non dalla passione per le automobili classiche, ma semplicemente dal rifiuto di buttare via qualcosa che in un futuro anche lontano sarebbe potuto tornare utile, un atteggiamento che spesso ha permesso a tanti veicoli di sopravvivere fino ai nostri giorni.

La nostra "600 D Multipla", liberata dall'oblio e da un tetto che lasciava passare troppa acqua, attende ora un meritato restauro che le ridoni l'originaria livrea bianca, eliminando il giallo e le pennellate che per anni l'hanno identificata come "La macchina dei Bambini Piangenti". Il dilemma è ora se dare una mano anche alle altre sue compagne di sonno, alcune talmente incastrate e al buio da non essere fotografabili, o se lasciarle riposare per sempre. Cosa ne pensate? **R**

Lamierati irrecuperabili

Sotto. La carrozzeria è molto compromessa in tutta la parte bassa, ma i lamierati riprodotti sono disponibili da molti rivenditori specializzati. La vernice gialla fu applicata a pannello negli anni 70.



L'ELEGANTE LAVORATORE

Non pensate che sia facile avvistare oggi questo camioncino su strada. Ancora meno un esemplare perfettamente restaurato come il nostro e nobilitato dal cassone in legno. Realizzato ad hoc per trasportare, all'occorrenza, qualche cassa di buon vino

di Maurizio Schifano, foto di Alfredo Albertini





Spazio in quantità

Sopra. Il cassone ha una lunghezza di 2,30 m e una larghezza di 1,60 circa. L'altezza delle sponde è di 30 cm, al pari di quelle originali in lega leggera.

Foto grande. All'ingresso della Società Agricola Usiglian del Vescovo, a Palaia (PI), location del servizio.

Difficile imbattersi in un Fiat "900" nelle condizioni perfette di quello che vi mostriamo in queste pagine. Lanciato nel 1976, come ultima evoluzione di una fortunata dinastia derivata all'inizio degli anni Sessanta dalla "600 Multipla", questo piccolo ma duttile veicolo commerciale fu prodotto, in vari allestimenti, nella serie "T" dal 1976 al 1980, e quindi nella serie "E" dal 1980 al 1986, per un totale di oltre 500.000 esemplari, ormai in gran parte rottamati. Non è quindi facile incontrarne qualcuno ancora al lavoro; quasi impossibile poi è vedere un "900" allestito con cabina a due posti e cassone, versione che non era prodotta dalla Casa bensì da carrozzieri esterni.

Il nostro protagonista, scovato a Santa Croce sull'Arno, in provincia di Pisa, fu allestito nel 1984 dalla Carrozzeria Coriasco. Fondata a Torino nel 1921, l'azienda nel 1938 si era specializzata nella realizzazione di veicoli commerciali e pubblicitari, su telai in prevalenza Fiat. Alla fine degli anni Cinquanta era stata proprio la Carrozzeria Coriasco a proporre il primo furgoncino derivato dalla "600 Multipla"; quando, all'inizio degli anni Sessanta, la Fiat aveva deciso di produrre il suo "600 T", la carrozzeria torinese aveva ricevuto l'incarico di allestirne la versione "Camioncino" e tale incarico era stato rinnovato per i successivi modelli "850 T" e "900", sia "T" che "E".

Caratteristiche dei "900" carrozzati Coriasco erano le sponde del cassone, ribaltabili e asportabili, realizzate in lega leggera anodizzata con finitura opaca; quella posteriore mostrava una grande scritta "Coriasco" stampata in rilievo. L'esemplare del servizio esibisce invece delle robuste sponde in legno intelaiate, fatte appositamente costruire dall'attuale >

Economie di scala

A destra. Il volante e il quadro strumenti sono quelli montati anche sulla Fiat "127". La plancia, con imbottitura di sicurezza e vano radio, ha però un disegno specifico.

Sotto. Caratteristici della serie "E" i fanali rettangolari.



proprietario, Sergio Parrini, 64 anni, meccanico in pensione; il pianale, rimasto quello originale in lamiera d'acciaio nervata, è coperto da una tavola dello stesso legno. "Quando nel 2010- ricorda Sergio - ho comprato da un'azienda agricola questo camioncino che mi aveva suscitato simpatia, pagandolo 600 euro, il cassone era molto rovinato. Per almeno vent'anni era stato usato per trasportare, senza alcun riguardo, cassette di frutta e verdura e, all'occorrenza, anche di vino. Le sponde, ammaccate e graffiate, erano ormai irreparabili e non se ne potevano trovare certo di nuove; la lamiera del pianale invece si poteva risanare. Alla fine ho deciso per questa soluzione personalizzata, che in caso di danni permette riparazioni facili e che, secondo me, è pure elegante. Le sponde originali comunque le ho conservate". Meno rovinato del cassone, le fiancate e la cabina del nostro camioncino necessitavano comunque del lavoro di un buon carrozziere.

La meccanica invece, di per sé robusta e poco sfruttata (i chilometri all'attivo erano poco più di 80.000), aveva bisogno solo di un bel tagliando, con messa a punto della distribuzione, dell'accensione e della carburazione. A conti fatti, spendendo meno di 1000 euro, grazie all'amicizia del carrozziere e a molti lavori fatti da sé, Sergio ha rimesso a nuovo un veicolo decisamente interessante sul piano storico, se non collezionistico.

Il "Camioncino" Coriasco condivide con gli altri "900 E" prodotti in proprio dalla Fiat tutte le caratteristiche meccaniche ed estetiche che distinguevano questa serie dalla precedente "T": cornice e riquadri della mascherina in argento satinato, grandi retrovisori rettangolari in plastica, fanali posteriori rettangolari uguali a quelli dei fratelli maggiori Fiat "238" e "242", paraurti più spessi di colore nero, cerchi ruota tipo Fiat "128", freni anteriori a disco, lavavetri con pompa elettrica montata dietro al frontale e, di conseguenza, ruota di scorta alloggiata sotto il pianale e non più dietro al frontale. La cabina



Il legno lo rende unico
Nella foto. All'occorrenza le sponde si possono smontare. Si noti la tavola fissa con funzione estetica e protettiva del pannello posteriore della cabina. Alla guida il proprietario, Sergio Parrini, addetta al carico Eleonora Russo, che ha posato per noi.

Vano coperto

A destra. La carrozzeria a cassa portante consente di ricavare un vano di carico di notevole cubatura, accessibile dalle fiancate.

Sotto. Leggero, agile e scattante, questo camioncino, almeno quando è scarico, si rivela piuttosto divertente da guidare.



Difficile metterci mano

A destra. La disposizione del motore è identica a quella adottata per le berline "600" e "850"; il suo ridotto ingombro verticale permise di alloggiarlo sotto un pianale di altezza relativamente contenuta. L'accessibilità per la manutenzione però è un po' critica.



CARATTERISTICHE

Motore	Post. longitudinale - 4 cilindri in linea Alésaggio 65 mm - Corsa 68 mm Cilindrata 903 cm ³ Potenza 35 CV DIN Valvole in testa, aste e bilancieri Carburatore monocrampo invertito Impianto elettrico 12 V, batteria 34 Ah.
Trasmissione	Cambio a 4 marce sincronizzate Rapporto al ponte 5,57:1 Pneumatici 155 SR13 Reinforced.
Corpo vettura	Camioncino 2 porte, 2 posti Carrozzeria a cassa portante in acciaio Cabinia in acciaio, sponde in legno (originali in lega leggera) Sospensioni ant. e post. a ruote indipendenti, bracci oscillanti, molle elicoidali, ammortizz. idraulici telescopici a doppio effetto, barra stabilizzatrice anteriore Freni idraulici ant. a disco, post. a tamburo Sterzo a vite e rullo Serbatoio carburante 32 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2020 mm Carreggiata ant./post. 1224/1186 mm Lungh. 3775 mm - Largh. 1605 mm Altezza 1635 mm Peso in ordine di marcia 880 kg Portata utile 600 kg.
Prestazioni	Velocità oltre 100 km/h.



però, che tradisce una costruzione artigianale, con saldature interne a vista, vanta un rivestimento del cielo in panno e un rivestimento del pannello posteriore in finta pelle imbottita, mentre le versioni furgone della Fiat mostrano solo due cuscini poggiatesta. In compenso i pannelli interni delle porte sono in lamiera, mentre sulle versioni di produzione Fiat sono in masonite rivestita di finta pelle. Diverso anche il sedile, a panchetta, anziché con schienale unico e sedute separate.

Su strada il camioncino, comodo in manovra grazie alla leggerezza dello sterzo dovuta alla meccanica "tutto dietro", si dimostra brillante; il 4 cilindri tipo "100 G", che deriva da quello delle "850 Sport" e adotta una testa derivata invece da quello della "127", privilegia la coppia piuttosto che la potenza; in ogni modo i suoi 35 CV, a fronte di un peso di 880 kg, consentono un buono spunto pure in salita, se non si esagera con il carico. Il fuorigiri per questo motore non è un problema, come sa chi ricorda il frastuono al passaggio di molti di questi piccoli veicoli commerciali tirati allo spasimo, ma nei lunghi rettilinei in pianura si sente la mancanza di un cambio con la quinta di riposo, che non fu mai offerto. Restaurato e nobilitato dal cassone in legno, che lo rende un pezzo unico, il camioncino di Sergio non è più un rude veicolo da lavoro, ma non si tira certo indietro quando si tratta di caricare qualche cassa di buon vino. **R**

DUE TEMPI, CINQUE POSTI

Rinata nel 1948 dalle ceneri dell'azienda fondata nel 1928 da Carl Borgward e Wilhelm Tecklenberg, la Goliath cercò di combinare un corpo vettura spazioso con una meccanica semplice ed economica, adatta a una nazione da ricostruire

di Massimo Condolo

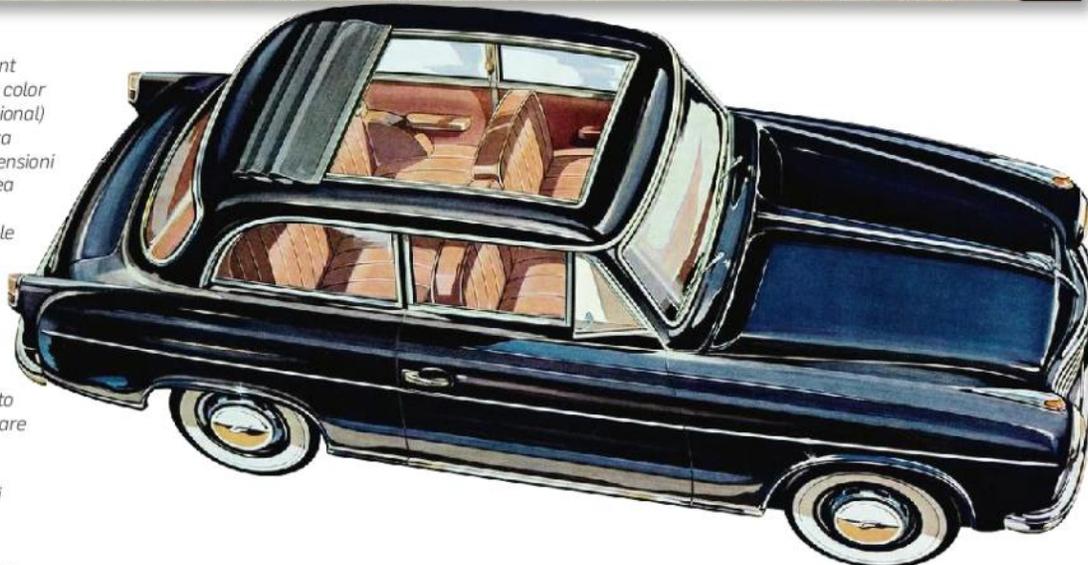


Mini "ponton"

Sopra. La copertina del depliant del modello 1956; la "GP 900" color Tiglio (una delle sette tinte optional) è disegnata con una prospettiva allungata che enfatizza le dimensioni esterne e dell'abitacolo. La linea segue gli stilemi "ponton", di origini americane, comuni alle coeve Fiat "1400" e Mercedes-Benz "190".

Il cielo in una macchina

A destra. A listino c'era solo la berlina con tetto chiuso; il tetto apribile in tela era fornito come optional. Lo stile fa pensare a una scocca portante, ma la struttura era a traliccio centrale. Il motore a due tempi di 887 cm³ era anteriore.



Meglio tutto avanti
 A destra. La trazione anteriore
 garantisce spazio all'interno,
 ma i passaruota impedivano
 l'installazione di un divano posteriore
 a tre posti. Rimediava l'ampia
 panchetta anteriore, con sedile fisso
 e schienale ribaltabile asimmetrico.



Der Innen des Wagen ist so groß gebaut,
 daß man sich auch mit drei Personen bequem
 sitzen kann.

Der freie Blick durch die gewölbte Windschutzscheibe und die damit verbundene ausgezeichnete Übersicht über die Fahrbahn und den dichten Verkehr verleiht Ihnen sofort ein Gefühl der Sicherheit. Nichts stört Ihre Sicht. Diesem Wagen können Sie fest vertrauen.

- Una delle caratteristiche, che alle dei motoristeleuteri und interessierten besonders herkommen sind die vergrößerte Fahrgastkapazität des Goliath. Sie ist dies:
1. Die vergrößerte Fahrgastkapazität wird durch die verbundene Sicherheit durch die Fronte in die durch die GOLIATH erreicht.
 2. Die breite, tiefe, vergrößerte Fahrgastkapazität ermöglicht Ihnen, mit dem Wagen durch enge Straßen zu fahren.
 3. Die tiefe, tiefe, vergrößerte Fahrgastkapazität ermöglicht Ihnen, mit dem Wagen durch enge Straßen zu fahren.
 4. Die tiefe, tiefe, vergrößerte Fahrgastkapazität ermöglicht Ihnen, mit dem Wagen durch enge Straßen zu fahren.

Im Goliath sind die Hinterräder etwas tiefer als die vorderen.



Schon eine Probefahrt
 wird Sie begeistern!

Bitte, steigen Sie ein und nehmen Sie Platz hinter dem elfenbeinfarbenen Lenkrad. Machen Sie es sich bequem in dem weichgepolsterten Sitz, der sich Ihrem Körper so anschmiegt, daß Sie gar nicht mehr aussteigen möchten.

Der freie Blick durch die gewölbte Windschutzscheibe und die damit verbundene ausgezeichnete Übersicht über die Fahrbahn und den dichten Verkehr verleiht Ihnen sofort ein Gefühl der Sicherheit. Nichts stört Ihre Sicht. Diesem Wagen können Sie fest vertrauen.

Mit einem Blick erfassen Sie alle Instrumente, die hierdurch auf dem Armaturenbrett angebracht sind. Die Bedienungsknopfe für Anlasser, Starter, Innenlicht, Beleuchtung, Scheinwerfer und Heizung sind in geordneter, so daß Sie beim Verlassen des Wagens mit einem Griff ausschalten können. Die Handschuhkassen nimmt alle Ihre Utensilien für Sie auf. Direkt vor Ihren He-

links den Abblendschalter und rechts den Blinkerschalter mit automatischer Rückstellung. Unterhalb des Armaturenbrettes liegt die Verriegelung für die Motorhaube.

Ein Autosuper, „Ganz leis erklingt Musik“, läßt sich leicht in das form schöne Armaturenbrett einordnen.

Ein leichter Druck auf den Schlüssel, eine kleine Drehung, und der Motor „kommt“. In wenigen Sekunden sind Sie dann auf 110 km/h. Die tiefe, tiefe, vergrößerte Fahrgastkapazität ermöglicht Ihnen, mit dem Wagen durch enge Straßen zu fahren.



Quasi cabriolet
 Sopra. La versione "Cabrio-limousine" aveva il tetto che si apriva fino al coperchio del baule.
 In alto. Il cruscotto di ispirazione americana. Il cambio (4 marce sincronizzate) è al volante.
 A sinistra. Per accogliere tre valigie e una borsa il vano bagagli si spingeva in parte nell'abitacolo.



Platz einbringen, gerade dann oder wenn jemand gerade einsteigen will. Die tiefe, tiefe, vergrößerte Fahrgastkapazität ermöglicht Ihnen, mit dem Wagen durch enge Straßen zu fahren.

Das Wollen-Motor ist mit der besten BOCH-Bremse ausgerüstet, die eine gewisse Kontrolle über das Auto in allen Situationen ermöglicht. Die tiefe, tiefe, vergrößerte Fahrgastkapazität ermöglicht Ihnen, mit dem Wagen durch enge Straßen zu fahren.

- Unvergleichlich niedriger Kraftstoffverbrauch von nur 6,7 Litern pro 100 km.
- Robustheit, leichte Auswertung der Kraft.



SINFONIA *dei sensi*

“La vettura più bella? Da scegliere con l'olfatto!”, così il nostro inviato a uno degli eventi più esclusivi del panorama motoristico mondiale. Cronaca di una prima volta, tra auto da sogno

di Claudio Zara.
foto di Alberto Novelli e Massimo Delbò



P

artecipare al Concorso d'Eleganza di Villa d'Este, accompagnati da un esperto di Ruoteclassiche (Massimo Delbò), è sicuramente nell'agenda ideale di ogni appassionato Doc. Ricevere la telefonata dalla redazione che annuncia la possibilità di partecipare alla giornata del sabato, quella a inviti, per potere narrare questa esperienza a un pubblico di appassionati è indubbiamente una grande soddisfazione che si riverbera fino al giorno dell'evento. Immersi nel parco della villa, le emozioni accendono subito tre sensi: la vista, sedotta da auto di assoluta rilevanza storica e collezionistica; l'udito, che permette di godere della "musica" prodotta da alcuni formidabili motori a 8, a 12 e anche a 16 cilindri (la Maserati "4V", vincitrice di classe); l'olfatto, strumento essenziale per riconoscere "a naso" le pochissime auto conservate dalla maggioranza delle restaurate. Le auto concorrenti sono esemplari unici già all'origine - i prototipi - o per sopravvivenza, oppure sono vetture realizzate in piccola serie, al massimo in qualche decina di esemplari. Si è quindi consapevoli di essere al cospetto di un parterre unico e replicabile solo in altri pochi selezionati contesti (leggasi, per esempio, Pebble Beach). Quindi il vostro reporter "le ha viste tutte", rinunciando anche al pranzo, non solo per la sua insaziabile fame di conoscenza quanto per poter esprimere una preferenza davvero consapevole.

Anche le persone presenti sanno provocare emozioni forti. Valgano come esempio le parole di un collezionista americano di Lancia: "Tutto il mondo dell'auto classica che conta oggi è qui". Assolutamente vero, per un giorno si viene a creare una grande comunità di appassionati nella quale tutti parlano con tutti e dove i proprietari sono pronti a condividere gli aneddoti più "segreti" dei loro gioielli ➔



LE VINCITRICI

LOPRESTO FA POKER

Vincere un premio a Villa d'Este è già motivo di grande soddisfazione personale. Quando però, la sera di domenica, tutte le nove vincitrici di classe sono state parcheggiate sulla terrazza sul lago, in attesa che fosse decretata la Best of Show, la tensione tra i proprietari è salita alle stelle. Alla fine, il ghiaccio l'ha rotto il collezionista belga Jan de Reu, che sollevando un calice per un brindisi ha dichiarato: "A questo punto non rimane che chiudere gli occhi e avanzare fino a sbattere il naso contro una delle nove. Qualsiasi scelta va bene". Infatti erano davvero nove gioielli: Rolls-Royce "Phantom II Sedan Landauette" con carrozzeria Gurney Nutting (1934), Hispano Suiza "H6B" Chapron (1922), Alfa Romeo "6C 1750 GS Spider" Aprile (1931), Ferrari "250 Europa" Pinin Farina (1953) e "250 GT Tour de France" Scaglietti (1957), Fiat-Abarth "2000



Scorpione Coupé" Pininfarina (1969) e due Maserati, la "V4 Sport Spider" Zagato e la "450 S" Fantuzzi. Alla fine l'ha spuntata la Maserati "450 S" dello svizzero Albert Speiss (foto sotto), la prima prodotta, visto che il prototipo adottava il telaio della "350". Venduta da nuova negli Stati Uniti, non ha mai corso ad alti livelli e per questo si è mantenuta in buono stato, senza subire incidenti. Ritirata dalle corse nel 1961, è stata poi restaurata in modo minuzioso. La Coppa d'Oro è andata invece all'Alfa "6C 1750 GS Spider" di Corrado Lopresto (nella foto assieme alla moglie), alla sua quarta vittoria a Villa d'Este. "Il mio nome ha fatto il giro della coppa - ha dichiarato - Non resta che ritirarmi... Fare una pausa, per dare spazio ad altri italiani". (M.D.)



Nonostante il clima di competizione, qui non ci sono segreti. Ogni proprietario parla con orgoglio del proprio gioiello



NORMAN DEWIS

93 ANNI, DI CUI 36 IN JAGUAR

Sono peggio di una donna quando mi si chiede l'età", scherza Norman Dewis, una leggenda vivente nel motor sport inglese, pilota collaudatore Jaguar per 36 anni, papà dei primi freni a disco. Ci confessa di avere "inspiegabilmente" 93 anni e racconta divertito di sentirsi a volte molto più lucido e brillante di tanti suoi colleghi di qualche decennio in meno. A Villa d'Este Norman Dewis, che negli anni ha testato e sviluppato 25 modelli della Casa del Giaguaro, è accanto alla "XK 120" con cupolino in plexiglas con cui nel 1953 riuscì a battere il record mondiale di velocità sul miglio lanciato. "Erano anni di sfide e grandi innovazioni - ricorda Dewis - in Jaguar lavoravamo giorno e notte. Nell'aprile del 1953 con questa 'XK 120' battemmo il record di velocità che ci venne rubato subito dopo in Spagna da una Zagato con motore americano. Cantarono vittoria troppo presto, perché in settembre con accorgimenti come il cupolino in plexiglas, la rimozione dei fari anteriori e un'aerodinamica migliorata ci riprendemmo il record con gli interessi!". È orgoglioso dei suoi 36 anni in Jaguar: "Non cambierei una virgola della mia vita - ammette soddisfatto. Sono nato e cresciuto in mezzo ai motori, non avrei potuto dedicarmi ad altro". Nel 1952, partito da Coventry alla volta di Brescia, intraprese una delle tante avventure che rimangono scritte negli annali: su una "C Type" con al volante Stirling Moss, Dewis collaudava i primi freni a disco. "Stavamo scrivendo la storia dell'automobilismo, - racconta - nulla poteva fermarci". Purtroppo invece un guasto meccanico mise fine alla loro gara a 130 miglia dall'arrivo "ma eravamo secondi!" e a questo punto ormai i freni a disco erano stati promossi! (Savina Confalonì)



li. Dietro ogni macchina c'è un collezionista, e dietro ogni collezionista un vero e proprio esperto, se non addirittura un pool di persone che con quella specifica vettura hanno condiviso esperienze professionali e di vita. Un esempio? È possibile conversare amabilmente con il proprietario della Maserati "A6 GCS Berlinetta" Pinin Farina del 1953 (solo quattro gli esemplari prodotti) sulla sua partecipazione al concorso e sullo stato della vettura e ritrovarsi poi di fronte a chi quella vettura l'ha disegnata (Aldo Brovarone), per discutere invece della genesi del progetto, della sua realizzazione e del restauro di quello specifico esemplare.

La sintesi è che se si punta a un cerchio ristretto di auto che interessano, si può anche finire la giornata con un bagaglio di conoscenze sufficienti a scrivere un libro! E in questo si è agevolati da un'organizzazione (la BMW) che ha curato tutto nel minimo dettaglio, in modo da mettere l'ospite nelle condizioni di godere al meglio della giornata. Uno dei giochi più perfidi, ma anche più seducenti, è ovviamente la votazione per l'assegnazione della Coppa d'Oro, il riconoscimento storico del concorso. Chi si cimenta nell'impresa, libero da qualsiasi preconcetto, si rende subito conto di quanto sia difficile scegliere un vincitore tra auto che si equivalgono se non altro per fascino e importanza collezionistica. Allora la prima scrematura la si fa sul gusto personale, sulla tipologia di vettura o di classe che si ama di più, sulla marca o, magari, sul colore. Il vostro croni-

Uniche o quasi

Sotto. Presentata come l'auto arrivata dal futuro, ecco l'Abarth "2000 SP" Pininfarina, vincitrice della classe Prototipi. In basso. Mercedes "300 SL" (1955), in alluminio (29 esemplari prodotti).



sta, tra una rosa di almeno 10-15 vetture meritevoli di guadagnare il suo voto, ha quindi fatto affidamento sull'olfatto per arrivare a individuare quelle due o tre conservate, almeno in parte, tra le quali commettere l'oltraggioso delitto di esprimere una singola scelta.

L'evento è ben descrivibile dai suoi numeri: tre giorni di programma - il clou è il sabato - con un'anteprima il venerdì (le verifiche tecniche condotte dalla commissione Fiva) e un epilogo la domenica, che prevede l'esposizione delle auto nella cornice più capiente di Villa Erba. Ben 50 le vetture in concorso (più un'Alfa Romeo "6C 2500 Villa d'Este" fuori gara), articolate su nove classi raggruppate per periodo storico, tematiche e marche. Infine sette concept car e prototipi di oggi in concorso in una classe dedicata. Il sabato l'ambita Coppa d'Oro è assegnata sulla base delle preferenze espresse dal pubblico presente, insieme ai nove trofei "mirati" al riconoscimento di caratteristiche specifiche delle vetture (miglior restauro, miglior conservato ante e post guerra, migliori interni...).

È però al lavoro anche la giuria formata da 11 esperti presieduti da Lorenzo Ramaciotti che, suddivisa per commissioni di tre-quattro giurati ciascuna, valuta le vetture appartenenti alle classi e assegna i relativi trofei, che sono poi consegnati la domenica. È quindi possibile assistere "in diretta" al lavoro delle commissioni, ascoltare le domande rivolte ai proprietari e rendersi conto di quanto tempo impieghino i giudici per confrontarsi tra ▶

PROTAGONISTE

GLI ALTRI CAPOLAVORI ESCLUSI

Oltre alle vincitrici di classe, a Villa d'Este c'era una moltitudine di vetture degne di nota. Per esempio la Rolls-Royce "Silver Cloud" del 1959, una delle sole due costruite con carrozzeria "estate" da Harold Radford (foto sotto). Nata per le esigenze di caccia di un committente inglese, oggi di un collezionista italiano, conserva nel baule



l'originale set di fucili e le ceste per il picnic d'epoca. Una vettura che ha dovuto lottare per farsi ammettere, per poi far innamorare molti, è stata la Ferrari "195 Inter Berlinetta" (1950) arrivata dal Belgio. Esteticamente non tra le più belle realizzazioni di Ghia, è una delle prime cinquanta Ferrari costruite e ha nell'interno, che forma uno splendido contrasto con la livrea, il suo punto di forza. La Hudson "Italia" prototipo "H01" (1953), con carrozzeria coupé Touring (foto sopra), di proprietà di un collezionista belga è esteticamente complessa. Touring, mago della leggerezza, ha faticato non poco a vestirla, cercando di accontentare i gusti degli americani. Fu commissionata in piccola serie al carrozziere meneghino, che allestì una ventina di pezzi in un unico lotto. Le Hudson erano attese dalla Touring prive di meccanica, ma arrivarono gli autotelai completi. "Infatti - ricorda Giovanni Bianchi Anderloni - prima d'iniziare, abbiamo dovuto smontare tutto...". Per finire, l'Alfa Romeo "6C 3000 CM Superflow IV Coupé" Pinin Farina (1956-60, foto in basso). Dopo aver corso la Mille Miglia del 1956 con Fangio (secondo assoluto), il telaio viene utilizzato da Pinin Farina per il Salone di Torino del '56. Nasce con lei il concetto di "Superflow", che verrà sviluppato in ulteriori tre configurazioni, sempre sullo stesso telaio, e sarà poi d'ispirazione per la "Duetto". La carrozzeria attuale, del 1960, è l'ultima utilizzata. (M.D.)





Orgoglio italiano
Qui a fianco. Difficile resistere al motore della Maserati "150 GT Spider" prototipo Fantuzzi del 1957. A sinistra. Citalia "202 B Cabriolet Lusso" Vignale del 1950, da oltre trent'anni di proprietà dell'argentino Sergio Lugo. Sotto. La Maserati "A6G/2000 Berlinetta" Zagato del 1956.

I PROTOTIPI

MODERNE DI GRAN STILE

La classe riservata ai prototipi di oggi permetteva una panoramica sugli ultimi sviluppi del design. I fratelli Frigerio hanno portato la BMW "SS", berlina, la Mini "Superleggera Vision" (in basso a destra) e una "Serie 7"



"direttamente dal futuro" (terza dall'alto); Volvo la sua interessantissima concept "Estate" (in basso a sinistra). Quest'anno la vincitrice del trofeo di categoria è stata la Maserati "Alfieri" (seconda dall'alto). Perfetta GT all'italiana, è una show car che, stando alle dichiarazioni di Harald Wester (AD di Maserati), dovrebbe debuttare nel 2016 in versione coupé e nel 2017 come cabrio. Lorenzo Ramaciotti, direttore del centro stile del gruppo Fiat, ha poi spiegato che, per realizzarla, hanno preso a riferimento i volumi della Maserati "A6 GCS". Giugiaro ha portato la "Parcour", da apprezzare più che per la linea - indovinata - per quello che rappresenta: la nuova nicchia di mercato dei Suv coupé. Zagato era presente con ben due proposte: l'Aston Martin "DBS Coupé Centennial" e la Lamborghini "5-95", vetture così diametralmente opposte che sembra impossibile arrivino dallo stesso atelier. "In realtà - ha spiegato Andrea Zagato - sono opera di due team di lavoro, capaci comunque di rispettare la tradizione e lo stile Zagato". (M.D.)



loro prima di emettere il responso finale. La Coppa d'Oro va all'Alfa Romeo "6C 1750 Gran Sport" (1931) carrozzata Aprile (ed ex Zagato) che, di fatto, rappresenta un pezzo unico di notevolissima rilevanza storica nella produzione automobilistica italiana degli anni 30. L'ha presentata Corrado Lopresto, che ha anche promosso un restauro di altissimo livello. L'auto però che ha più emozionato il vostro cronista e che ha vinto la classe Prototipi è la Abarth "2000 SP" Pininfarina. Nel presentarla al pubblico, Simon Kidston ha affermato che arrivava dal futuro. Niente di più vero: la linea del

cofano anteriore e quella del parabrezza senza soluzione di continuità, l'impiego e la combinazione di materiali pregiati, la forma spiovente abbinata al telaio tubolare e l'eccezionale impatto scenografico della meccanica "a vista" provocano sensazioni uniche non solo tra gli appassionati dello Scorpione. Ma l'emozione diventa ancora maggiore quando la show car è in movimento, con il 4 cilindri che urla rabbiosamente facendo concorrenza agli stupendi plurifrazionati presenti. Un'auto davvero unica, che mancava dall'Italia dal 1977, ma a Villa d'Este può accadere anche questo. **R**



LE MOTO

QUELL'OPEL A DUE RUOTE

A Villa d'Este, per il quarto anno consecutivo, non sono mancate neppure le moto d'epoca, alle quali sono state dedicate cinque classi "tematiche". Il trofeo "Best in show" è andato a una rara Opel "Motoclub Supersport" prodotta nel 1929, in uno dei due periodi in cui il marchio tedesco si dedicò alla fabbricazione di motociclette (dal 1903 al 1907 e dal 1921 al 1930). Si tratta di una moto con telaio stampato e forcella oscillante con sidecar a forma di siluro (foto sotto). Molto ammirata la classe specifica dei sidecar e soprattutto la mostra speciale riservata alle moto che hanno conquistato record mondiali di velocità tra il 1929 e il 1937. Presenti una BMW "750" del 1929 (vanta un record di 216,75 km/h); la Gilera "Rondine" del 1937 (foto al centro), che con Piero Taruffi raggiunse la bellezza di 274,181 km/h e la BMW "500" dello stesso anno, che appena un mese dopo il primato di Taruffi, ritoccò il suo record portandolo a 279,503 km/h. Primato che rimase imbattuto per i 14 anni successivi.

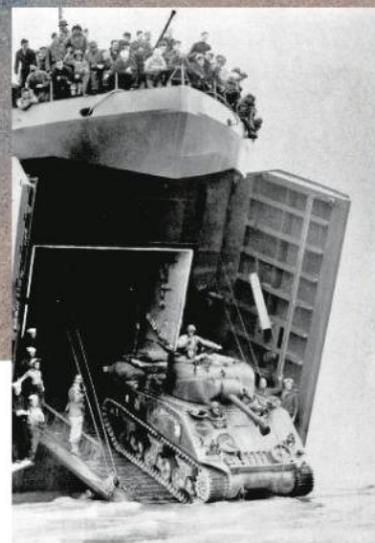




PER NON DIMENTICARE

Due sfilate storiche, oltre 350 veicoli coinvolti, 650 comparse in divisa d'epoca. Così la Normandia ha reso omaggio, alla presenza dei potenti del mondo e di un migliaio di veterani, alla più grande operazione anfibia della storia. Pubblico festante e una miriade di scolaresche curiose

di Dario Tonani, foto di Manon Tourreilles



La parata dei vincitori

Sopra. Un carro armato "Sherman" prende terra da una "LST", nave da trasporto veicoli pesanti con prua apribile.

Nella foto grande. La sfilata ha vissuto i suoi momenti salienti tra la gente e ora volge al termine; la colonna di Jeep rientra nel grande accampamento allestito per preparare i mezzi.

A settant'anni dall'evento che segnò la svolta della seconda guerra mondiale e diede la stura alla liberazione di un intero continente, si sono ritrovati in migliaia, nei giorni del 6-7 giugno, per celebrare gli eroi del D-Day. I festeggiamenti, in realtà, erano cominciati molto prima, mobilitando già da febbraio un'intera regione - la Normandia - con una serie di manifestazioni, mostre, spettacoli, proiezioni di materiale d'archivio.

Punto nodale del ricordo su scala planetaria la cittadina di Ouistreham, dove il 6 giugno sono confluiti i potenti del mondo - dal padrone di casa François Holland a Barack Obama, da James Cameron ad Angela Merkel e Vladimir Putin - fianco a

fianco per una rievocazione-spettacolo che ha vissuto il suo culmine più toccante non tanto nella rievocazione dello sbarco, con 500 comparse, quanto proprio con i protagonisti di allora, il migliaio di veterani arrivati da Oltreoceano e da Oltremarica, ma anche dalla Germania. Obiettivo di tutti, affermare, con la propria presenza, i valori fondamentali della pace, della riconciliazione e della libertà e rendere onore alle vittime su entrambi i fronti.

La sera tra il 6 e il 7, dopo tanti discorsi e un po' di comprensibile retorica, si è dato di nuovo fuoco alle polveri, questa volta con il solo obiettivo di far rivolgere gli occhi degli spettatori al cielo: è l'"Embrasement de la côte", grandioso spettacolo di 24 fuochi d'artificio, ritmati, automatizza- ➤

ATTACCO ALL'ALBA

6 giugno 1944, D-Day ("Decision Day"), per gli Alleati "Overlord". Sono le 6.30 del mattino quando, preceduta dal lancio di tre divisioni di paracadutisti, la prima ondata di mezzi da sbarco prende terra in quella che sarà ricordata come la più imponente operazione anfibia della storia. Ad attenderli, sulla terraferma, 60 divisioni tedesche, tra le quali anche alcune agguerrite unità corazzate delle SS. I tedeschi si attendevano lo sbarco nei dintorni di Calais, il punto più stretto della Manica, rafforzati nella loro convinzione dall'elaborato piano di mascheramento messo a punto dagli Alleati, che nell'Inghilterra sudoccidentale allestiscono una specie di armata fantasma, alla cui testa viene scelto il più famoso tra i condottieri americani, il generale Patton. In realtà, la destinazione scelta per l'operazione è molto più a oriente, lungo cinque spiagge della penisola della Cotentin e della Normandia, dove si rovesciano complessivamente oltre 132 mila uomini (57.000 americani e più di 75.000 tra britannici e canadesi), 1213 navi da guerra, 23.400 paracadutisti, 4126 mezzi da sbarco e 20.000 veicoli, di cui ben 8000 carri armati.

ti e sincronizzati su tutti i ventiquattro maggiori siti dello sbarco alleato. Sorta di preludio a quello che sarebbe accaduto nei due giorni successivi tra le strade delle località costiere, dove erano in programma due grandi sfilate di mezzi militari organizzate dalla federazione francese MVCG (Military Vehicle Conservation Group), a cui hanno assistito almeno 15 mila spettatori.

La prima, con ritrovo a Pointe du Hoc per comporre il convoglio, ha raggiunto in tarda mattinata il GrandCamp di Maisy, dove 180 tra jeep, camion e carri armati sono rimasti in esposizione qualche ora a beneficio di pubblico e scolaresche, prima di muovere a fine pomeriggio alla volta della destinazione finale di Insigny-sur-Mer. Sui mezzi, tutti tirati "a lucido" per l'occasione, un piccolo esercito di 650 tra figuranti e collezionisti in divisa d'epoca, alla cui testa si è posto un drappello di agili Harley-Davidson. Più indietro, una lunga colonna di Willys "MB" e Ford "GPW", l'emblema dei veicoli militari leggeri alleati, e a seguire i camion Dod-

Bagno di sangue

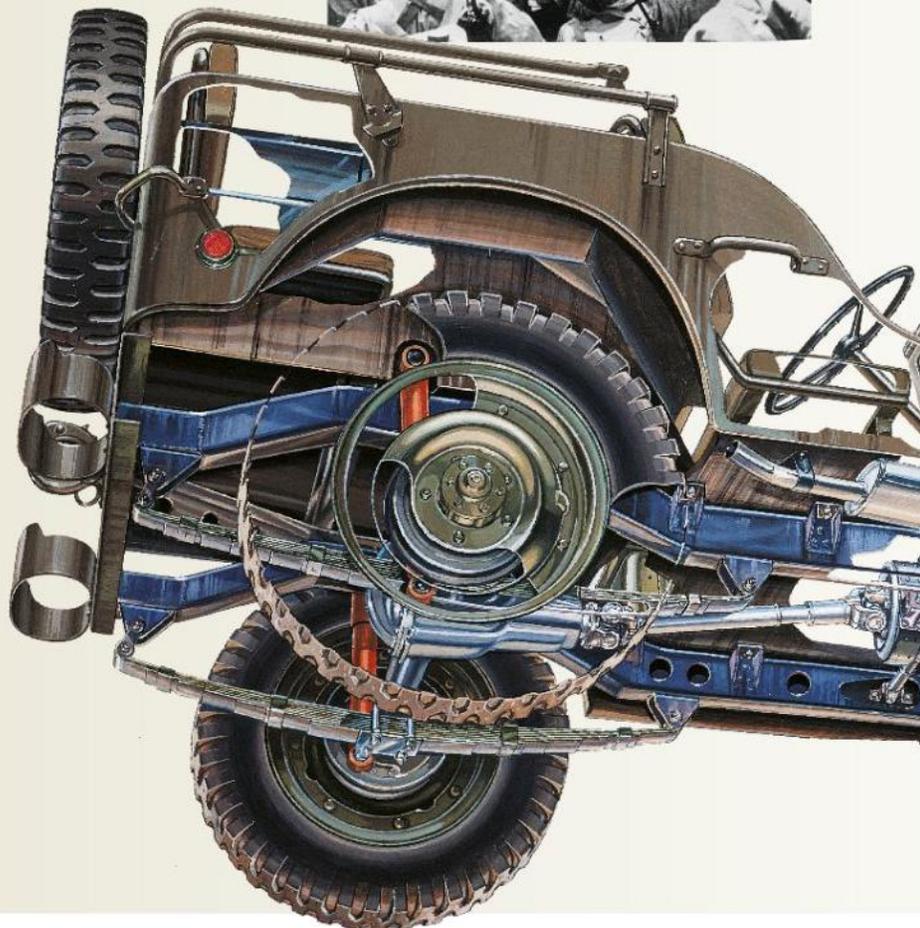
A lato. Un momento delle ondate successive dello sbarco, quando a terra si stava già componendo una prima testa di ponte di veicoli. Altissimo il tributo di perdite su entrambi i fronti: circa 10.300 le vittime tra gli Alleati, una stima tra i 4000 e i 9000 per i tedeschi.



Dalle moto ai carri armati

Sotto. Molte le Harley-Davidson che hanno sfilato alla testa della colonna.

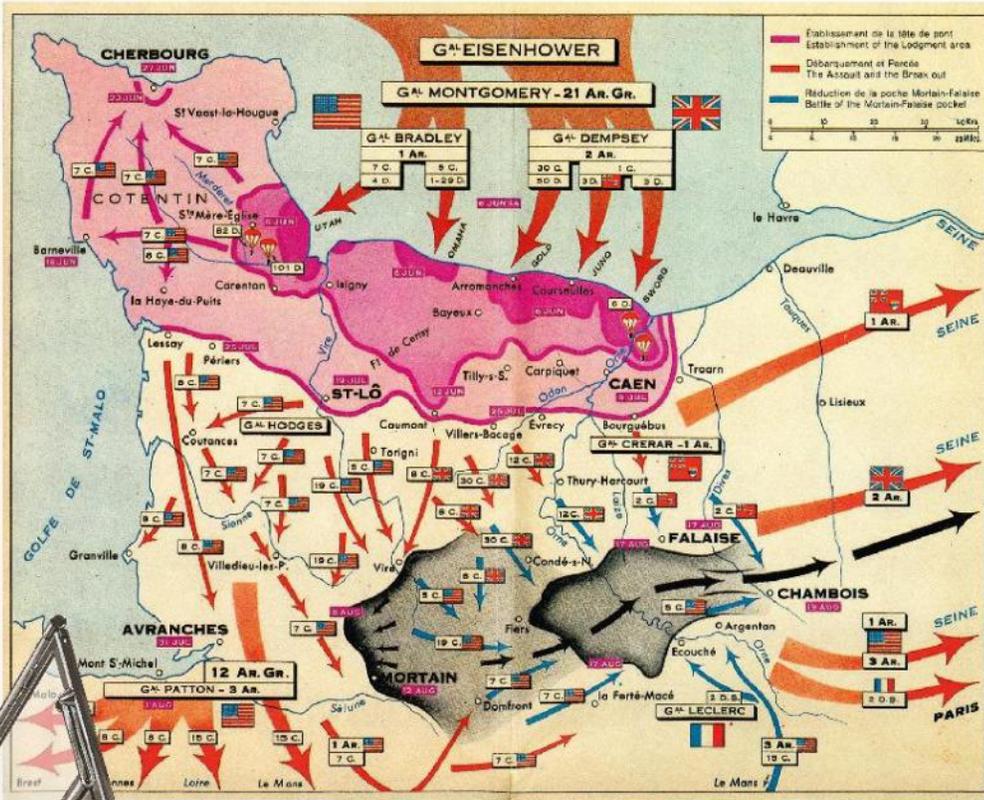
In alto. Stipato di figuranti in divisa che salutano gli spettatori a bordo strada, ecco avanzare un carro armato "M8".





Leggeri e letali

A fianco. Da sinistra, "M3A1 Half Track", dotato di una mitragliatrice Browning "M2" cal. 12,7; "Typ 82 Kübelwagen", con motore Volkswagen a 4 cilindri da 23,5 CV; Dodge "3/4 ton WC57", mosso da un propulsore Dodge "T214" a 6 cilindri da 92 CV.



I COMANDANTI ALLEATI



Dwight Eisenhower
Comandante supremo delle forze angloamericane.



Bernard Montgomery
Comandante del XXI gruppo di armate alleate.



Omar Bradley
Comandante della 1ª armata americana.



Miles Dempsey
Comandante della 2ª armata britannica.



George Patton
Comandante della 3ª armata americana.

I COMANDANTI TEDESCHI



Gerd von Rundstedt
Comandante supremo delle forze tedesche dell'Ovest.



Erwin Rommel
Comandante del gruppo di armate B (Nord della Francia).



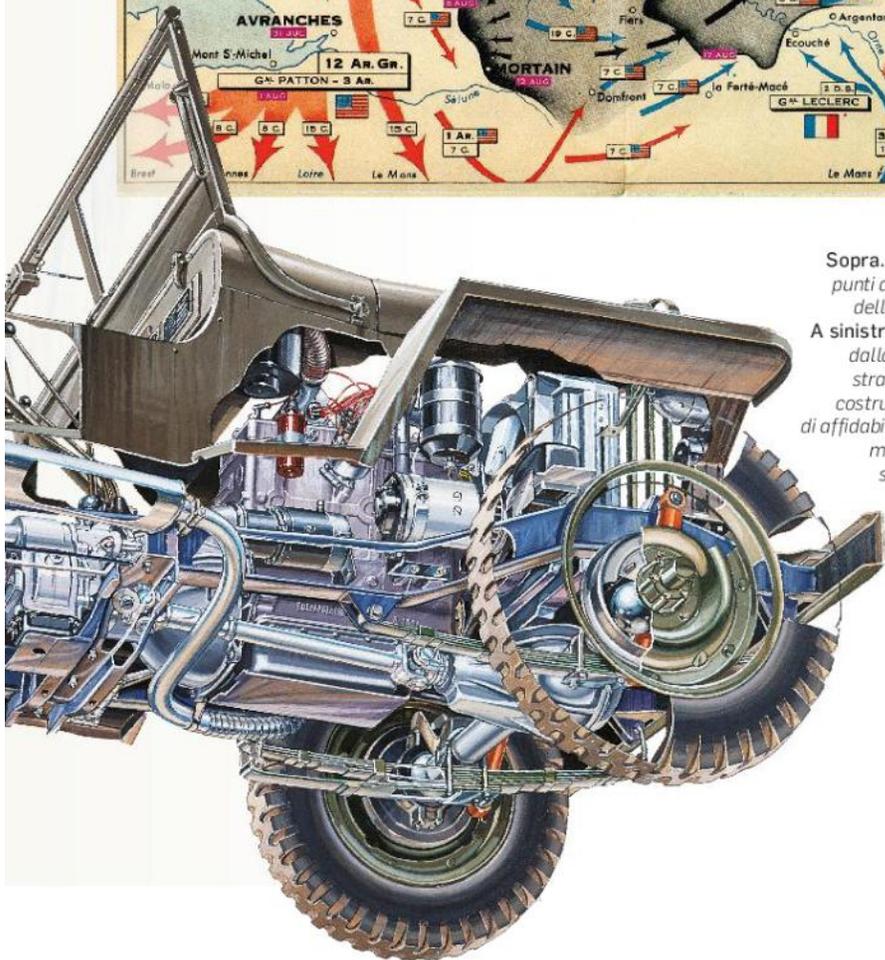
Friedrich Dellmann
Comandante della 7ª armata tedesca.



Gunther von Kluge
Da luglio comandante supremo delle forze tedesche dell'Ovest.

L'asso nella Manica

Sopra. La cartina mostra i cinque punti dello sbarco e il movimento delle truppe verso l'entroterra. A sinistra. Come si può apprezzare dallo spaccato, la "Jeep" aveva straordinarie doti di semplicità costruttiva e conseguentemente di affidabilità e robustezza. Aveva un motore a 4 cilindri di 2,2 litri, soprannominato "Go Devil".





Abbraccio tra generazioni

Sopra. Un veterano stringe a sé una giovane figurante in tenuta da "Rosie the Riveter", icona culturale dell'epoca di tutte le donne operaie americane.

Sotto. Tra due ali di folla festante, la colonna di veicoli fa il suo ingresso a Isigny-sur-Mer.

MOTO, SIDECAR, JEEP, MEZZI ANFIBI, CARRI ARMATI: LA "GUERRA" NON È MAI STATA COSÌ COLORATA E FESTOSA

ge 4x4 e 6x6 e GMC in tutte le configurazioni. Tra i blindati spiccavano un carro armato "Sherman", un "Hellcat M18", un "M10 Destroyer", un "M29 Weasel" e un raro Loyd "Carrier". A pochi chilometri di distanza, sull'Omaha Beach, dove per qualche ora la strenua resistenza tedesca mise in pericolo l'esito dello sbarco, si è svolto il mega picnic che dal 2005 richiama ogni anno 1500 persone di ogni età e nazionalità, come attestato di riconoscenza per chi ha combattuto per la libertà di un intero continente.

La seconda sfilata - la Grande Parade de la Libération - contava altri 150 veicoli, quasi tutti inglesi e americani, e si è snodata nella giornata di

domenica 8 giugno nelle strade di Bayeux, la prima delle città liberate. Stesso copione, con ali festanti di folla e nugoli di ragazzini al seguito dei loro professori, che li hanno accompagnati volentieri ad avere un assaggio dal vivo della storia del proprio Paese.

Tripudio, malinconia, emozione. E al di là di tutto, un'occasione d'oro per i collezionisti di mezzo mondo di rimettere in movimento veicoli impegnativi da gestire, normalmente confinati a raduni molto ristretti in termini di partecipazione. Il tutto con una cornice di pubblico straordinaria, in uno scenario reso unico dall'evento più scenografico della storia contemporanea. **R**



Arriva il "Red Ball Express"

A fianco. Un raro Loyd "Carrier" cingolato leggero britannico destinato al trasporto truppe. Tra il 1939 e il 1960 ne vennero costruiti complessivamente 26.000 esemplari.

A destra. Un camion GMC "CCKW352" con i colori della "Red Ball Express", il mega convoglio di veicoli pesanti organizzato, dopo lo sbarco, dagli Alleati a supporto logistico delle truppe combattenti.





Questo "Sherman" è una star
 A fianco. Arrivava da Avignone questo carro armato "Sherman", destinato a comparire, assieme a Brad Pitt, nel prossimo film "Fury".
 A sinistra. Un altro "Sherman", carro armato medio standard, in forze alle truppe americane. Fabbricato in 49.320 esemplari (in innumerevoli configurazioni), è stato il blindato più prodotto della seconda guerra mondiale.



Trasporto pesante e truppe
 Sopra. Un Dodge "WC 52" rientra al campo base, dopo aver sfilato.
 A lato. Diamond "T980 M20", mezzo da trasporto pesante, nonché trattore di rimorchi portacarro. Durante la guerra, a pieno carico, faceva 100 km con 117 litri di benzina.
 A sinistra. Mezzo anfibia GMC "DUKW 353", con doppio assale posteriore e trasmissione sulle quattro ruote. Monta un motore 6 cilindri a benzina di 4400 cm³ da 91,5 CV.

BENOIT CALLOUX

BENOIT CALLOUX



Dalla terra **ALLA LEGGENDA**



Il rinnovato museo dedicato alla vita e alle auto di Ferruccio Lamborghini è a un passo da Bologna, nel cuore della Motor Valley. Oltre alle granturismo si possono ammirare, tra l'altro, i primi trattori prodotti dall'industriale emiliano, quelli che faranno la sua fortuna

testo e foto di **Alfredo Albertini**



Rosse rivali
Nella foto. Sulla destra la Lamborghini "400 GT" del 1966, evoluzione della "350", la prima vettura prodotta da Lamborghini, presentata nel 1963. Le è accanto una Ferrari "250 GT 2+2" del 1960, posta su un carrello in quanto priva di meccanica. In alto a destra. Il prototipo "350 GTV" con, sullo sfondo, una grande foto di Ferruccio.



Tonino Lamborghini, figlio di Ferruccio, fondatore nel 1963 dell'omonima Casa automobilistica emiliana, ha reso un nuovo, grande, omaggio alla memoria di papà (1916-1993) con l'apertura al pubblico del nuovo museo di 5000 m² a lui dedicato. Trasferito da Cento (Ferrara) nella nuova sede di via Galliera 319 a Funo di Argelato, una manciata di chilometri da Bologna, raccoglie non solo i modelli che hanno fatto la storia della Casa del Toro, ma anche l'intera produzione industriale di Ferruccio.

L'industriale emiliano, figlio di agricoltori, prima di dedicarsi alle automobili produceva infatti trattori, bruciatori per impianti di riscaldamento e condizionatori d'aria. Il toro fu scelto come simbolo della neonata Casa automobilistica, in antitesi al cavallino di Ferrari.

La vita di Ferruccio fu del resto sempre una sfida, così come una sfida è stata quella che Tonino ha vinto con la realizzazione di questo museo che, in realtà, è solo il primo tassello di un grande spazio polifunzionale, denominato Forum Tonino Lamborghini, che intende essere a breve un luogo dinamico, sede di incontri e di convegni con spazi espositivi destinati a manifestazioni, sfilate, fiere e meeting. Situato nel cuore della Motor Valley, non lontano da Modena, Maranello e Sant'Agata, è ospitato in un ex stabilimento Lamborghini, completamente riqualificato e ristrutturato nel rispetto della destinazione originaria.

Molta la luce che arriva dall'esterno, integrata da giochi colorati per la scenografia serale. Ovunque campeggia lo scudo con il logo del Toro mentre numerosi pannelli appesi al soffitto accompagnano il visitatore lungo l'intero percorso. Ricorda Tonino Lamborghini: "Quando, oltre vent'anni fa, parlai con mio padre della mia idea di costruire un museo, mi guardò perplesso. Ma quando gli mostrai i primi trattori restaurati con il suo nome ▶



“
La Countach, nel momento della comparsa, rese all'improvviso vecchie le altre vetture... Era innovativa sotto ogni punto di vista. ... Countach è un'esclamazione tipica piemontese di meraviglia, stupore... improvvisamente, nel momento in cui nasce la Countach, Ferruccio decide di sospendere la produzione della Miura, nonostante le richieste continuino a piovono a Sant'Agata: questo fatto sembra quasi irritarlo.
"Quest'auto la volevo solo per me ed è stata e deve rimanere un sogno".

“
La Miura è stata giudicata l'auto più sexy di tutti i tempi. Era una macchina intuitiva, facile, che colpiva subito, come una bella donna. Non andava capita o interpretata perché il suo messaggio era evidente, sensuale.
Andava solo guardata



Piccoli giocattoli

A fianco. La vetturetta realizzata nel 1955 per Tonino e utilizzata per girare nello stabilimento di Cento. Più a sinistra. La Fiat "Topolino" barchetta, costruita da un artigiano di Ferrara, con la quale Ferruccio partecipò alla Mille Miglia del 1948.

bene in vista sul frontale i suoi occhi divennero immediatamente lucidi”.

Tonino estese la ricerca a tutto ciò che Lamborghini aveva prodotto e a tutto ciò che parlava delle varie attività, dalle pubblicità ai calendari, alle fotografie, ai libretti di uso e manutenzione e ai depliant delle vetture. E, se sono le auto ad affascinare e coinvolgere maggiormente il visitatore (ci sono, tra le altre, il prototipo "350 GTV" del 1963, prima granturismo della Casa, la "Miura SV" che fu di Ferruccio, la "Countach", la "Jarama", il prototipo dell'"Espada" con porte ad ala di gabbiano, la "Urraco") non vanno trascurati molti altri significativi "oggetti" esposti, come l'offshore "Fast Diablo" di 13,5 metri equipaggiato con motori Lamborghini a 12 cilindri, il motoscafo Riva "Aquarama" del 1967 con motori "Espada" che fu di Ferruccio, l'elicottero del 1965 o la barchetta derivata da

una Fiat "Topolino" con cui Lamborghini corse la Mille Miglia del 1948. Di lui è stato riallestito l'ufficio originale degli anni Cinquanta dal quale comandava la Lamborghini trattoria.

Ci sono perciò molti esemplari di mezzi agricoli, a cominciare dal primo modello del 1947, il famoso "Carioca" costruito con parti di residuati bellici, prima grande intuizione industriale di Ferruccio. E anche quella che ha fatto la fortuna dell'industriale emiliano e che gli darà le possibilità di costruire le sue magnifiche granturismo. Quelle granturismo che osarono sfidare Enzo Ferrari e che Lamborghini volle anche per non essere più cliente di Maranello. Un giorno, infatti, Ferruccio replicò all'amico-rivale Enzo: "Caro ingegnere, d'ora in avanti non comprenderò più le sue macchine. Da adesso, le supercar me le faccio io così sono sicuro che andranno come piace a me..."



Ricordi di una vita

Sopra. Perfetta ricostruzione con tanto di mobili originali dell'ufficio di Ferruccio a fine anni Cinquanta. Sotto. Il trattore "Carioca", costruito dopo la seconda guerra mondiale da Lamborghini utilizzando parti recuperate dai mezzi abbandonati dall'esercito alleato. Per altre info: www.museolamborghini.com



TUTTO INIZIÒ CON GLI AMERICANI

Tonino Lamborghini, classe 1947, posa accanto alla "Miura" esposta nel museo. Ne approfittiamo per porgli alcune domande.

Nel museo, oltre a quelle della Lamborghini, ci sono anche auto di altre marche. Quale il motivo di questa scelta?

Ho voluto alcuni modelli simbolo del dopoguerra per calare meglio il visitatore nello spirito di quegli anni. Ma avrete notato che ho esposto anche una "Vespa" e una "Lambretta", ovvero gli scooter con cui gli operai andavano e venivano dalla fabbrica. Alcune vetture, come la "Topolino" o l'Alfa "1900", sono state invece nella nostra famiglia e perciò hanno un motivo in più per essere presenti.

Come ha cominciato papà Ferruccio?

Dopo il 1945 gli americani lasciarono molti dei mezzi che avevano usato durante la seconda guerra mondiale, che vennero raccolti nei campi Arar (Azienda Rilievo Alienazione Residuati, ndr). C'erano persino diversi motori ancora imballati e papà decise di comprarne un certo quantitativo per montarli su un nuovo trattore, che venne battezzato "Carioca", dal titolo di una canzone in voga allora. Fu così che, nel 1947, nacque il suo gruppo industriale. A quel tempo i contadini avevano del resto assoluta necessità di meccanizzare l'agricoltura e, per agevolarli, Ferruccio concesse il pagamento rateale dicendo loro: "Se riesci a lavorare, dopo mi potrai anche pagare..."

C'è qualcosa che vorrebbe aggiungere nel percorso museale?

Come avrete visto, alle pareti ho fatto mettere molte fotografie d'epoca delle varie fabbriche Lamborghini che si sono succedute nel tempo. Mi piacerebbe però incrementare questo patrimonio con le immagini delle persone che hanno lavorato per noi. Faccio quindi un appello in questo senso, il materiale che arriverà sarà molto gradito.

La Lamborghini che ama di più?

Sicuramente la "Miura", che ha reso famoso nel mondo il marchio del Toro. Fu un'auto rivoluzionaria, tant'è che ne aveva paura lo stesso Enzo Ferrari...



Gioielli di casa

A destra. Un'Alfa Romeo "Giulietta Tl", una "1900 Super" e una Fiat "500 C": tutte e tre appartennero alla famiglia Lamborghini.

Sotto. L'ingresso del museo a Fano di Argelato (Bologna). L'auto è una "Urraco" carrozzata da Bertone.



Seconde generazioni

Sopra. La "Diablo" del 1990, l'ultimo modello realizzato prima della cessione agli investitori indonesiani.

In alto. Una "Countach" del 1985.

A sinistra. Posto d'onore per la "Miura", qui in versione SV.

Con la giacca azzurra è l'ingegner Mauro Forghieri, che lavorò per la Lamborghini Engineering.

A destra. Il nuovo libro su Ferruccio.



LA SALITA DEL “DRAGO”



Rivedere Sandro Munari “di traverso” in curva al volante di una “Stratos” non ha prezzo. L’edizione di quest’anno del noto concorso di eleganza per auto da competizione ha previsto anche questo. E un omaggio alla Lancia

di Gaetano Derosa

Manovra a regola d'arte

Sotto. Gli anni passano, ma lo stile di guida impeccabile è rimasto: Sandro Munari in perfetta sbandata controllata sui tornanti della Vernasca Silver Flag, alla guida della Lancia “Stratos” del 1978 della collezione Pasquale.





La diciannovesima Vernasca Silver Flag, concorso di eleganza per auto da competizione, organizzato dal Club Piacentino Automotoveicoli d'Epoca dal 20 al 22 giugno sul percorso chiuso al traffico da Castell'Arquato a Vernasca (PC), si è svolta sotto il segno della Lancia. All'interno della manifestazione è stata infatti creata una speciale categoria dedicata alla Casa di Chivasso, che ha visto la partecipazione di una settantina di vetture.

A catturare l'interesse degli spettatori sono stati soprattutto i bolidi che hanno sbaragliato la concorrenza in pista e nei rally in oltre cento anni di storia. Ma non solo: numerosi tecnici ed ex piloti hanno accettato l'invito degli organizzatori prendendo parte all'evento e portando tanto calore ed entusiasmo nel paddock del borgo medievale emiliano. A cominciare da Sandro Munari, indissolubilmente legato alla Casa torinese grazie alle sue numerose vittorie e alla conquista del Mondiale Rally nel 1977. Il "drago" ha dato spettacolo sui tornanti del tracciato di 9 km, al volante di una "Stratos" del 1978, messa a disposizione dal collezionista Antonio Pasquale. Che, tra l'altro, ha festeggiato proprio alla Vernasca Silver Flag i suoi 81 anni guidando un altro gioiello Lancia, la "037" ex Juha Kankkunen del 1983.

Come passeggero su un'altra "037", quella del reparto esperienze Abarth del 1982 di Giuseppe Bianchini, è salito l'ingegnere Sergio Limone, a capo della progettazione di questa sportiva, che è poi stata l'ultima due ruote motrici ad aggiudicarsi il Mondiale Rally nel 1983. Gianni Tonti, che con Cesare Fiorio fu l'artefice del Reparto Corse ▶



Partenza da gran premio

Sopra. I meccanici di Collezione Lancia avviano le procedure di messa in moto della monoposto "D50", guidata da Raffaele Tertizzi nel corso della prima manche.

A sinistra. Luigi e Giovanni De Virgilio, figli di Francesco, geniale tecnico in forze alla Lancia per tanti anni e creatore del primo V6 di serie al mondo (quello dell'"Aurelia"), al volante della berlina "B20" quarta serie del 1955.

Tutto come nel 1968

Sotto. Monza, Variante Ascari? No, terz'ultimo tornante prima di Vernasca: Henri Pescarolo al volante della monoposto Matra "MS 11" di Formula 1 (1968) del museo della Casa di Romorantin, in Francia.





Inseguimenti storici

A sinistra. L'Alfa Romeo "6C 3000" del 1953 di Christopher Mann tallonata dalla Frazer-Nash "Targa Florio" del 1954 di Graham Burrows.

Sotto. Andrea Zagato, figlio di Elio, al volante di un'Alfa Romeo "1900 SSZ" del 1957.

Sotto, a sinistra. Lo storico tornante con muretto "ad occhio di bue" saluta il passaggio della "D25" del 1957, che appartiene alla Collezione Lancia.



Lancia negli anni Sessanta, si è invece divertito a fare da navigatore al figlio Ottavio, collaudatore di Quattroruote, impegnato su una Lancia "Stratos" stradale del 1976. Luigi e Giovanni De Virgilio, figli di Francesco, "papà" del primo sei cilindri a V di serie, quello dell'"Aurelia", hanno voluto prendere parte all'evento sulla berlinetta "B20", di famiglia dal 1955. Carlo Pesenti, nipote dell'ex proprietario della Casa torinese dalla fine degli anni Cinquanta fino alla cessione alla Fiat, ha invece gareggiato con un'"Aurelia B24 S" del 1958.

Ammirate dal pubblico anche le vetture della Collezione Lancia, coordinata da Raffaele Terlizzi: quattro pezzi uno più importante dell'altro. La monoposto "D50" del 1954 è stata applaudita alla partenza della prima manche, quando i meccanici hanno messo in moto il bolide proprio come si usava appena prima di un gran premio all'epoca. Presenti anche l'unica "D25" rimasta al mondo, quella allestita per Alberto Ascari in vista della Carrera Panamericana del 1955, la mitica "Fulvia 1.6 HF" vincitrice del "Montecarlo" 1972 con Munari e la "Stratos" del 1976 con la livrea Alitalia.

Tra le numerose vetture premiate figura anche l'"Alfa" del 1908, la Lancia più vecchia esistente al mondo, che appartiene alla prestigiosa collezione di Corrado Lopresto.

Un altro grande personaggio dell'automobilismo sportivo mondiale, Henri Pescarolo, plurivincitore a Le Mans, ha preso il via con la Matra "MS 11" 12 cilindri F.1 del 1968 del museo della Casa di Romorantin, in Francia. Sentire nuo-

Made in England

A destra. La Cooper "T 77" Formula 1 del 1965 di Urban Fassler è la monoposto ex ufficiale che venne utilizzata in gara anche da Jochen Rindt. Caratterizzata dal telaio a traliccio di tubi d'acciaio, monta un motore 8 cilindri a V tipo "FWMV" di 1,5 litri.



La Lancia più longeva

Sopra. La "Tipo 51", denominata anche "12 HP" o più comunemente "Alfa", del 1908: è di Corrado Lopresto. Telaio numero 102 su 108 costruiti, è la più antica vettura della Casa torinese rimasta in circolazione. Con carrozzeria "double phaeton" dello specialista americano Miller, monta un 4 cilindri di 2,5 litri con potenza di 53 CV e un cambio a 4 marce, che assicurano una velocità di punta di oltre 100 chilometri orari.



vamente "suonare" quel motore proprio sotto il piede del suo più grande interprete è stata un'autentica delizia.

Chi ha scambiato questo evento non competitivo per una gara vera e propria è stato invece Christopher Mann, che ha preso il via con un'Alfa Romeo "6C 3000" del 1953. Questa biposto Sport è stata protagonista di un test a testa serratissimo con una Frazer-Nash "Targa Florio" del 1954, guidata da Graham Burrows. Sorpassi e controsorpassi divertenti ma pericolosi nel corso della prima manche hanno entusiasmato il pubblico assiepato sui tornanti. I commissari di percorso hanno prima chiuso un occhio, per poi fare partire i duellanti nelle successive due manche a debita distan-

za uno dall'altro. Il paddock è sempre stato aperto al pubblico per l'intero weekend. Ed è stato facile imbattersi in situazioni curiose e fuori dalle regole. Come quella di un sedicenne di Brescia, Enrico Brioschi, che ha aiutato Walter Daniel a parcheggiare nei box a spinta la Brabham "BT 21" del 1967 che fu di Ronnie Peterson. Il giovane appassionato ha ricevuto come ringraziamento dal proprietario la possibilità di entrare nell'angusto abitacolo della monoposto per una foto ricordo. Il record di cinquemila spettatori dello scorso anno è stato superato: a conti fatti, oltre seimila appassionati si sono lustrati la vista applaudendo la partenza e i passaggi sui vari tornanti delle oltre duecento vetture presenti all'evento. 

Livree ufficiali

In alto. La "Fulvia F&M" ("Fiorio e Maglioli" di Federico Buratti, uno dei due esemplari costruiti, vanta un primo posto di classe alla Targa Florio 1969 con l'equipaggio Munari-Aaltonen. Sopra. La Lancia "Beta Montecarlo" Gruppo 5 del 1980 di Stefano Macaluso è stata protagonista vincente alla 6 Ore del Mugello nello stesso anno, guidata da Riccardo Patrese ed Eddie Cheever.

IL SUCCESSO VIENE DA LONTANO



Come nasce il più prestigioso concorso d'eleganza del pianeta? Quanto lavoro c'è dietro un evento di portata mondiale che ogni anno perpetua il suo primato? Ce lo racconta l'uomo che seleziona in Europa le auto che partecipano a Pebble Beach

di David Giudici

Un inglese "con la camicia"

A destra, Nic Waller, membro del comitato di selezione del concorso:

"Sono molto onorato di fare parte di questo evento, ho avuto fortuna". Qui è accanto a un'Alfa Romeo "8C-35".

MASSIMILIANO SERRA



"8C": adunata speciale

Nella foto. Una parata di Alfa Romeo "8C" sul green all'edizione dello scorso anno di Pebble Beach. Ben ventisei gli esemplari qui riuniti in un'apposita classe fuori concorso.

Come ogni anno, a metà agosto prende vita a Pebble Beach, California, il più rinomato concorso di eleganza al mondo. L'edizione di quest'anno, la numero 64, si presenterà con vetture molto esclusive, spesso mai viste prima, come del resto accade dal 1950. Quelle che provengono dall'Europa sono selezionate da una commissione di cui fa parte un esperto inglese di auto storiche, cresciuto nell'ambiente e grande conoscitore del marchio Bentley. Il suo nome è Nic Waller. Lo abbiamo incontrato per farci raccontare alcuni "dietro le quinte" dell'evento e le anteprime della prossima edizione.

Come Pebble Beach è diventato il più famoso concorso di eleganza al mondo?

Dobbiamo tornare indietro di oltre sessant'anni, quando qui si correvano le prime gare nel parco. Dopo un grave incidente, dal 1957 le corse di velocità si sono spostate sul neonato circuito di Laguna Seca. Tra il 1950 e il 1956 a Pebble Beach si svolgeva anche un raduno, perlopiù di auto nuove. Al "The Lodge", tra il 1956 e il 1960, si teneva inoltre un concorso di vecchie vetture: partecipare costava un dollaro, ma raccoglieva soldi per beneficenza, un'attività che è sempre stata molto importante per Pebble Beach. Nel 1960 crebbe l'entusiasmo per le auto più vecchie. Phil Hill è stato uno dei primi vincitori e partecipava con auto con cui aveva corso o che restaurava lui stesso. Dall'inizio degli anni 70 iniziò a rimettere in forma vetture al "Hill and Vaughn" nel Sud della California.

Da cosa dipende il successo di oggi? Dal livello delle auto presenti, dalla competenza della giuria o dal pubblico elitario?

Credo che i nostri punti di forza siano il metodo di giudizio e il livello della giuria. I giudici conoscono molto bene le auto e la storia dei marchi. Abbiamo i più grandi conoscitori di auto al mondo. Siamo molto fortunati a poter attingere a questi "cervelli", e credo che questo sia il segreto del nostro successo. Di conseguenza, se un'auto viene selezionata per essere messa in mostra a Pebble Beach è un gran risultato per chi la possiede. Anche perché riceviamo più di mille richieste di partecipazione ogni anno.

Dunque è proprio la giuria l'elemento forte?

Abbiamo 12-14 persone che siedono nella commissione di selezione, tutte molto esperte in diversi ➤

ABBIAMO I PIÙ GRANDI CONOSCITORI DI AUTO AL MONDO: È UNA FORTUNA ATTINGERE A QUESTI CERVELLI

ambiti della storia dell'auto e io sono molto orgoglioso di farne parte. Ci incontriamo 2-3 volte l'anno per valutare le vetture che si sono candidate e scegliamo le migliori: da lì iniziamo a creare il concorso.

Scegliete voi chi invitare o sono i collezionisti che chiedono di essere ammessi? Chi fa la selezione e chi decide chi farà parte della giuria?

La commissione di selezione è la stessa da otto anni. Per la scelta dei concorrenti invece inviamo un modulo di iscrizione a chi ha già presenziato, così come a nuove persone che ci hanno contattato dicendo "ho una gran macchina e vorrei farla partecipare". Quanto ai giudici, questi sono scelti dal responsabile delle classi, che ricopre questo ruolo da un anno: è Chris Bock, un americano che vive in California, molto preparato e molto conosciuto. Come con i candidati, prestiamo molta attenzione anche nella selezione dei giudici. Ne abbiamo circa 100 e alcuni sono "onorari". Sono leader del settore, designer e persone legate al mondo attuale dell'auto. Molti sono stati giudici onorari per alcuni anni e siamo davvero riconoscenti di averli ancora con noi. Ci sono inoltre alcuni nomi importanti, e qui facciamo la storia sul serio.

Ci sono alcune regole specifiche che adottate nel giudizio di un'auto?

Ogni vettura è valutata per la sua assoluta autenticità e accuratezza, sia del restauro sia della conservazione. Oggi ci concentriamo molto di più sull'originalità, amiamo le classi relative alla conservazione. Se una macchina è stata restaurata, deve esser stata riportata alle condizioni in cui era quando ha lasciato la fabbrica. Se qualcosa è stato cromato, dove invece era placcato in nickel o anche lasciato semplicemente come metallo naturale, questo viene segnato

come punto negativo. Guardiamo molto alle specifiche corrette: gomme, cromature, colori...

La decisione di accettare auto conservate non è in contrasto con lo spirito del concorso?

Lo spirito del concorso ha a che vedere con l'originalità e quello che avevamo a cuore era di promuovere e rendere il mondo consapevole del fatto che, se restauri una vettura che non ne ha necessariamente bisogno, stai buttando via una parte della sua storia. Come dice il proverbio, spesso citato, "Non ridipingeresti mai la Monna Lisa", e non rifaresti mai l'impiallacciatura di un tavolo Luigi XIV. Con le auto dovrebbe succedere la stessa cosa.

Come studiate le auto prima di giudicarle?

C'è uno studio molto accurato delle vetture ammesse, mesi prima dell'evento. Spesso i giudici conoscono già l'auto, l'hanno vista da qualche altra parte, ne hanno letto su qualche pubblicazione, ma non fa mai male documentarsi maggiormente.

Quante persone sono coinvolte nell'evento?

Lo staff dell'ufficio, che lavora tutto l'anno, è composto da otto persone, a cui vanno aggiunti altri consulenti. Abbiamo anche 12 membri della commissione di selezione, e il tutto è supervisionato da Sandra Button, presidente da quasi 10 anni, che ha speso l'intera carriera con l'evento e conosce ogni aspetto del concorso, a cominciare dalle persone coinvolte. Le sue competenze non sono seconde a nessuno. È semplicemente fantastica.

È prevista una quota per partecipare?

Per quanto riguarda l'iscrizione non c'è alcun costo da sostenere. Il nostro obiettivo è quello di raccogliere più di un milione di dollari a sostegno di diverse iniziative no-profit ogni anno. Coloro che portano le loro auto desiderano fare una donazione



Le migliori dello show

Dall'alto, Nic Waller, nei panni di giurato al concorso; la Jaguar "XK 120" di Glen Storey, Best of Show nel 1952; la Pierce Arrow "Model 41" del 1931 di Phil Hill, vincitrice nel 1955.

Sotto: La Packard "1108 Twelve Convertible Victoria" Dietrich del 1934, considerata una delle migliori Packard mai realizzate e premiata nell'edizione 2013.





alle nostre organizzazioni benefiche, ma molte altre persone versano denaro anche se non partecipano con la propria auto, il che è meraviglioso.

È cambiato qualcosa negli ultimi dieci anni in tema di partecipanti e vetture ammesse?

Uno dei cambiamenti importanti è l'introduzione del "Tour d'Elegance", il giovedì della settimana del concorso. È stato ideato per essere certi che le auto siano effettivamente marcianti e possano essere guidate veramente. Parteciparvi non è una condizione d'obbligo per l'ammissione, ma è caldeggiata. Sono 100 km di guida che hanno un impatto sulla valutazione finale: se due vetture ottengono lo stesso punteggio e stanno gareggiando per la prima posizione di classe, quella che ha partecipato al "Tour" è avvantaggiata. Le persone, invece, sono cambiate poco: gli entusiasti tornano ogni anno. Incontri gente che ti dice orgogliosa di essere presente da 30 anni. Conosco appassionati che sono stati a ogni concorso di Pebble Beach. È come una grande famiglia.

Quali differenze ci sono tra i collezionisti statunitensi ed europei?

Negli Usa ci sono grandi numeri, questa è la prima cosa da capire: esistono probabilmente una dozzina di collezionisti che posseggono 200, 300 o 400

auto, ognuna tenuta come un gioiello. Credo che in Europa e certamente in Inghilterra le dimensioni siano molto più piccole. Ci sono vetture eccellenti, ma le collezioni non sono così vaste. È la qualità e la quantità di auto in America a essere straordinaria.

In termini percentuali, quanto si rivaluta una vettura ammessa a Pebble Beach?

Non dirò niente riguardo al valore: diciamo che è una buona cosa, è come passare un esame.

E per l'auto che vince?

Non c'è dubbio che sia ottimo per la storia della macchina! Non ho però idea della percentuale del valore. Non è questione di soldi. Lo credo davvero.

Può anticiparci qualcosa riguardo al prossimo concorso di Pebble Beach?

Abbiamo la Maserati in una delle nostre classi, e poi la Ruxton, un marchio americano che ha prodotto poche auto, delle quali ne esistono ancora una ventina: saranno tutte a Pebble Beach. Celebriamo poi l'aerodinamica del marchio Tatra, la Ferrari "Testa Rossa" come classe speciale e penso che ne avremo 20-25, probabilmente un record! Tra le Maserati avremo una classe stradale e una da competizione, e lasciatemi dire che quest'ultima è eccezionale!

(ha collaborato Marco Milano) 

Una parata sul Pacifico

Sopra, da sinistra. Una Ferrari "212 Inter" Vignale del 1952 percorre i 100 km del "Tour" del giovedì sulla Highway 1, una variante introdotta per verificare l'effettiva efficienza delle auto iscritte al concorso; una vista d'insieme dell'evento con una Mercedes "540 K" in primo piano.

CONCOURS D'ELEGANCE 2014

RUXTON E TATRA TRA LE CURIOSITÀ

Oltre sessant'anni di tradizione in cui, in ciascuna delle edizioni del concorso di eleganza più esclusivo al mondo, si sono ritrovate sul green, baciata dal sole della California, auto spesso poco conosciute. È un po' anche questa, insieme al contesto paesaggistico d'eccezione, la ricetta magica di Pebble Beach. Quest'anno il "Tour d'Elegance" (che si svolgerà giovedì 14 agosto) e, a seguire, il concorso domenica 17, catalizzeranno l'attenzione di tutto il mondo di appassionati

e addetti ai lavori su questa piccola comunità nella contea di Monterey. A caratterizzare l'edizione di quest'anno sarà la presenza di alcune Maserati straordinarie, stradali e da corsa, qui per le celebrazioni dei 100 anni del marchio. Tra le più interessanti curiosità, un incontro pressoché unico delle poche Ruxton, una ventina circa, ancora in circolazione. Si tratta di un marchio di auto americane a trazione anteriore costruite dalla New Era Motors di New York

sul finire degli anni 20, poco noto al di qua dell'Oceano. Di rilevanza straordinaria anche l'appuntamento per le Ferrari "Testa Rossa", di cui è prevista una presenza altrettanto massiccia: si preannuncia come un incontro memorabile pure quello a cui aderiranno i possessori del celebre bolide da corsa del Cavallino. L'aerodinamica delle Tatra, infine, sarà materia di giudizio per i membri della giuria dell'edizione di quest'anno.



L'età **DELLA RAGIONE**



Sono arrivati in 150 da tutt'Europa a Torino per festeggiare i vent'anni della sportiva Fiat su base "Tipo", disegnata dall'eclettico Chris Bangle, che non è potuto mancare all'appuntamento

testo e foto di Massimo Condolo



Arte contemporanea
Nella foto: Le "Coupé" affrontano una delle due rampe elicoidali del Lingotto.
In alto: Le vetture schierate sulla pista sopraelevata, sotto la pinacoteca Gianni e Marella Agnelli disegnata da Renzo Piano.



Mirafiori, primi anni Novanta. In un settore strategico come quello delle medie compatte, la Fiat proponeva la "Tipo": moderna e con una buona tenuta di strada, ma con un'immagine appannata dall'affidabilità dei primi esemplari e soprattutto priva di una versione sportiva, come erano state invece le "125 TC" e "130 TC" per la precedente "Ritmo". Per rivitalizzare la sua immagine sportiva, ancora essenziale per le vendite, la Fiat mette in cantiere una coupé su pianale "Tipo" e una spiderina su base "Punto", entrambe colme di richiami alla tradizione sportiva italiana. In linea con questo pensiero, non avranno nomi di fantasia o sigle, ma richiami a due archetipi di sportive, quasi un nome comune anziché quello proprio: "Coupé" e "Barchetta". Entrambe usciranno nel 1994.

Vent'anni dopo (31 maggio-2 giugno 2014), 148 "Coupé" di 14 Paesi europei si sono ritrovate per una "tre giorni" in Piemonte. C'erano esemplari di tutte le versioni, difficili da distinguere per un profano perché nei sei anni di produzione tutti i cambiamenti sono stati sotto pelle: la bella linea di Chris Bangle (intervista a pagina 111) non è stata mai toccata. Il gruppo straniero più numeroso ed entusiasta arrivava dalla Polonia: 12 vetture di cui almeno tre pesantemente elaborate, che hanno viaggiato con a bordo i loro equipaggi vestiti con la maglietta stampata per l'occasione. La "20V Turbo Plus" di Bartosz Mrozowski, trovata in Svizzera, si notava per i particolari dipinti in arancione su base Blu Sprint. Grazie a una turbina maggiorata, all'intercooler e alla centralina rimappata, gli originali 250 cavalli sono diventati 300. Ci viene un dubbio: Bartosz è appassionato di "Coupé" o cercava solo una bella sportiva low cost? Ma quando ci mostra le due firme di Chris Bangle (una di quest'anno, l'altra di quando è andato a trovarlo nella sua casa nelle Langhe) e ci spiega che questa è la sua terza "Coupé", ci passa ogni dubbio.

Tre macchine hanno attraversato il Baltico. Heikki Oravainen arriva dalla Finlandia e guida tutti i giorni una "20V Turbo" Blu Sprint; si lamenta dei bassi limiti di velocità finlandesi e non perde l'occasione di un giro sulle permissive Autobahn tedesche. Stein Mautai, norvegese appassionatissimo di Fiat, ha af- ➤

IL GRUPPO PIÙ NUMEROSO È ARRIVATO DALLA POLONIA: BANGLE, OSPITE D'ONORE, HA FIRMATO OGNI ESEMPLARE

fiancato alla sua "Ritmo 130 TC" una "20V" grigia trovata al raduno nazionale delle Fiat nel suo Paese. Il suo connazionale Björn Andersson, ex venditore di una concessionaria Fiat, guida invece una "20V Turbo" gialla, acquistata in Germania per completare la collezione che comprende anche una "Barchetta", una "124 Sport Coupé" e una "Panda" prima serie. Tra le "16V", due sono completamente originali. Quella di Luca Gianna, consigliere della sezione Piemonte, è stata comprata usata nel 1998 e ha fatto oltre 120 mila km; se ne era innamorato e aveva deciso l'acquisto dopo un "consiglio" di famiglia. "Stavano per nascere i miei due gemelli", racconta, "ma mia moglie non era contraria a un'auto sportiva: 'Vai e provala' mi ha detto. E così ho apprezzato un'ottima strada, buona tanto per i viaggi con le famiglie quanto per le tirate veloci". Lauro Luciani ha invece comprato nuova la sua, grigia metallizzata, e non se ne separerà mai, anche perché ha percorso solo 68 mila km. Sander Habets,

olandese, ha acquistato da un commerciante tedesco una bellissima "20V Turbo" Blu Sprint, completamente originale, per sostituire la vecchia "20V" giunta a 250 mila km. "Non potrei guidare altre macchine", ci ha detto, "perché sono troppo noiose".

Tra le italiane, due hanno colori fuori ordinanza: Donato Barbato ha verniciato il tetto della sua, gialla, in nero lucido: "Così mi ricorda una cabriolet", spiega. La "20V Turbo" di Gian Piero Benetti, comprata nuova nel 2000, appartiene alla piccola serie Bianco Perla di fine produzione. "È la mia seconda 'Coupé'", racconta, "La prima l'avevo comprata dopo averla criticata aspramente e aver poi cambiato idea, ma l'ho distrutta in un incidente. Ho cercato di mettere la testa a posto comprando una 'Croma', ma dopo qualche anno ho preso questa, strapagata perché il concessionario non mi ha fatto alcuno sconto nonostante fosse una fine serie". A meeting concluso, a Torino sono spuntate diverse "Coupé" non iscritte al raduno. Il modello,

oggi in bilico tra youngtimer e "classica domani", era praticamente scomparso dalle strade. Il suo ritorno indica che più di un proprietario ne ha capito il valore e la conserva, e magari vedendo la bella manifestazione organizzata dalla sezione piemontese del Club del Coupé Fiat si è inorgoglito. 

Il party è sul tetto

Sotto. Sul tetto del Lingotto, sotto la Bolla di Renzo Piano. A destra. Alcune targhe delle vetture partecipanti: in basso a sinistra quella che il Belgio riserva ai funzionari dell'Unione Europea. Nella pagina a fianco. Chris Bangle.



INTERVISTA A CHRIS BANGLE

ISPIRAZIONE PURA

Armato di pennarello, Chris Bangle, nato a Ravenna, Ohio, nel 1956, con un trascorso in Opel, alla direzione del Centro Stile Fiat e a capo di quello Bmw, non poteva esimersi dal presenziare al raduno per i 20 anni dell'ultima auto di cui ha interamente curato il design degli esterni e dal firmarle una per una... Anche perché oggi vive in Italia, nelle Langhe, dove ha dato vita alla Chris Bangle Associates, attiva nell'industrial design.

Come si viveva in Fiat ai tempi del progetto della "Coupé" e quali erano le indicazioni della Casa?

Volevano una coupé su base "Tipo" da costruire alla Pininfarina, dove era terminata la produzione della Cadillac "Allanté". Sembrava una battuta: in quel periodo si scherzava dicendo che su base "Tipo" si poteva fare di tutto, dal camion Iveco alla Ferrari di F.1! Il Centro Stile Fiat, che negli ultimi cinque anni aveva perso tutte le "gare", avrebbe avuto la Pininfarina come concorrente. Chiesi a Giorgio Tronville, che mi aveva portato in Fiat, quante chance avessimo. "È la loro idea", disse, "loro faranno l'engineering e produrranno l'auto



mettendoci il loro nome. Cosa ne pensa?".

E che cosa ne pensò?

Che mi sarei ispirato a ciò che amo di più: la Ford "GT 40" e due dream car Bertone: la Chevrolet "Ramarro" e la Lamborghini "Athon".

Come sono nati i particolari iconici della "Coupé" come i tagli sui passaruota o i fari?

I tagli non sono una citazione di Lucio Fontana, come si scrisse: all'epoca non lo conoscevo nemmeno. Servono invece per dare dinamismo. Il doppio seno dei fari alleggerisce una linea che diventava massiccia a causa della meccanica; le alternative erano i fari a scomparsa o un innalzamento di cofano e paraurti. I fari retrattili avevano costi proibitivi, le ruote già troppo piccole in proporzione alle forme non avrebbero retto un frontale più grande.

Come si lavorava con la Pininfarina?

Benissimo: collaborazione eccellente, tecnici corretti, professionali ed estremamente attenti nell'"ingegnerizzare" un'auto disegnata da altri.

Molti proprietari di "Coupé" le personalizzano con spoiler, appendici aerodinamiche, fanalerie.

Cosa pensa di queste modifiche del suo stile?

Fanno benissimo! Un'auto amata è lo specchio di chi la possiede. Io ho fatto il mio meglio disegnandola, ora spetta a loro renderla unica!

La Fiat "Coupé" non ha avuto eredi. Che modello consiglierebbe a chi volesse cambiarla con un'auto d'oggi?

Nessun "coupeista" cambierebbe la sua macchina con una odierna. Suggestirei di affiancarle una BMW "Z4" di prima generazione. Rossa anche lei.







Ci vuole UN FISICO BESTIALE

Provate a immaginare: la più vecchia aveva 116 anni, la più giovane 96. Guidarle non è certo uno scherzo... Eppure per il quarto meeting italiano di "centenarie" si sono presentati venti veicoli. Tutti in colonna, ma non a passo di lumaca!

di **Gilberto Milano**, foto di **Alessandro Bianchi**

F

Sulle strade del Carducci

Nella foto. Le centenarie sul famoso viale dei cipressi che "alti e schietti van da San Guido in duplice filar" in direzione Bolgheri, in Alta Maremma. In primo piano una Peugeot "Type 69" (1905), seguita da una Renault "AX" (1911) e da una Lancia "Theta" (1914).

acile guidare un'auto oggi: si inserisce la chiave, si accende il motore e, ingranate le marce, si viaggia senza problemi anche per migliaia di chilometri. Ben altra storia quando l'automobile si affacciava al mondo, oltre un secolo fa: poco maneggevole, difficile, inaffidabile e pericolosa.

Allora un viaggio in macchina di 30 km al massimo era una sfida tra modernità e tradizione (il cavallo), un'esperienza che richiedeva capacità di adattamento e attitudine all'avventura fuori dal co-

mune. Lo si capisce bene però solo quando si entra in contatto diretto con gli "automobili centenari", come sarebbe corretto chiamarli, al maschile (sarà D'Annunzio molto più tardi a stabilire che "l'automobile è femminile"), vetture con cent'anni e più sulle spalle (dette anche Ancêtres).

Le occasioni per vederle in movimento sono poche, anzi pochissime. Soprattutto in Italia. Generalmente fanno bella presenza nei musei, relegate in qualche angolo nascosto: somigliano troppo al- ➤

1905 Peugeot Type 69

La prima "Bebé" francese

A destra. È la prima vera vettura economica costruita in Peugeot. Sarà prodotta in 300 esemplari, un numero elevato per l'epoca. Molto compatta (2,7 metri di lunghezza per 1,40 di larghezza), anticipa la "Bebé" di Bugatti e prenderà anche lei il soprannome di "Bebé". Monta un monocilindrico di 650 cm³ molto affidabile, con 6,5 CV di potenza per una velocità di 45 km/h. In Italia ce ne sono solo altre tre. "Per avviarla da corrente, apro i due serbatoi dell'olio a caduta e quello della benzina, qualche pompatina al carburatore, un cicchetto di benzina e poi giro la manovella. Semplice..." dice Nino Delogu, proprietario di questa vettura da pochi mesi.



1909 Ford T

Ha motorizzato l'America

A destra. È uno dei più anziani modelli della prima vettura della storia a essere prodotta in serie. Nata nel 1908, la "T" sarà costruita fino al 1927 in oltre 15 milioni di esemplari. Macchina robusta, deve il suo successo alla proverbiale affidabilità del suo motore e delle sue parti meccaniche. Questa, in possesso di Enrico Dal Porto, è una versione torpedo, conservata perfettamente, con un quattro cilindri in linea di 2,9 litri da 20 CV. Il cambio a due sole velocità più retromarcia permette di passare dalla prima alla seconda senza usare la frizione.



Sono auto difficili da spostare e possono muoversi solo in ambienti "protetti": su strade non trafficate (o addirittura chiuse) e con percorrenze assai limitate



Cicchetto magico

Sopra. L'aggiunta di qualche goccia di benzina per favorire l'avvio della Peugeot "Type 69".

A fianco. Altre Ancêtres presenti al raduno: una Hupmobile "20" del 1909 e una Renault "AG" del 1908. Più a destra. Una Itala "20/30 HP" del 1908, cugina di quella che nel 1907 vinse la prima Pechino-Parigi.





le carrozze e non sono così attraenti stilisticamente come le vetture di qualche decennio dopo. Ma una possibilità è offerta ogni anno a fine maggio da un gruppo di appassionati toscani che si ritrovano nell'associazione Garage del Tempo di Cecina, Livorno (www.garagedeltempo.org).

Anche quest'anno, per la quarta volta consecutiva, hanno dato vita a un raduno di sole centenarie che in due giorni ha portato i partecipanti da Marina di Bibbona a Bolgheri e a Cecina, su strade poco battute se non addirittura chiuse al traffico. Un salto indietro di un secolo e più (la più vecchia, una Panhard et Levasseur, era del 1898) che ha offerto uno spettacolo insolito ai fortunati che le hanno incrociate. "La prima volta erava-

mo in quattro. Poi, col passaparola, siamo cresciuti di numero. Oggi limitiamo la partecipazione a 20 tra vetture e moto perché non vogliamo rischiare di rovinare tutto con un'organizzazione approssimativa" dice Nino Delogu, presidente dell'associazione, proprietario da poco di una Peugeot "Type 69" del 1905. "Molte auto sono difficili da spostare e possono muoversi solo in ambienti adatti a loro, con percorrenze limitate a qualche decina di chilometri e su strade non trafficate. E poi le centenarie presenti in Italia non sono molte: la Settimana Bresciana, altro grande evento riservato a vetture così anziane, che si tiene ogni due anni, ne raccoglie una cinquantina".

Una passione non facile da coltivare, viste le dif- ➤

1909 Isotta Fraschini AN

Bella e indistruttibile

Sopra. La classica macchina da viaggio, pesante ma che va sempre. Il motore è un 4 cilindri biblocco di 4940 cm³ con una potenza di 30 CV. Ha 4 marce + RM e la trasmissione è a catena, per via della potenza troppo alta per poter essere sopportata dagli alberi a cardano del tempo. La "AN" è stata prodotta in 40 unità; questo esemplare è di proprietà di Giorgio Marzolla ed è stato utilizzato anche per scopi militari durante la prima guerra mondiale. Oggi è tornato nella sua configurazione d'origine.

1909 Hupmobile 20

L'utilitaria vista dagli Usa

A destra. Collaboratore di Henry Ford, Robert Craig Hupp nel 1908 si mise in proprio e costruì auto per vent'anni con discreto successo. Questo, portata al raduno da Ferruccio Telò, 33 anni, è uno dei primi esemplari, acquistato in Usa via Internet al prezzo di una "utilitaria usata". Monta un robusto 4 cilindri in linea biblocco di 1800 cm³ a valvole laterali esterne. La potenza è di 20 CV e può arrivare a 50 km/h. Ha due marce, più la retro. Il massimo della semplicità e della solidità.



1918 Cadillac Type 57 Touring

Liberty: l'auto dei primati

A destra. Cent'anni non li ha ancora compiuti, ma manca poco. Umberto Del Corona (nella foto) l'ha acquistata in Usa e l'ha lasciata com'era. Si tratta di una vettura da 7-8 posti molto performante, dotata di un V8 di 5 litri con quasi 100 CV, che arriva a 3000 giri senza difficoltà. Nel 1917 fu adottata dallo stato maggiore americano in Europa: da qui il soprannome di "Liberty Cadillac". "È stata la prima al mondo ad avere l'acceleratore a destra e il freno al centro. Ha l'impianto elettrico, la doppia pompa dell'acqua, la frizione a dischi multipli in bagno d'olio e gli ammortizzatori. Sembra un'auto fabbricata 10-15 anni dopo" spiega Umberto.



Il fatto che qui in Italia non siano molto apprezzate è una fortuna per i collezionisti, che le trovano ancora a prezzi accessibili



L'imprevisto dietro l'angolo

Sopra. Con oltre un secolo sulle spalle l'inconveniente è da mettere in conto. Ma in genere sono gli stessi proprietari a risolverlo.

A fianco, da sinistra. Peugeot "Type 69" del 1905; Fiat "Tipo 2" del 1912; Darracq del 1904.





1909 Isotta Fraschini FE

Il primo motore moderno

A sinistra. Compatta e performante, l'Isotta Fraschini di proprietà di Piermario Meletti Cavallari, vicepresidente del sodalizio che organizza questo meeting di Ancêtres, nasce come auto da corsa. "Sembra che ne siano state prodotte un centinaio, ma a noi ne risultano 27, di cui solo quattro sono sopravvissute" sostiene Piermario. Sopra. Dotata di un monoblocco a quattro cilindri, con testa fissa e albero a camme in testa, può essere considerata la prima vettura di piccola cilindrata (1,2 litri) con motore costruito con criteri moderni.

Fai da te d'epoca

Sotto. "Più la macchina è vecchia, più bisogna saperci mettere mano. Altrimenti è facile restare per strada". Ragionano così i collezionisti di centenarie, con competenza e passione. Un po' come gli originari proprietari di queste vetture.

ficoltà tecniche che caratterizzano queste vetture, che richiedono grande competenza sia nella conoscenza meccanica sia nella guida. Come un tempo, del resto. Ognuno dei proprietari è infatti in grado di risolvere con le proprie mani qualsiasi problema meccanico e sorride quando si fa notare loro la scarsa affidabilità di questi mezzi.

"Non siamo masochisti, ma grandi appassionati. Ci vuole molta cultura automobilistica per avvicinarsi a queste vetture" sostiene Piermario Meletti Cavallari, vicepresidente del sodalizio toscano, proprietario tra le altre di una Isotta Fraschini da corsa del 1909. "Sembra che vadano piano, che siano lente, ma qui abbiamo degli esempi di meccanica il cui unico limite è la qualità dei metalli. Se i pio-

nieri di allora avessero avuto i lubrificanti e le leghe che abbiamo noi adesso avrebbero fatto cose fantastiche. Sono auto difficili, ostiche, ma molto affascinanti. Sono macchine su cui puoi lavorare senza troppe complicazioni. Si tratta di ferro, legno e materiali che si possono padroneggiare. La meccanica poi è relativamente semplice".

La meccanica sarà semplice, ma la guida richiede molta pratica e molta competenza, soprattutto sulle auto pre 1904. "C'è infatti una grossa differenza tra quelle costruite fino al 1904 circa e quelle nate intorno al 1908. In pochi anni la tecnologia fece passi da gigante. Quelle ante 1904 sono delle "carrozze". Dal 1904 al 1908 ci fu una grande evoluzione e le macchine del 1913-14 possono già considerarsi vet-



1911

Renault AX

Agile e veloce

A destra. "Queste per me sono le vere auto d'epoca, le prime che consentono di essere utilizzate senza troppi problemi". Parla così Teodoro Somasca della sua Renault. Si tratta di una "AX" in versione biposto, dotata di un bicilindrico di 1250 cm³ da 8,5 cavalli. "A me piacciono le auto leggere, facili da guidare. Ho fatto il giro del Garda due anni fa, senza problemi" dice Teodoro. "In pianura arriva a 60 km/h; in salita fa più fatica, ma si va". La "AX" ha tre marce più la retro.



1910

Detroit Electric

La carrozza con la spina

A destra. Ha ancora le sembianze di una carrozza, ma si muove con un motore elettrico capace di percorrere fino a 80 km con una ricarica. Non ha il volante, ma due leve trasversali: spingendo la più lunga in avanti si gira a sinistra, tirandola si gira a destra; la più corta è per innestare la retro. Nell'abitacolo i sedili anteriori sono girevoli per trasformare l'interno in una sorta di salottino. "Il motore elettrico è stato ucciso all'epoca dalla bassa velocità, non dalla poca autonomia" ci ricorda Antonio Calleri, il proprietario.



1914

Lancia Theta

Un gioiello made in Italy

A destra. "Una Lancia perfetta". Lo sostiene Giulio Caimi, il proprietario di questa rarità, "Tanto è vero che è stata preferita dall'esercito inglese dal 1914 al 1920". Il motore è un 4 cilindri di 5 litri da 35 HP, con un carburatore Lancia a tre getti. Lo sterzo è regolabile in tre posizioni ed è stata la prima auto europea a montare l'impianto elettrico. "Si guida come un giocattolo" assicura Giulio, che è arrivato a Cecina con signora, trasportando la "Theta" su un camion.



1898

Panhard et Levasseur B1

La più vecchia del gruppo

Nella foto. Restaurata con grande cura da Paolo Nozza (nella foto), monta un motore 4 cilindri di 2400 cm³ realizzato dall'unione di due motori bicilindrici. È stata la prima macchina a entrare a Firenze: il primo proprietario l'ha acquistata in Francia ed è arrivato a Firenze in auto. L'acceleratore è a mano. Si muove grazie a un disco in posizione longitudinale che, comandato da una leva, va a ingranare il disco fisso trasversale collegato al motore.



...E IN CODA, DUE E TRE RUOTE

ture moderne” sostiene Meletti Cavallari. Per tutte, il tallone d'Achille è l'impianto frenante (i freni sono di norma solo sulle ruote posteriori), ma il bello è intraprendere un viaggio sulla macchina del tempo e rivivere cent'anni dopo quello che hanno provato i pionieri dell'automobile. “Il piacere è quello di sapere cosa si porta in giro, su cosa stiamo viaggiando”.

La preoccupazione di non arrivare a destinazione non c'è” dice Giulio Caimi, possessore di una rara Lancia “Theta” del 1914, con la quale viaggia anche in autostrada. “Nel caso di panne mi faccio venire a prendere. Oppure vado nell'officina più vicina, chiedo di mettere l'auto sul ponte e sistemo io il problema. Difficilmente però succede. Molte di queste auto sono di una solidità spaventosa”. 

Nutrita anche la compagine motociclistica: al raduno toscano erano presenti tre motociclette e due tricicli centenari. Tutte e tre le moto erano del 1904: si trattava di una Bradbury “3½ HP”, di una Quentin e di una Griffon (nella foto qui in basso, guidata da Luca Linari). Entrambi i tricicli erano invece del 1898: un Phebus e un Perfecta. Questi ultimi sono piuttosto ambiti, in quanto possono partecipare alla London-Brighton, la mitica gara inglese riservata alle auto costruite fino al 1904 (nel Regno Unito vengono infatti considerati delle automobili). Interessante è stata anche la partecipazione domenicale della perfetta riproduzione di un veicolo elettrico a tre ruote costruito nel 1891 a Castelnuovo Garfagnana dal conte Carli. Mezzo di cui sono rimasti solo i disegni.



L'ULTIMO GUIDATORE PERFETTO

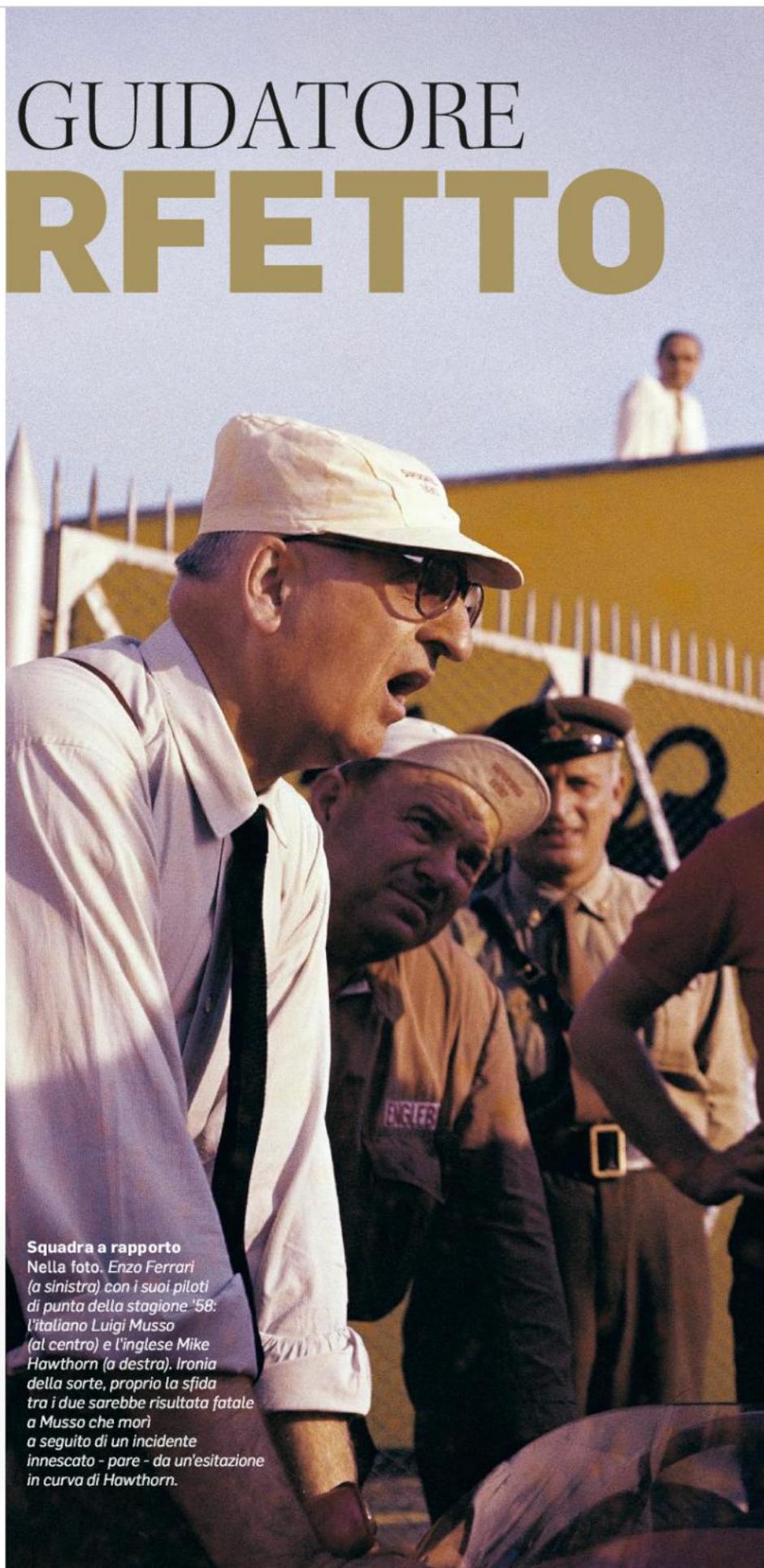
“**Q**uando l'ansia della vittoria pervade un pilota generoso, è facile ch'egli affronti rischi non calcolabili, soprattutto quando l'antagonismo diretto è animato dalla medesima ostinata volontà di successo. E non sempre questi conflitti agonistici avvengono soltanto tra corridori di case o scuderie diverse”. Enzo Ferrari ha provato a spiegare così, nel suo libro “Piloti, che gente...”, ciò che è avvenuto in quel tragico 6 luglio del 1958, giusto 56 anni fa, durante il G.P. di Francia sull'impegnativo tracciato di Reims, tra i suoi due piloti di punta: il britannico Mike Hawthorn e l'italiano Luigi Musso.

“In quella curva velocissima che segue il rettilineo delle tribune - ha scritto Ferrari - si trovarono due uomini, compagni di scuderia, al volante di due macchine ugualmente potenti, con una identica ansiosa volontà di vincere. In quella curva probabilmente lottarono fino all'estremo”. Quel giorno Musso sembrava afflitto da una serie di ansie: ansia di vincere, di aggiudicarsi il corposo e unico - nel panorama di allora - premio in denaro (per risanare le sue finanze), ansia di voler dimostrare a Enzo Ferrari di essere il pilota su cui puntare per vincere il Mondiale. Il 1958 doveva essere il suo anno.

Quella curva maledetta

Affrontando la “Virage du Calvaire” - com'era soprannominata quella curva - Musso, accusato di non essere un istintivo ma un lucido ragioniere, dimenticò la “sua” prudenza. Forse per la prima volta non calcolò velocità, spazi di frenata, traiettoria. Forse per la prima volta non ebbe quella paura che mai nascose di provare quando abbordava una curva a 200 all'ora e oltre. O forse, più semplicemente, non intuì il comportamento del compagno-avversario. “Io sono convinto che la foga di gara gli fece tenere il piede giù a fondo”, ha scritto ancora Enzo Ferrari. Diversamente fece Mike Hawthorn che, forse proprio per rallentare Musso, il piede invece lo alzò.

Quello che successe fu che la rossa monoposto dell'italiano, per evitare la Ferrari gemella del compagno-rivale inglese, volò via, fuori pista, disarcionando il suo pilota. Finì così, il 6 luglio del ▶

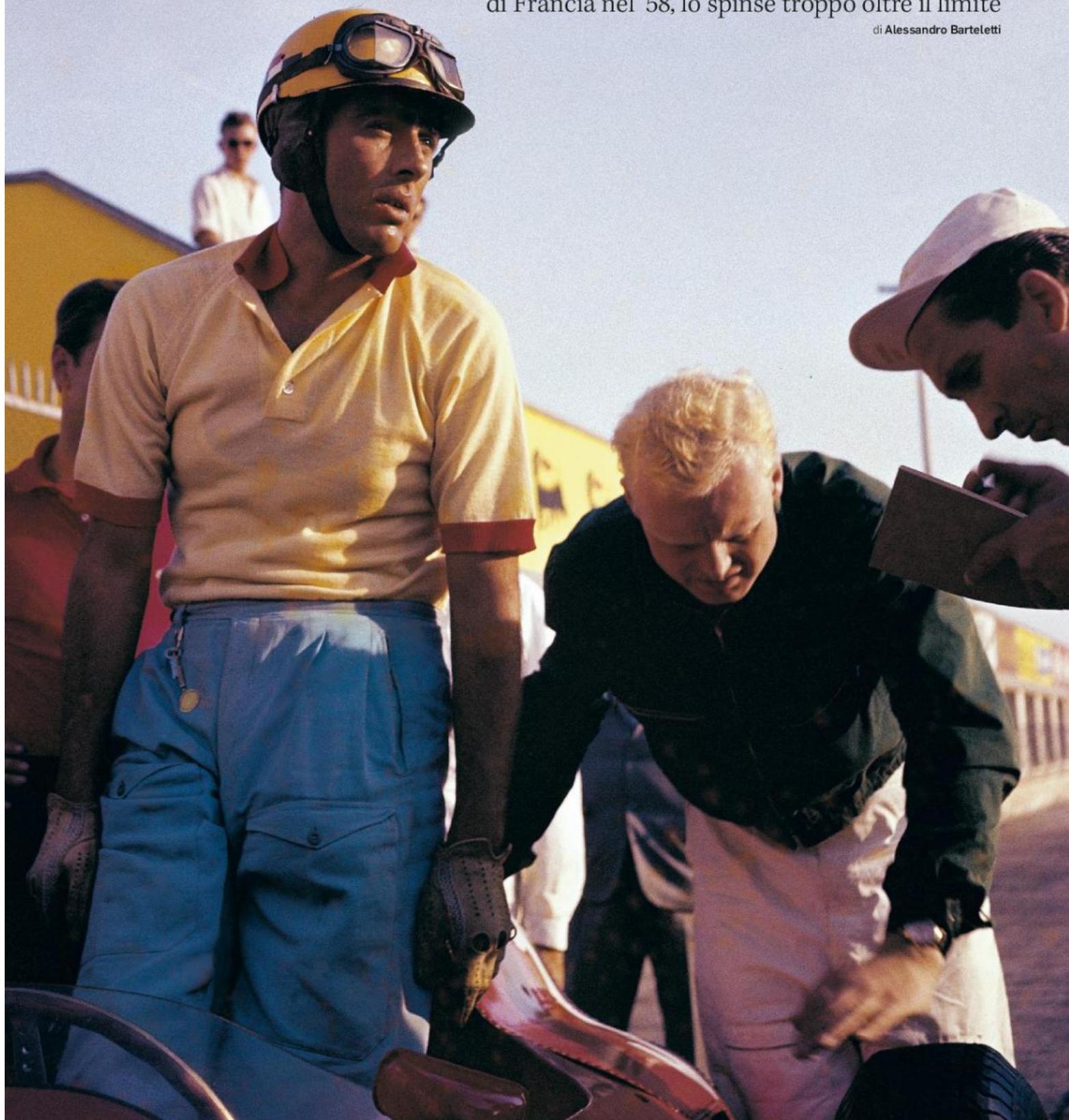


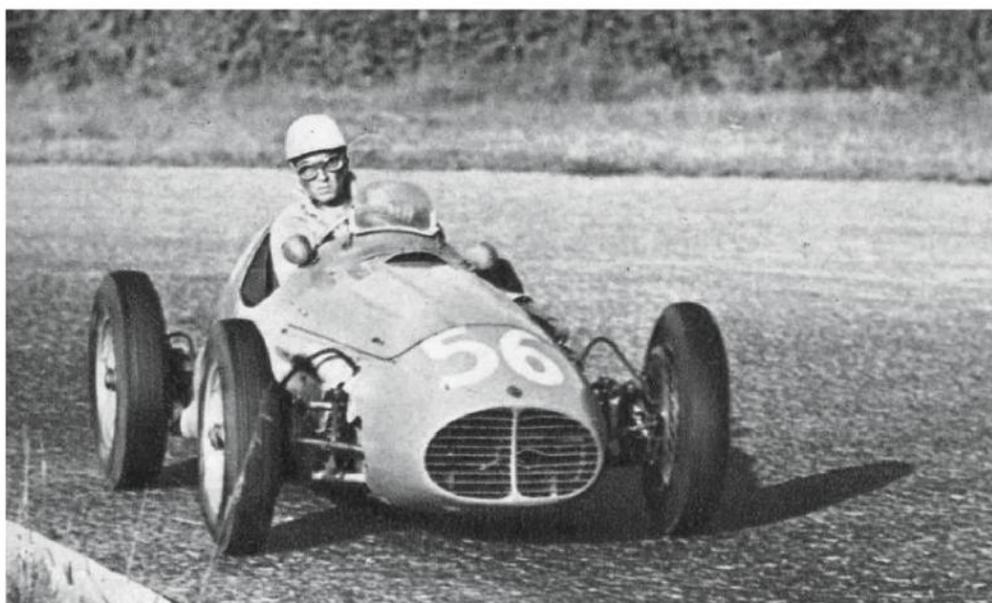
Squadra a rapporto

Nella foto, Enzo Ferrari (a sinistra) con i suoi piloti di punta della stagione '58: l'italiano Luigi Musso (al centro) e l'inglese Mike Hawthorn (a destra). Ironia della sorte, proprio la sfida tra i due sarebbe risultata fatale a Musso che morì a seguito di un incidente innescato - pare - da un'esitazione in curva di Hawthorn.

Così lo definì Ferrari: istintivo e impulsivo nella vita, diventava un attento calcolatore ogni volta che si calava in un'auto da corsa. A risultargli fatale fu un duello col compagno di squadra Hawthorn che, al G.P. di Francia nel '58, lo spinse troppo oltre il limite

di Alessandro Bartoletti





Il debutto in Formula 1

A sinistra. Il G.P. d'Italia del 1953, sul circuito di Monza, segnò l'esordio in F.1 di Luigi Musso; le vetture, in realtà, quella stagione erano delle Formula 2. Il pilota romano, qui ripreso mentre affronta la famigerata Curva del Porfido (oggi la Parabolica) a bordo della Maserati "A6 SSG" che spartì con Sergio Mantovani, si distinse con un 7° posto.

Dalle Sport alle monoposto

Sotto, a sinistra. Musso alla Mille Miglia del 1955 su Maserati "A6 GCS" numero 651; si ritirò alla quinta ora di gara.

Più in basso. Al Gran Premio di Napoli dello stesso anno ottenne il 2° posto su Maserati "250 F"; primo classificato fu Alberto Ascari su Lancia "D50".



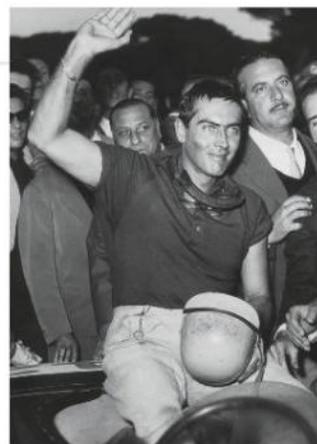
OTTENNE I PRIMI RISULTATI CON LA MASERATI, POI ARRIVÒ LA CHIAMATA DI FERRARI

1958, la vita di Luigi Musso (di fatto si spense qualche ora dopo, in ospedale).

Dopo Fangio il più pagato fu lui

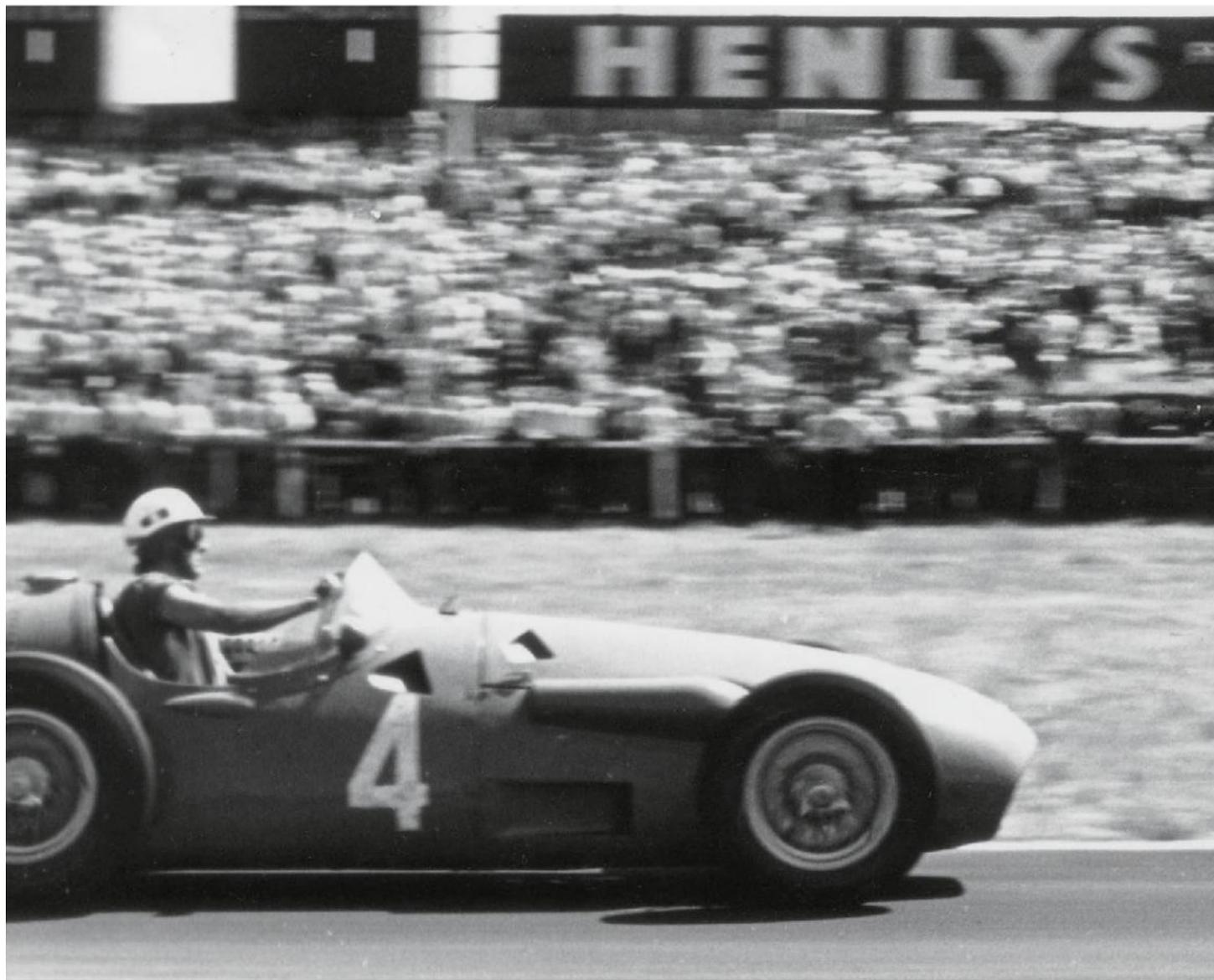
Luigi Musso nasce a Roma nel 1924, a luglio. È bello, alto, elegante. Ha gli occhi azzurri, è ricco, allegro e tenebroso al tempo stesso. Ha alle spalle una famiglia agiata che lo vizia. Quando però a scuola lo bocciano, il padre Domenico - che perderà ancora adolescente - lo manda al Nobile Collegio di Mondragone, sopra Frascati, che Luigi frequenta dal 1937 al 1943. Un collegio religioso, un riferimento forse unico nel panorama scolastico europeo tra il 1865 e il 1953: lì veniva iscritta la "meglio gioventù" di quegli anni.

Luigi ha due fratelli, Luciano e Giuseppe, e due sorelle, Elena e Matilde. Lui è il più piccolo ma la prematura morte del padre gli permette di disporre presto di una consistente quantità di denaro. In famiglia è Giuseppe che ama le corse automobilistiche e partecipa a diverse gare, così finisce che anche Luigi subisce il fascino delle competizioni. Ancora senza patente acquista la sua prima auto, una Fiat "Topolino", e poi la sua prima auto da corsa, una Gianni "750 Sport". Arrivano anche una Ferrari "2000" e una Maserati di pari cilindrata. Proprio con la Casa del Tridente debutta in Formula 1 nel 1953 e corre fino al 1955, anni in cui si laurea più volte campione Sport, assoluto e di classe. Nel 1954, al G.P. di Spa ➤



Nove stagioni di corse

Sopra. Luigi Musso, classe 1924, gareggiò dal 1950 al 1958. Fu campione italiano con le Sport nella classe "2000" nel '53 e nella "oltre 2000" nel '55. Sotto. Sul circuito di Aintree, al Gran Premio di Gran Bretagna del 1955, Musso ottenne il quinto posto al volante della Maserati.



"Monzanapolis"

A destra. Una settimana prima della gara fatale di Reims, il pilota romano partecipò alla 500 Miglia di Monza del '58, "gemellaggio" con gli americani di Indianapolis, al volante di una Ferrari "412 MI". Durante le prove Musso registrò una media di 281,087 km/h - la più alta - ma una serie di malori durante la gara lo costrinsero a cedere il volante prima a Mike Hawthorn e poi a Phil Hill.

Più a destra. Il primo posto assoluto alla Targa Florio del 1958 in coppia con il belga Olivier Gendebien su Ferrari "250 TR".



gna, è secondo dietro alla Ferrari di Hawthorn e davanti alla Mercedes di Fangio; è secondo anche alla Targa Florio, terzo alla Mille Miglia e primo al G.P. di Pescara (fuori campionato); nel 1955 è terzo al G.P. d'Olanda dopo aver contrastato - unico - Fangio e Moss su Mercedes.

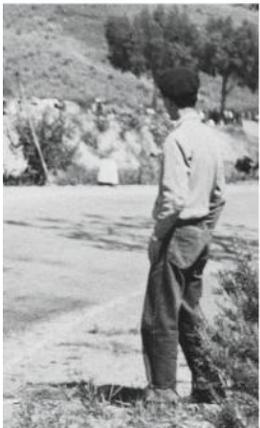
Enzo Ferrari, che lo definisce "l'ultimo esempio di una scuola di guidatori di stile perfetto, che prese l'avvio da Nazzaro e da Varzi", nel 1956 lo vuole con lui. Guerino Bertocchi, collaudatore Maserati che stravede per Musso, cerca di dissuaderlo, ma è inutile. Musso passa al Cavallino, ma scopre molto presto che alla Ferrari dovrà fare i conti con la gerarchia di squadra: Juan Manuel Fangio è il monarca. Proprio nel 1956, in Argentina, il pilota italiano viene fermato in ga-

ra per cedere la sua auto all'argentino: la vittoria - l'unica di Musso in una gara di F.1 valida per il campionato - è in coppia. La stessa situazione si ripete al G.P. d'Italia, ma questa volta Musso non ci sta e, passando sul rettilineo davanti ai box, fa il plateale gesto dell'ombrello. La tribuna esplose in un applauso.

Nel 1957 arriva secondo in Francia e in Gran Bretagna. Sempre in Francia, domina il G.P. di Reims non valido per il campionato Piloti. Il Mondiale lo chiude al terzo posto. Da segnalare anche la vittoria alla Targa Florio del 1958 su Ferrari "250 TR" in squadra col belga Olivier Gendebien.

Se in corsa Musso è riflessivo, nella vita privata la faccenda è diversa: in pochi anni dilapida sui tavoli da gioco l'enorme patrimonio lasciato dal pa-





dre. Fumo e gioco i suoi grandi vizi, e poi tanti investimenti sbagliati. Prima di compiere la maggiore età, 21 anni, si sposa con Mary Tirapani, ragazza di origini cilene dalla quale ha due figli, un maschio e una femmina. Nel 1949 la separazione e il legame con Maria Teresa De Filippis, prima donna nella storia a guidare una monoposto di Formula 1.

Una grande storia d'amore

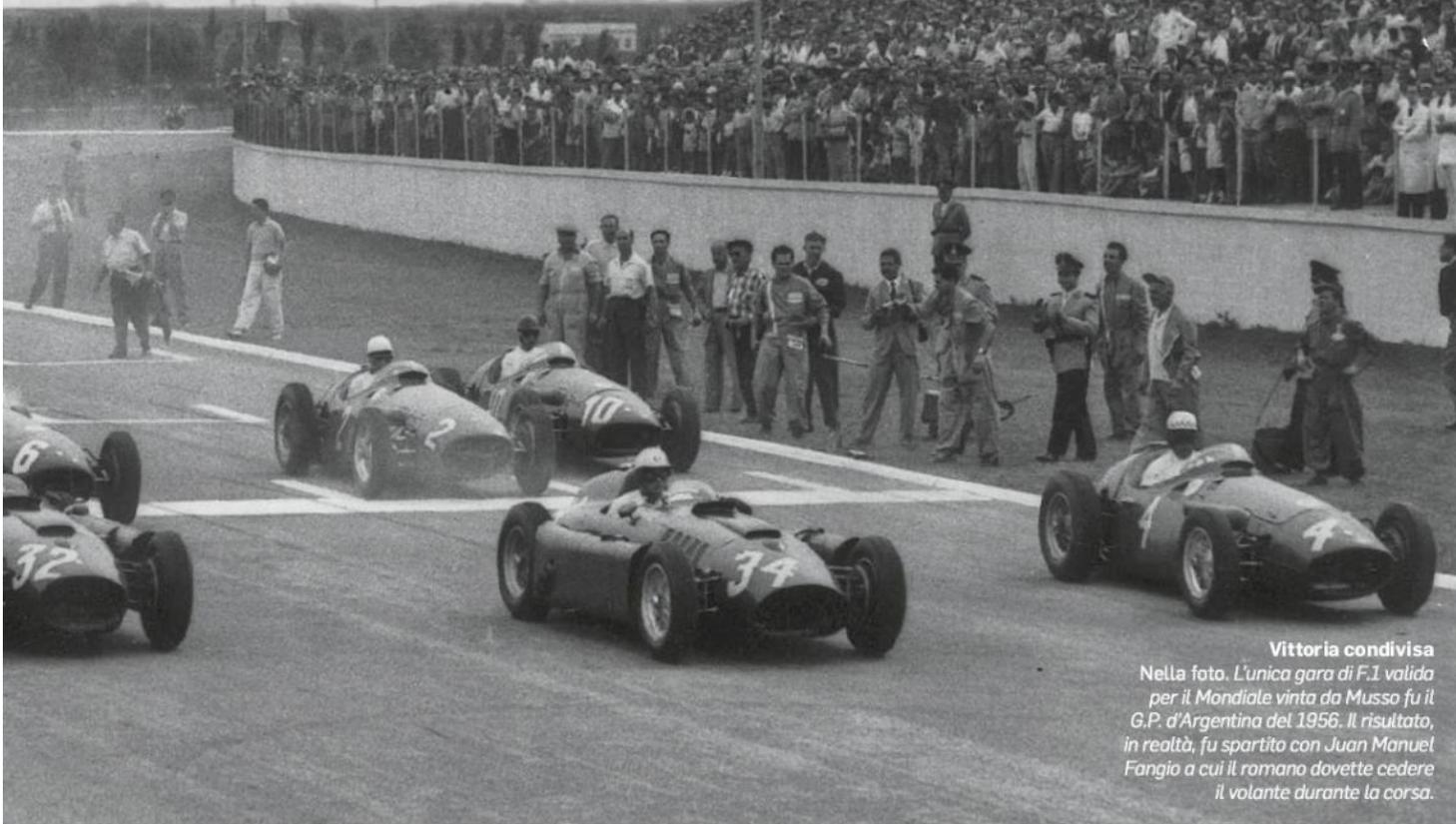
Nel 1952, a 28 anni, incontra in un ristorante Fiamma Breschi, ragazza bellissima, appena diciottenne, educata come lui in un collegio religioso: inizia così un'intensa, appassionata e non facile storia d'amore. Per lei soprattutto, più giovane di dieci anni e che si lega a un uomo sposato. Non importa, Fiamma e Luigi sono inseparabili:

lei diventa la sua cronometrista ufficiale, lui le insegna tutti i segreti della guida sportiva.

Fiamma era presente ai box anche a Reims, il 6 luglio 1958. Nel suo libro di memorie "Il mio Ferrari", ha scritto: "Luigi è morto", mi disse il direttore sportivo Ugolini. Forse avrebbero dovuto dirmi che Luigi era stato mandato fuori strada da Hawthorn". Per il dolore, in ospedale Fiamma tentò il suicidio, gettandosi da una finestra: fu letteralmente presa per le caviglie. Del pilota che "pennellava le curve", lei ha ancora scritto: "Gli anni passati con Luigi sono stati come una lunga festa. Non ricordo giorno in cui non si ridesse e non se ne combinasse una. Eravamo giovani, belli e avevamo le auto". **R**

Pilota con stile

Sopra. Secondo posto al G.P. di Siracusa del '57; i cronisti vollero sottolineare lo stile del corridore romano, al volante, in quell'occasione, di una Ferrari "D50". Sopra a sinistra. 12 Ore di Sebring '58: Musso scende dalla Ferrari "250 TR"; nonostante l'incidente avuto da Gendebien durante i primi giri, l'equipaggio arriverà secondo.



Vittoria condivisa

Nella foto. L'unica gara di F.1 valida per il Mondiale vinta da Musso fu il G.P. d'Argentina del 1956. Il risultato, in realtà, fu spartito con Juan Manuel Fangio a cui il romano dovette cedere il volante durante la corsa.

IL CERCHIO TORNA PERFETTO

Scheggiature, abrasioni, corrosione o anche ossidazione possono aver compromesso l'estetica delle ruote in alluminio, oggi spesso introvabili. Come risolvere il guaio? Ci sono specialisti e gli stessi produttori che le riportano a nuovo. Con una spesa affrontabile

di **Maurizio Schifano**, foto di **Maurizio Schifano** e **Pianeta Ruote**

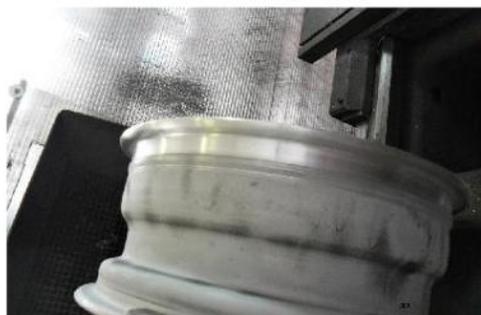
Segni da marciapiede

A destra. Tra i danni più diffusi le scheggiature della balconata, evidenti su questo "millerighe".

Più a destra. Prima di intervenire, il cerchio va punzonato, per identificare il treno di appartenenza e la posizione sulla vettura.

Sotto. Il "millerighe" Campagnolo o Cromodora, qui montato su di un'Alfa Romeo "2000", fu introdotto intorno al 1970.





Si corregge con la mazzuola

A fianco, da sinistra. Montando il cerchio su un mandrino e facendolo ruotare, con un tastatore si verifica la circolarità della balconata. Le lievi irregolarità si possono correggere, senza problemi, battendo con una mazzuola a caldo o a freddo. Con una leggera tornitura si pulisce e si regolarizza la superficie di accoppiamento col pneumatico.



Sabbatura attenta

A fianco, da sinistra. Per eliminare ogni traccia di vernice e di ossido, mettendo a nudo il metallo sano ed evidenziando i danni, si effettua una sabbatura, che deve preservare il più possibile marchi e scritte. Le parti mancanti si ripristinano saldando del materiale d'apporto. L'eccesso verrà poi eliminato con una tornitura.



Per le imperfezioni c'è lo stucco

A fianco, da sinistra. Le parti corrose dall'ossidazione ed evidenziate dalla sabbatura si ripristinano con stucco metallico. Applicato un fondo, le imperfezioni residue si eliminano con stucco acrilico. Dopo aver spruzzato un fondo epossidico aggrappante, si procede alla verniciatura con base argento e quindi col trasparente. Il costo totale di un restauro del genere è di circa 200 euro, Iva inclusa, a cerchio.

LE ALTERNATIVE

TORNITURA AL DIAMANTE

In alternativa alla verniciatura, argento oppure oro, con un eventuale strato di trasparente protettivo, alcuni tipi di cerchi "storici", come gli Speedline scomponibili montati sulla Ferrari "F40" (nella foto), erano caratterizzati dal canale lucidato a specchio; questa finitura si otteneva con una spazzolatura, che nel caso specifico può essere ripristinata con un costo di 120 euro circa per cerchio. La spazzolatura poteva interessare anche tutta la superficie dei cerchi; in questo caso la somma richiesta è di 245 euro circa. Un altro trattamento particolare era la diamantatura: una tornitura superficiale con un utensile munito di una punta di diamante, che dava al cerchio un aspetto semilucido con caratteristiche rigature concentriche; il ripristino della diamantatura ha un costo di 45 euro circa. Per l'esecuzione di questi trattamenti in Italia è attiva la ditta Pianeta Ruote (www.pianetaruote.com), con sede a Latina e che ringraziamo per la consulenza.



GLI UFFICIALI

ASSISTENZA FUCHS

Produttrice dei "fucinati" delle Porsche, ma anche dei cerchi montati dalla Mercedes-Benz, la tedesca Otto Fuchs Oberflächentechnik si occupa anche della rigenerazione dei suoi pezzi classici. Il rilevamento preliminare degli scostamenti dimensionali rispetto alle misure originali porta a scartare i cerchi "difforni", che non garantiscono più un utilizzo sicuro. Se l'esito è positivo, si procede con un decapaggio (foto a destra, in alto), per eliminare ogni tipo di finitura superficiale (verniciatura, anodizzazione, cromatura ecc.). Quindi si eliminano manualmente le tracce di danni e corrosione, con abrasivi di vario tipo. Dopo un pre-trattamento chimico si passa alla verniciatura elettrostatica a polvere e infine all'applicazione di un trasparente acrilico protettivo. I prezzi vanno da 94 a 247 euro per cerchio (www.fuchsfelge.com).



di Gilberto Milano

GIOCATTOLE PER GRANDI

Per cinquant'anni il collezionista Michael Banfield ha raccolto tutto quanto gli è stato possibile sui mezzi di trasporto e l'automobilia d'inizio secolo, compresi camion, bus a due piani e veicoli dei pompieri. Oggi se ne libera, facendo la gioia dei - rari - estimatori



**Tilling-Stevens TS3A
Petrol-Electric Open Top
Double Deck Bus (1922)**

Stima d'asta € 110.000 - 130.000
Venduto per € 271.387

Sopra. Più del doppio della stima d'asta per questo autobus a due piani spinto da un 4 cilindri di 5733 cm³ da 40 CV e da un motore elettrico accoppiato all'asse posteriore. Costruito in 166 esemplari, poteva trasportare 48 persone: 22 al coperto e 26 all'esterno.

Sarà per via del centenario dell'inizio della prima guerra mondiale che, volenti o nolenti, crea interesse verso tutto ciò che appartiene a quel periodo storico; sarà che i mezzi con cent'anni di vita non sono così frequenti da trovare in vendita, soprattutto se di grandi dimensioni come bus e camion; sarà che i prezzi di questi veicoli sono ancora accessibili e non richiedono cifre milionarie per entrarne in possesso; sta di fatto che quasi tutta la collezione dell'inglese Michael Banfield (oltre mille lotti tra veicoli storici e automobilia), battuta lo scorso 13 e 14 giugno da Bonhams a Staplehurst, nel Kent, Gran Bretagna, è passata di mano.

Un successo enorme dal punto di vista commerciale per gli organizzatori, che dichiarano il 97% di venduto e 3.760.000 euro d'incasso. Ma anche la conferma di un crescente interesse per questi mezzi molto particolari, difficili da apprezzare senza un'adeguata cultura storica (ne parliamo anche nel servizio sul raduno delle "centenarie" a pag. 112), con poche occasioni per poterli muovere su strade normali e, nel caso dei bus e dei camion, anche ingombranti da ospitare senza un adeguato spazio di rimessaggio. Insomma, le difficoltà per coltivare questa forma di collezionismo non sono poche anche se quella economica non figura, come spesso capita, al primo posto. Molti ca-



Maxwell-Commercial Delivery Car (1917)

Stima d'asta € 25.000 - 31.000
Venduto per € 27.384

Sotto. Jonathan Maxwell e Benjamin Briscoe hanno costruito auto con grande successo dal 1904 al 1925, quando la Maxwell venne assorbita dalla Chrysler. Numerosi pure i veicoli commerciali prodotti, famosi per la loro proverbiale affidabilità.

Crossley 20/25 HP RFC Van (1918)

Stima d'asta € 34.000 - 39.000
Venduto per € 66.299

Sotto a destra. Allo scoppio della guerra (1914) la Crossley di Manchester iniziò a produrre solo veicoli per l'esercito. Nel 1918, terminato il conflitto, la maggior parte venne riutilizzata come ambulanza, officina mobile o per il trasporto leggero.

Morris-Commercial Fire Engine (1926)

Stima d'asta € 22.000 - 31.000
Venduto per € 34.950

A sinistra. L'ultimo incendio l'ha spento nel 1965, un bel record visto che il progetto è del 1914. È alimentato da un 4 cilindri di 2,5 litri utilizzato anche per azionare la pompa. Durante questo utilizzo, parte dell'acqua viene inviata nel radiatore, consentendo un perfetto raffreddamento del motore.

Fiat 18P Furgone (1915)

Stima d'asta € 27.000 - 37.000
Venduto per € 38.914

Sotto. Alimentato da un 4 cilindri in linea di 4,4 litri con valvole laterali è stato costruito in 6354 unità, in gran parte per l'Esercito Italiano, ma non solo. La trasmissione è a doppia catena, frizione multidisco, cambio a 4 marce + RM. Dopo la guerra molti esemplari sono stati offerti sul mercato britannico.



Merryweather Fire Engine (1913)

Stima d'asta € 55.000 - 74.000
Venduto per € 93.119

Sotto. Merryweather & Sons è il nome più antico nella produzione di attrezzature antincendio (nasce nel 1692). Nel 1899 costruì il suo primo camion dei pompieri a vapore. Questo, del 1918, è alimentato da un 4 cilindri in linea di 8588 cm³ e può "sparare" 360-400 litri di acqua al minuto.



mion, bus e auto anteguerra sono stati acquistati a prezzi inferiori ai 50.000 euro, spesso in ottime condizioni di conservazione o restaurati.

Micheal Banfield è stato un cultore di questo genere di mezzi e un collezionista con un atteggiamento quasi compulsivo verso tutto ciò che riguardava il tema della sua collezione. In cinquant'anni di passione ha raccolto una quantità di oggetti impressionante tra libri, riviste, cataloghi, libretti uso e manutenzione, pubblicità, opere d'arte, disegni, insegne, cartelli stradali, emblemi, lattine, pompe di benzina, strumenti, lampade, radiatori, parti di carrozzeria, accessori, ruote, pneumatici, oltre ad autobus, veicoli commer- ➤



**Peerless TC4 4-Ton
Open Back Lorry (1915)**

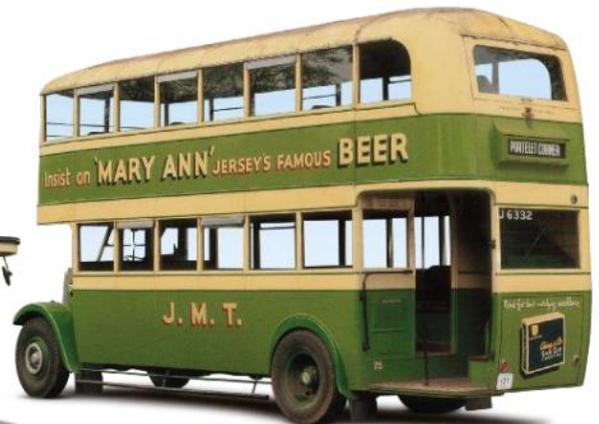
Stima d'asta € 25.000 - 31.000
Venduto per € 53.327

A lato. All'inizio del secolo scorso Peerless era uno dei produttori più prestigiosi d'America. Alle auto affiancò i camion per l'esercito americano e inglese. Questo, da 4 tonnellate di portata, fu costruito a Cleveland nel 1915, spedito in Europa nel 1916 e riallestito nel 1921.

**Leyland Titan TD2
Double Deck Bus (1932)**

Stima d'asta € 34.000 - 49.000
Venduto per € 43.238

Sotto. L'autobus a due piani cambiò aspetto nel giro di pochi anni. Il "Titan" arrivò nel 1927 e fece invecchiare di colpo tutti gli autobus a due piani esistenti. Sarà prodotto fino al 1969 in molte varianti. Il motore è un sei cilindri in linea di 7,6 litri. Ne sono stati costruiti circa 1000.



**Garford Model 25
Open Back Lorry (1919)**

Stima d'asta € 27.000 - 37.000
Venduto per € 31.708

Sotto. La Garford di Elyria, Ohio, diventò famosa a inizio Novecento grazie alla produzione di parti per la nascente industria automobilistica. Poi produsse camion. Garford ne vendette molti in Europa durante la Grande Guerra e nel 1919 introdusse questo "Model 25".

**AEC S-Type Open Top
Double Deck Bus (1922)**

Stima d'asta € 98.000 - 110.000
Venduto per € 352.800

Sopra. È stato aggiudicato per oltre il triplo della stima d'asta. Un po' per il fatto di essere il più celebre degli autobus a due piani londinesi dell'epoca, ma anche perché è uno dei due soli "S-Type" rimasti. Era in grado di trasportare 54 passeggeri seduti, dei quali 26 al coperto e 28 fuori.



LUCI DI UN TEMPO CHE FU

Degli oltre mille lotti battuti durante la vendita della collezione di Michael Banfield larga parte era composta da automobilia. Tra questi, una grossa parte era costituita da lampade di inizio secolo ad acetilene, a olio ed elettriche. Si tratta di componenti essenziali nel ripristino delle auto anteguerra, ma non facili da recuperare in condizioni originali. Dal 1904 le luci diventarono obbligatorie per illuminare la targa e per indicare agli altri l'ingombro delle auto sulle strade buie dell'epoca. Luci, non fari, che dovevano essere di colore diverso (blu, bianco, verde e rosso) per indicare la parte destra dell'auto, la parte sinistra, quella anteriore e quella posteriore. Luci che si agganciavano agli appositi sostegni e che si potevano togliere (e perdere) facilmente. Solo a partire dal 1908 arriveranno quelle elettriche.



Ad olio e a caro prezzo

A sinistra. Coppia di lampade a olio Lucas in ottone con lente da 4½ pollici, cristallo e canna fumaria a due livelli (battuta a € 3916).

Sotto. Paio di lampade a olio francesi del 1910 convertite all'elettricità (€ 1018) e, più in basso, due lampade a olio con sportello centrale curvo (€ 891).



L'importanza del casco

Dall'alto. Due luci posteriori a olio in ottone con canna fumaria semplice, ad angolo smussato, lenti color rubino e lenti chiare (€ 313); coppia di luci laterali elettriche (€ 1331); paio di coperture anti-pioggia per lampade elettriche posteriori, in ottone e con differenti lenti (€ 469);

ciali, dei pompieri (in queste pagine ne riportiamo solo una piccola parte) e vetture, quasi tutti d'inizio '900. Una collezione che avrebbe fatto la fortuna di qualche museo e che invece così è stata dispersa in mille rivoli, per la gioia di chi si diletta con questi veicoli. Non è detto, infatti, che il privilegio di poter acquistare mezzi di così elevato valore storico al prezzo di una berlina media di oggi possa continuare per sempre. Soprattutto in Europa, dove quelli sopravvissuti sono piuttosto rari (negli Stati Uniti e in Australia la loro presenza è molto superiore e i prezzi ancora più accessibili). Non a caso, due lotti con stima ritenuta troppo alta (una Mors "24/32 HP Roi des Belges" del 1904, valutata tra i 630.000 e i 750.000

euro, e una Talbot "CT4V-B 12/16 HP" Brougham del 1904, stimata tra i 440.000 e i 560.000 euro) non sono stati venduti. Diverso il destino di una Rolls-Royce "40/50 HP Silver Ghost Landauette" del 1914, passata di mano a 524.379 euro. La "Silver Ghost" è stata anche il mezzo che ha strapato il prezzo più alto in assoluto. Ma in questo caso sono stati il prestigio e le richieste recentemente in forte crescita per questo modello a facilitarne la vendita.

A scatenare invece una gara all'acquisto abbastanza inaspettata, visto il particolare tipo di automezzo, è stato un trio di autobus a due piani che rappresentavano un pezzo di storia dei trasporti inglesi. Gli stessi organizzatori sono ►

MICROCAR

LA BOLLA CHE NON SCOPPIA

Tra i 230 lotti della vendita che il 7 giugno scorso Bonhams ha tenuto nella sua sede di Oxford, il 93% dei quali aggiudicati, spiccava una piccola collezione di undici Messerschmitt, una tipologia di vetture a due posti di piccolissime dimensioni che hanno avuto il loro periodo d'oro nel dopoguerra. Si trattava di esemplari che nel migliore dei casi si trovavano in un discreto stato di conservazione, ma che per la maggioranza si presentavano in condizioni pietose. L'interesse per le microcar, però, rimane alto e anche per queste Messerschmitt le quotazioni dei pezzi migliori sono state in linea con quelle, clamorose, raggiunte lo scorso anno in Australia: tra i 60.000 e gli 80.000 euro. Il prezzo più alto l'ha spuntato una Messerschmitt-FRM "TG 500" del 1958, modello sportivo a quattro ruote anziché tre, ufficialmente noto come "Tiger" e dotato di motore bicilindrico di 500 cm³ da 19,5 CV, capace di farle raggiungere i 125 km/h. È passata di mano per circa 75.000 euro, compresi i diritti d'asta (e in linea con la stima). Tutti i lotti in listino sono comunque stati aggiudicati. Anche quelli nello stato più disastroso.

Piccola e fragile

Sotto. Una Messerschmitt "KR 175" del 1955, battuta a € 37.475, più del triplo della stima d'asta (€ 11.000).

A destra, dall'alto. Una Messerschmitt "KR 201" del 1960 (€ 12.250); una "TG1 400 Special" del 1963; una "KR 200" del 1960 (€ 5480).



stati sorpresi da questa vendita, che ha fruttato loro mezzo milione di sterline d'incasso, circa 625.000 euro. La bagarre scatenata in sala da un paio di collezionisti ha portato alla quotazione record di 352.800 euro per il più famoso bus a due piani "open top" londinese, un AEC "S-Type" del 1922. In pratica il triplo della quotazione stimata da Bonhams, con classica standing ovation in sala per il nuovo proprietario. Lo stesso offerente che poco più tardi si è aggiudicato anche il secondo bus "open top" a due piani in catalogo, un Tilling-Stevens "TS3A" del 1922 dotato di un motore elettrico supplementare sull'asse posteriore, pagato 271.387 euro.

Il terzo bus a due piani della collezione, un Leyland "Titan TD2" del 1932 con il piano superiore coperto, uno degli ultimi due autobus con

motore a benzina a operare sull'isola di Jersey, è stato venduto invece a un prezzo di ben altra entità: 43.265 euro. E dire che, pur essendo più recente, rappresenta il salto di qualità nei trasporti pubblici inglesi, passati dai bus a due piani "open top" come l'AEC "S-Type" del 1922 a questo.

Imponente anche la raccolta di mezzi dei pompieri in vendita, molti anche della fine dell'800. Anche in questo caso la gara tra i collezionisti si è riscaldata, in particolare per un Merryweather del 1913 venduto a 93.119 euro contro un prezzo stimato di 74.000 euro, e per il telaio di un Delahaye del 1910, venduto a 16.585 euro, valutato 7400 euro.

Oltre la stima massima d'asta anche un terzo mezzo dei pompieri, un Morris del 1926, venduto a 34.950 euro contro una richiesta di 31.000 euro. ■

Sei **FUOCHI D'ARTIFICIO** estivi



MONTEREY (USA) 15-16 AGOSTO RM AUCTIONS



Mercer Type 35R Raceabout (1911)

Dal 1949 appartiene a Henry Austin "Austie" Clark, uno dei più autorevoli collezionisti Usa. E già questo è sufficiente a renderla degna di nota. Va all'asta per la prima volta.

Stima d'asta: € 1.840.000 - 2.580.000

LE MANS (F) 5 LUGLIO ARTCURIAL



Lancia Lambda spider Casaro (1927)

Splendido e raro esemplare di "Lambda" perfettamente conservato sia nella carrozzeria sia nella meccanica e nell'interno. Il telaio corto la rende ancora più elegante.

Stima d'asta: € 350.000 - 400.000

STOCCARDA (D) 12 LUGLIO BONHAMS



Mercedes-Benz 500 K Spezial Roadster (1934)

Unico esemplare in versione "Spezial Roadster" della sportiva di lusso Mercedes degli anni 30. Perfettamente restaurata, ha un motore con compressore che la spinge a 160 km/h.

Stima d'asta: € 3.600.000

MONTEREY (USA) 15-16 AGOSTO RM AUCTIONS



Ford GT 40 Roadster Prototype (1965)

Una delle più significative Ford "GT 40" esistenti. Questo prototipo fa parte di un primo lotto di dodici vetture costruite da Ford e Shelby per lo sviluppo del modello "GT 40".

Stima d'asta: su richiesta

OXFORD (GB) 12 LUGLIO COYS



Aston Martin DB2/4 Vantage (1954)

È la vettura dei servizi segreti inglesi che ha ispirato Ian Fleming per l'auto di James Bond: ha i paraurti in acciaio rinforzati, vari cassetti nascosti, radio a due vie e molto altro.

Stima d'asta: € 1.100.000 - 1.350.000

MONTEREY (USA) 15-16 AGOSTO RM AUCTIONS



Fiat-Siata-Gilco 1500 Coupé Speciale (1953)

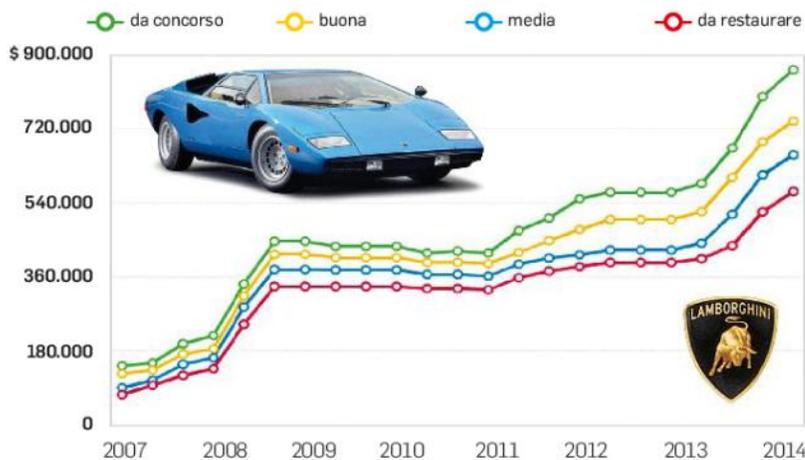
Commissionata dal pilota milanese Ovidio Capelli, è realizzata su base Fiat "1400" del 1951, con telaio costruito da Gilberto Colombo. Ha corso la Mille Miglia nel 1954 e 1955.

Stima d'asta: non disponibile

VALORE NEL TEMPO

"COUNTACH", CHE SCATTO

L'ultima in ordine di tempo l'ha venduta Bonhams a Greenwich (UK): una Lamborghini "Countach LP 400" del 1975 (la cosiddetta "Periscopica") con soli 16.500 km all'attivo, perfettamente conservata. È stata aggiudicata a 894.176 euro, premio d'asta incluso. Un prezzo sopra le righe, che potrebbe far aumentare ancora le quotazioni di questo modello, già in crescita da un paio di anni, come si può notare nel grafico qui a fianco realizzato dalla americana Hagerty. I dati si riferiscono ovviamente al mercato americano, ma per questo modello, noto e richiesto ovunque, possono avere influenza anche altrove.



RADUNI, CONCORSI E REGOLARITÀ

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 CITROËN 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
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 RIEV. STOR. PASSO DIRIGANO- BELLOCAMPO
Regolarità turistica Csaì organizzata dall'Automobile Club di Palermo. Tel. 091 300468.

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'Olto 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 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 Heraclea 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 Car Club di Cesena. Tel. 333 2823746, www.chccesena.it



12-13 CRUISIN' RODEO (MI)
Raduno di auto americane a Laghetto di S. Maria a Gudo Gambaredo - Buccinasco. www.cruisinrodeo.it

12-13 ITALIANISSIMA FESTIVAL (AN)
A Senigallia, "il meglio dello stile italiano nel settore auto e moto ante 1970": varie manifestazioni, con concorso d'eleganza e mostra-

scambio, organizzate da DrivelnMarche. www.italianissimafestival.it

12-13 LAGHI E GHIACCIAI DEL PIEMONTE
Raduno nazionale di marca organizzato dal Registro Italiano Triumph Spitfire con ritrovo a Pella (NO), Lago d'Orta, e trasferimento a Macugnaga (Monte Rosa). Tel. 339 4607929.

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

13-14 RADUNO PORSCHE 911 E 912 - DOLOMITI
Raduno di marca del Registro Porsche 911 e 912. www.rip911.it

17-19 RADUNO MG ... DAL CILENTO ALLE DOLOMITI LUCANE (PZ)
Raduno di marca Asi organizzato dal Lucania Ancient Motors Club. Tel. 0971 275958, www.lucaniaancientmc.it

17-20 COPPA D'ORO DELLE DOLOMITI (BL)
Grande Evento Csaì organizzato da Meet Comunicazione. www.coppadorodelledolomiti.it

19 SANREMO HISTORIC (IM)
Gara di regolarità a media prestabilita, organizzata da Sanremo Corse. www.sanremocorse.it

19-20 MEMORIAL CONRERO (TO)
Gara Csaì di regolarità sport organizzata da Auto Sport Promotion, www.memorialconrero.it

19-20 PIANCAVALLO REVIVAL (PN)
Manifestazione turistica culturale Asi con strumentazione libera organizzata dal Club Ruote Del Passato. Tel. 0434 573083, www.ruotedelpassato.org

19-20 MODA E MOTORI (AP)
Manifestazione turistico culturale Asi organizzata da Club Auto Moto d'Epoca Pieno. Tel. 347 4377870, www.campe.splinder.com.

19-20 RADUNO DELLA CULTURA DALLA VAL D'AGRI AI SASSI DI MATERA

Manifestazione turistico culturale organizzata dall'Auto Revival Club. Tel. 0974 67041, www.autorevivalclub.it

19-20 PER LA VIA DI LAMBORGHINI (TR)
Manifestazione culturale Asi organizzata dal Club Auto-Moto-Veicoli e Trattori D'Epoca Umbro. Tel. 335 1011123.

19-20 CENA SOTTO LE STELLE (BR)
Gita sociale Asi del Club Auto Moto Epoca Brindisi. Tel. 0831 514051.

20 GITA SOCIALE VINSCHGAU TREFFEN (BZ)
Gita sociale Asi organizzata dal Veteran Car Team Bolzano. Tel. 0471 324141, www.veterancarteambz.org

22-27 GRAN PREMIO DOLOMITI RALLYE SUDTIROL (BZ)
Gara di regolarità Asi organizzata dal Veteran Car Team Bolzano. Tel. 0471 324141, www.veterancarteambz.org

23-28 IL TRIANGOLO D'ORO ISCHIA (NA)
Evento turistico con prove organizzato dal Classic Car Club Napoli. Tel. 081 5709679, www.classiccarclubnapoli.it

25-27 RIEV. STORICA GIRO DELLE CALABRIE GIGANTESCO OTTO
Manifestazione rievocativa Asi organizzata da Rende Auto Storiche (CS). Tel. 347 6330183.

25-27 COPPA GABRIELE D'ANNUNZIO (BS)
Gara di regolarità Csaì sulla sponda bresciana del Lago di Garda. www.coppagabrieledannunzio.com

26-27 LA GRANDE NOTTE - TUSCANY RACE (GR)
Gara di regolarità Csaì organizzata da Chianti Cup Racing. www.chianticup.it

26-27 LA BIANCHINA SEMPRE PIÙ IN ALTO - MONTE BIANCO (AO)
Raduno nazionale del Bianchina Club. Tel. 333 7700964 (martedì e giovedì 17-19), www.bianchina.org.

26-27 TARGA DEL MATESE
Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione libera organizzata dal Classic Car Club Molise. Tel. 0874 69288.

26-27 TROFEO ANTONIO RENATI BOBBIOPENICE (PC)
Gara di regolarità formula Asi organizzata dal Club Veicoli Storici Piacenza. Tel. 0523 499579, www.bobbioopenice.it/attuale/

27 GIRO DEI DUE LAGHI (BG)
Turistico culturale Asi organizzato dal Club Orobico Auto d'Epoca. Tel. 035 513082, www.cluborobico.it

27 RADUNO CITTÀ DI GESUALDO (BN)
Gita sociale Asi organizzata

dall'Automotoclub Storico Antico Sannio. Tel. 0824 778092, www.asabenevento.it

Agosto

1 RADUNO ESTIVO SERALE

Manifestazione turistica organizzata dal Motoclub Auto e Moto d'epoca di Flero (BS). Tel. 330.604124, mcflero@gmail.com

2 REVIVAL VALLECHIARA (PI)

Manifestazione di regolarità turistica Csaì organizzata da dalla Scuderia Don Chisciotte di Livorno. www.scuderiaadonchisciotte.it

1-3 INCONTRO CON LE AUTO DI IERI (CB)

Raduno turistico tra le bellezze incontaminate del Molise, a cura del Gruppo Auto Classiche Il Sorpasso di Bojano (CB). www.gruppoilsorpasso.it

3 GIROVAGANDO NEL BARGHIGIANO (LU)

Raduno turistico-culturale. www.girovagandonelbarghigiano.it

3 RADUNO CITTÀ DI CAMPAGNA (SA)

Gita sociale Asi organizzata da Auto Revival Club. Tel. 0974 67041, www.autorevivalclub.it

3 WEEKEND CON LE VECCHIE SIGNORE A CEVA (CN)

Gita sociale Asi organizzata dal Circolo Langhe Automoto Storiche di Ceresole d'Alba. www.clamsalba.it

3 TRAVERSÉE DE PARIS ESTIVALE (F)

Traversata estiva di Parigi organizzata dal club Vincennes en Anciennes. www.vincennesenanciennes.com

10 TRA COLLINE E VALLATE (AV)

Gita sociale Asi organizzata dal Club Veicoli Storici Iripino. www.clubveicolistorici.com

17 OLIVETO CITRA (SA) E AQUILONIA (AV)

Gita sociale Asi organizzata dall'Auto Revival Club. Tel. 0974 67041, www.autorevivalclub.it

21-23 SIBILLINI E DINTORNI (MC)

Evento turistico Asi senza prove organizzato dalla Scuderia Marche Club Motori Storici di Macerata. Tel. 0761 780811 - 335 1332552 - serrama@alice.it

30 CIRCUITO DELLE VALLI (PC)

Manifestazione di regolarità turistica Csaì organizzata da Scuderia GMT Gentle Motor Team. www.scuderiamgt.it

30 DOLOMITI IRA CLASSIC (BZ)

Gara Asi di regolarità con strumentazione libera organizzata dal Veteran Car Team Bolzano. Tel. 0471

324141, www.veterancarteambz.org

30-31 LA BIANCHINA PICCANTE A RIETI

Raduno del Bianchina Club in concomitanza con la Fiera mondiale del peperoncino. Tel. 333 7700964 (martedì e giovedì 17-19). www.bianchina.org

30-31 ROMBI DIVINI (VT)

Evento turistico Asi senza prove organizzato a Bagnoregio dall'Associazione Piero Taruffi. www.museotaruffi.it

30-31 TROFEO ROLANDO D'AMORE (AV)

Gara di regolarità classica organizzata dalla Scuderia Auto Storiche Green Racing Club Avellino. Tel. 0825 71925, www.greenracingclub.it

31 LA BELLE EPOQUE CONCORSO A MONTECATINI TERME (PT)

Concorso di eleganza Asi organizzato dal Balestrero Veteran Motor Car Club. Tel. 0583 490790, www.balestrero.org

31 GIRO TURISTICO CULTURALE (PG)

Evento turistico Asi, senza prove, tra Gubbio e Urbino organizzato dall'Associazione Auto Moto Storiche Gubbio Motori. Tel. 075 9274601, www.gubbiomotori.it

31 TOUR DEI DUE LAGHI (BS)

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

31 GITA SOCIALE AD ALBERONA (FG)

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

31 RADUNO CITTÀ DI AIROLA (BN)

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

31 BOBBIO-PENICE (PC)

Gita sociale Asi organizzata dal Club Piacentino Automoto Epoca. Tel. 0523 248930, www.vernascasilverflag.it

Settembre

1-6 CLASSIC TOUR

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

5-7 DOLOMEETING PORSCHE SUDTIROL (BZ)

Raduno di marca organizzato dal Veteran Car Team Bolzano. Tel. 0471 324141, www.veterancarteambz.org

5-7 TRE ORE IN NOTTURNA AL CIRCUITO DI SIRACUSA

Evento rievocativo Asi organizzato dall'Associazione Siracusana Auto Storiche. Tel. 0931 414355, www.asas.sitonline.it

5-7 DALL'IMPERATORE ADRIANO ALLA DINASTIA BORBONICA (CE)

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

6 COPPA UGO BARONE (PE)

Regolarità formula Asi organizzata da Pescara Corse Veteran Car Club. Tel. 085 72805.

6-7 CITTÀ DI LUMEZZANE - AUTO STORICHE (BS)

Gara di regolarità classica, valida per il campionato italiano Csaì, organizzata da Lumeventi. Tel. 390 30826523, www.cittadilumezzane.it

6-7 50 MIGLIA DELLE COLLINE PISANE (PI)

Manifestazione di regolarità turistica Csaì organizzata dalla Scuderia Automobilistica Kinzica. www.scuderiakinzica.it

6-7 COMO E IL LARIO CON L'ARDEA

Raduno delle piccole Lancia. www.lancia-ardea.it

6-7 CIRCUITO DI CONEGLIANO (TV)

Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione libera organizzata dal Club Serenissima Storico Auto Moto. Tel. 0438 35617, www.clubserenissimastorico.com

6-7 RALLY DEI CASTELLI SVEVI

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

6-7 COPPA CITTÀ DI CATANIA

Gita sociale Asi organizzata da Catanzaro Corse Club Due Mari. www.catanzarocorse.it

6-7 BALILLA DAY (PE)

Raduno di modello Asi organizzato dall'Old Motors Club d'Abruzzo. Tel. 085 4681055.

7 RIEV. DELLA 200 MIGLIA DI CREMONA

Manifestazione di regolarità formula Asi organizzata dal Club Auto Veicoli Epoca Cremona. Tel. 045 509862, www.hccverona.it

6° Raduno



per non dimenticare che abbiamo costruito le più belle automobili del mondo



CITTÀ DI
PERGOLA
Assessorato alla Cultura e al Turismo



27 LUGLIO 2014 PERGOLA



INFO:
328 2268310
0721 736661

CICAR
www.alfarestauro.it

7 SVOLTE DI POPOLI CLASSICA (PE)

Evento rievocativo Asi organizzato da Pescara Corse Veteran Car Club. Tel. 085 72805.

7 TROFEO MENGIA PETROLI CEGLIE MESSAPICA (BR)

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

7 AUTO STORICHE IN PISTA (SA)

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

7 GITA SOCIALE AL POLICORO VILLAGE (MT)

Gita sociale Asi organizzata da Policoro Corse Veteran e Sport Club. Tel. 0835 972127.

10-14 VIAGGIO IN GRECIA

Gita sociale Asi organizzata dal Veteran Car Club Valle d'Itria. Tel. 0804800534, veteran.club@libero.it

11-14 GRAND TOUR DELLE CALABRIE (CS)

Evento turistico Asi senza prove organizzato dal Scuderia Brutia Historic Cars. Tel. 333 9254420, www.scuderia Brutia.it

11-14 RADUNO FIAT 850 SPIDER BERTONE

Raduno organizzato dal Club Fiat 850 Spider Bertone sui Colli Euganei. www.fiat850spiderbertone.it

11-14 TARGA FLORIO CLASSIC

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

12-14 LA BIANCHINA AI CAMPI FLEGREI (NA)

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

12-14 RIEVOCAZIONE AUTOGIRO DELLA PROVINCIA DI RAGUSA

Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione classica organizzata dal Veteran Car Club Ibleo. www.vccibleo.it

12-14 CONCORSO D'ELEGANZA DI TAORMINA (ME)

Concorso d'eleganza organizzato dall'Automotoclub Del Minotauro. Tel. 0942 557726, www.automotoclubdelminotauro.it

13-14 100 MIGLIA SULLA STRADA DEL PROSECCO (PN)

Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione classica organizzata dal Club Ruote Del Passato. Tel. 0434 573083, http://ruotedelpassato.it

13 REVIVAL RALLYE SAN MARTINO DI CASTROZZA (TN)

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

13-14 RUOTA D'ORO STORICA (CN)

Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione libera organizzata dal Scuderia Veltro. www.scuderiaveltro.it

13-14 COPPA DEL GRAN SASSO D'ITALIA (AQ)

Manifestazione di regolarità turistica Csaì organizzata da AC Aquila. www.laquila.aci.it

13-14 GARA DI REGOLARITÀ

Gara Csaì di regolarità sport organizzata da Tim Cross. www.timcross.it

13-14 VECCHIO PIEMONTE (TO)

Evento turistico Asi senza prove organizzato dal Veteran Car Club Torino. www.veterancarclubtorino.org

13-14 LAGHI E CASTELLI (RI)

Evento turistico Asi organizzato dal Club Autostoriche Rieti. Tel. 0746 203014, carautos toriche@virgilio.it

13-14 RADUNO LANCIA FLAVIA E DERIVATE (BN)

Raduno Asi organizzato nel Sannio da Antiquariauto Auto Moto Club (NA). Tel. 081 5440538, www.antiquariauto.com

14 COPPA DEI CASTELLI LOMELLINI (PV)

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

14 RIEVOCAZIONE STORICA CIRCUITO DI ZINGONIA (BG)

Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione libera organizzata dal Club Oroboico Auto d'Epoca. Tel. 035 513082, www.cluborobico.it

14 RADUNO CITTÀ DI OPPIDO LUCANO (PZ)

Manifestazione turistica Asi organizzata dal Lucania Ancient Motor Club. Tel. 0971 275958, www.lucaniaancientmc.it

14 ANTICHI SAPERI E SAPORI (BN)

Gita sociale Asi organizzata dal Automotoclub Storico Antico Sannio. Tel. 0824 778092, www.asabenevento.it

18-20 ELBA GRAFFITI TROFEO LOCMAN (LI)

Gara Csaì di regolarità sport organizzata da Aci Livorno Sport. www.rallygraffiti.net

19 GITA NEI BOSCHI DEL TARANTINO (TA)

Gita sociale Asi organizzata dal Club Jonico i Delfini. Tel. 328 6853540, www.cjvasidelfini.it

19-21 G.P. NUVOLARI (MN)

Considerato secondo solo alla Mille

Miglia, Il Gran Premio va in scena dal 1991. Grande Evento Csaì organizzato da Scuderia Mantova Corse. www.gpnuvolari.it

19-21 OLD RALLY (BO)

Gita sociale Asi organizzata dal Club Romagnolo Auto Moto Epoca. Tel. 0542 690704, www.crame.it

20-21 NOTTURNA CITTÀ DI TRAPANI

Manifestazione Asi di regolarità promozionale organizzata dal Club F. Sartarelli. Tel. 0923 548508, www.cametp.it

20-21 MONTAGNE D'ARGENTO (TN)

Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione libera organizzata da Scuderia Trentina Storica. Tel. 0461 090515, www.scuderiatrentinastorica.it

20-21 TROFEO PIEVE (PG)

Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione libera organizzata da Automotostoriche Altotevere. www.amsaltotevere.it

20-21 RIEVOCAZIONE PONTEDECIMO-GIOVI (GE)

Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione libera organizzata dal Veteran Car Club Ligure. Tel. 010 357971, www.vccfigure.it

20-21 G.P. DEL COLLE (LT)

Evento turistico Asi senza prove organizzato dal Club Gaams. www.gaams.it

20-21 CARINZIA TOUR (A)

Gita sociale Asi organizzata dal Club Ruote Del Passato (PN). Tel. 0434 573083, http://ruotedelpassato.it

21 ANELLO DEL PARADISO (VI)

Raduno per vetture e moto ante 1945 organizzato dal Historic Club Schio. www.historic.it

21 PAVIA E L'OLTREPO (PV)

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

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.pianpianoarriiviamo.altervista.org

21 GITA A ROCCHETTA SANT'ANTONIO (FG)

Gita sociale Asi da Deliceto, organizzata dall'Autoclub Storico Dauno. Tel. 0881 773438, www.acsdauno.it

21 ANELLO DEL PARADISO (VI)

Raduno per vetture e moto ante 1945 organizzato dal Historic Club Schio. www.historic.it

28 RADUNO FIAT X1/9 LANGHE E MONFERRATO

Raduno del Club Nazionale X1/9 nel

basso Piemonte: itinerari naturalisti, culturali ed enogastronomici tra le colline di Langhe e Monferrato. www.x19.it

26-28 GIRO AUTOMOBILISTICO DELL'UMBRIA (PG)

Evento rievocativo Asi con prove organizzato dal Associazione Folignate Auto Storiche. Tel. 075 36000, www.camep.it

26-28 RALLY DEI TRULLI (BA)

Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione libera organizzata da Old Cars Club. www.oldcarsclub.it

26-28 LA TOSCANA E LE SU GENTI (AR)

Evento turistico Asi senza prove per auto ante 1975 organizzato dai club toscani federati Asi in collaborazione tra loro. www.toscanagenti.it



27-28 TROFEO AIDO M. GIOVANNELLI (BS)

Gara di regolarità classica Csaì organizzata da Aido Gardone V.T. www.trofeoaido.org

27-28 MEMORIAL MORANDI

Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione classica organizzata dal Club Auto Moto Storiche Castiglione (MN). www.camsc.it

27-28 PARMA-POGGIO DI BERCETO

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

27-28 TRA I COLLI MARCHIGIANI

Evento turistico Asi con prove organizzato dal Autoclub Luigi Fagioli. www.luigifagioli.com

27-28 LAGO DI GARDA FIAT 500 (1936-1955)

Raduno di modello Asi organizzato dal Topolino Autoclub Italia (Asi). Tel. 339 7117114 - www.topolinoautoclubitalia.it

28 CIRCUITO DEI TRE LAGHI (VT)

Manifestazione di regolarità Formula Asi organizzata dal Veteran Car Club Viterbo. www.vccviterbo.com

28 AUTORADUNO DEGLI IMPERIALI - MEMORIAL A. COSTE (BR)

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

28 RAID DEI COLLI STORICI (BS)

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

28 GITA VAL TIDONE (PC)

Gita sociale Asi organizzata dal Club Piacentino Auto Moto Epoca. Tel. 0523 248930, www.cpaie.it

SALONI E MOSTRE-SCAMBIO

Luglio

12 - 13 MOSTRA-SCAMBIO DUEVILLE (VI)
Auto, moto e accessori, 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 SANTHIÀ (VC)
Auto e moto classiche e d'epoca in piazza Aldo Moro. www.alpimotoclub.com

Agosto

2 - 3 MOSTRA-SCAMBIO BAURA - FE
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.

23 - 24 MOSTRA-SCAMBIO A BOSCO ABERGATI (MO)
Borsa-scambio di Castelfranco Emilia per auto e moto d'epoca. mostrascambiomodena@libero.it, tel. 3298632271.

Settembre

6 - 7 MOSTRA-SCAMBIO S. GIOVANNI IN PERSICETO (BO)
Auto, moto e cicli d'epoca, Moto Club U.P. Persicetana (BO). Tel. 051 823637.

12 - 14 IMOLA MOSTRA-SCAMBIO
Lungo la pista e nei paddock dell'Autodromo Dino e Enzo Ferrari in scena la trentasettesima edizione della celeberrima mostra scambio. www.mostrascambioimola.it

14 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.

20 - 21 MOSTRA-SCAMBIO BERGAMO
Per auto moto epoca e pezzi custom, presso Aereoclub Bergamo. expobergamo@gmail.com

20 - 21 PIACENZA AUTO & MOTO
Alle Mose, sulla SS per Cremona, mostra-mercato per auto e moto d'epoca, biciclette, ricambi, modellismo. www.expositionsservice.it

21 UN MILIONE DI GIOCATTOLI (CR)
Mostra-mercato del giocattolo d'epoca e da collezione, aperta nella frazione Cavatigozzi del comune di Cremona. www.aigec.it

27 - 28 MOSTRA-SCAMBIO INTERNAZ. CAORLE (VE)
Mostra-mercato di auto moto e automobili organizzata da Epoca Car. www.epocacar.com/mostre.htm

27 - 28 MOSTRA-SCAMBIO CITTÀ DI VILLAFRANCA (VR)
Mostra-scambio organizzata dal Veteran Club Enrico Bernardi. www.vccebarnardi.it/raduniemanifestazioni.html

28 MOSTRA-SCAMBIO SANTHIÀ (VC)
Mostra-scambio auto e moto classiche e d'epoca in piazza Aldo Moro. www.alpimotoclub.com

Luglio

■ 5 ARTCURIAL LE MANS CLASSIC (F)
Sugli Champs-Élysées, a Parigi. www.artcurial.com/en/departments/classic_and_racing_cars/

■ 12 COYS - FINE MOTOR CARS - THE JAGUAR LEGEND (GB)
A Blenheim Palace, nell'Oxfordshire. www.coys.co.uk

■ 12 BONHAMS GOODWOOD FESTIVAL OF SPEED (GB)
Nei pressi di Chichester, nel sud dell'Inghilterra. www.bonhams.com/departments/MOT-CAR/

■ 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)
In occasione del Concours d'Elegance of America. www.rmauctions.com

Agosto

■ 15 BONHAMS - QUAIL LODGE AUCTION (USA)
Nella settimana californiana tradizionalmente dedicata ai motori storici, a Carmel, a pochi km da Pebble Beach. www.bonhams.com/departments/MOT-CAR/

■ 9 COYS - 41 OLDTIMER GRAND PRIX (D)
In occasione dell'Oldtimer Grand Prix al Nürburgring, vicino a Coblenza, nel Nord Ovest della Germania. www.coys.co.uk

■ 15 - 16 RM AUCTIONS - MONTEREY (USA)
In concomitanza con il Pebble Beach Concours d'Elegance. www.rmauctions.com

■ 17 - 18 GOODING & COMPANY - PEBBLE BEACH AUCTIONS (USA)
Nel corso del Pebble Beach Concours d'Elegance, nella Contea di Monterey, in California. www.goodingco.com

Settembre

■ 13 BONHAMS GOODWOOD FESTIVAL OF SPEED (GB)
Nei pressi di Chichester, nel Sud dell'Inghilterra. www.bonhams.com/departments/CAT-MOT/

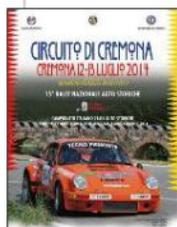
GARECLASSICHE

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. Organizzazione: 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 - Prospert Giarre. www.acireale.aci.it

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

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

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

Agosto

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

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

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

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

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

GRAN PREMIO Nuvolari



Tazio Nuvolari



Mantova - Italia, (18)-19-20-21 Settembre 2014

www.gpnuvolari.it

di Marco Di Pietro

PER COLLEZIONISTI LUNGIMIRANTI

Un'annata decisamente interessante sotto il profilo collezionistico: il 2004 esce dalle quotazioni di Quattroruote per esordire nelle pagine di Ruoteclassiche, limitatamente ai modelli che già oggi possono interessare agli appassionati. Sono una cinquantina, tra i quali ci si può sbizzarrire: sono reperibili quasi tutti facilmente nel mercato dell'usato. Si tratta di vetture che stanno ormai raggiungendo il punto più basso della svalutazione e che, in un futuro più o meno lontano, tenderanno a rivalutarsi.

Ecco le principali: in casa Alfa Romeo, le novità più interessanti furono la "GT", una sportiva a 5 posti veri e col portellone, che non raggiunse il successo che pur meritava. Da cercare sono ovviamente le (rare) versioni a benzina, in particolare quelle con il V6 "3200". Da segnalare anche la "Crosswagon", prima (e per ora unica) "quasi Suv" della marca: derivata dalla "156", ne costituisce la versione "rialzata" e "rinforzata", dotata della efficiente trazione integrale "Q4". Peccato che venisse prodotta solamente con motorizzazione a gasolio, seppure nella più nobile evoluzione "1.9 16V" da 150 CV. Ultima novità Alfa, la seconda serie della "147", quella con lo "scudetto" grande. Tra le Fiat, nulla da segnalare, se non la curiosità della serie "Michael Schumacher" sulla "Stilo Abarth", giustamente soltanto per la più sportiva versione a 3 porte. Tra le Lancia, il 2004 vide l'esordio della piccola monovolume "Musa", versione chic della Fiat "Idea". Novità intriganti tra le sportive emiliane: Fer-

rari "F430", Lamborghini "Murciélago Roadster" e Maserati "Gransport". Tutti modelli di sicuro e luminoso avvenire.

Tra le sportive straniere, una valanga di novità: BMW "Serie 6" coupé e cabriolet, Audi "S4 Cabriolet", Chrysler "Crossfire" (la gemella americana, dal punto di vista tecnico, della Mercedes "SLK"), la seconda serie della "SLK" stessa, un paio di versioni speciali su base Porsche "911" (la "GT3 RS" e la "Carrera 40° Anniversario"), due Lotus ("Exige Mk2" ed "Elise 111 R"), l'Aston Martin "DB9", l'Alpina-BMW "Roadster S" (derivata dalla "Z4"), la Mini "Cabrio" e la Opel "Tigra Twin Top". Assimilabile al concetto di auto sportiva, una delle novità più originali dell'anno: la Mercedes "CLS", prima "coupé" a 4 porte dell'era attuale: nel corso degli anni ha vantato una nutrita schiera di imitatori.

Completano il panorama del 2004 altre quattro novità BMW, a dimostrazione che la Casa bavarese fosse la marca più "effervescente" dell'anno: la compatta a trazione posteriore "Serie 1", la Suv "X3", la "Serie 5 Touring" ("Serie E60") e la "X5 4.8 iS". Quest'ultima, con il suo V8 strapotente, può essere considerata l'antesignana delle super Suv "Motorsport", che si fregeranno della celebre "M" simbolo del reparto sportivo della Casa di Monaco.

A proposito di Suv: da non dimenticare la Land Rover "Discovery 3": per la prima volta questo veicolo spartano si convertiva alla sofisticata tecnologia esclusiva, fino a quel momento, delle sorelle maggiori "Range Rover". Un esperimento che, visto col senno di poi, si è rivelato riuscito dal punto di vista commerciale. R

Ricette diverse

Sotto. L'Alfa Romeo "GT 3.2 V6", classica coupé a cinque posti con portellone.

A destra. La Mercedes-Benz "CLS" (serie "C219") è basata sul pianale della "classe E". Reinterpreta la berlina tre volumi trasformandola in una "coupé" a quattro porte.



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.

MOTO GUZZI 500 V2

visibile a REMANZACCO (UD),



1937, amaranto, meccanica e carrozzeria perfette, con carrozino, € 20.000 **3391369410**

DODGE WC 64 KD

visibile a REMANZACCO (UD),



1944, verde militare, ambulanza, 6 posti totali, 4 posti letto, meccanica e carrozzeria perfetti, come nuova, € 20.000 **3391369410**

VENDO AUTO

ALFA ROMEO

2000 BERLINA 105.12, 1974, azzurro Pervinca, conservata, originale, aria condizionata, km 90.000, targa nera, interni skai beige, visibile a Bologna, € 9000

3485178113

2000 GT VELOCE, 1973, rosso, buone condizioni d'uso, interno da rivedere, visibile a Barbariga,

0309718592

2000 GTV, 1972, rosso, interno ed esterno perfetti, manutenzione regolare, RIAR, € 18.000

3930138652

2600 SPRINT, 1963, visione, sana, ottime condizioni, targhe originali, prezzo dopo visione, visibile in Toscana

3209650500

ALFETTA GT 1.6, 1980, beige, pneumatici, pompa benzina, batteria nuovi. Motore rifatto, ASI, carrozzeria da rivedere, interni ok, € 4500

3333136101

ALFETTA GTV, 1981, grigio scuro metallizzato, motore, carrozzeria, interno, gomme, parti meccaniche in ordine, ASI, revisione 06/2015. Telefonare ore pasti, visibile a Varese, € 9000

0332945628

SPIDER PININFARINA, 1991, bianco, verniciatura e tappezzeria nuova, controllo generale parte meccanica, revisionata, eventuale permuta, visibile a Cisterna (LT),



3381467130

SPIDER VELOCE, 1991, grigio, spider veloce America, aria condizionata, hard top, pari al nuovo, invio foto su richiesta, € 14.500

3290620388

GIULIA 1600 SPRINT, 1963, bianco, la più bella coupé di Bertone, molto rara, targhe e documenti originali, freni a tamburo, qualsiasi prova, visibile a Milano Nord,

3387258514

GIULIA GT 1300, 1971, rosso 501, sana, sempre in box, funzionante, ferma dal 1992 per inutilizzo, privato, foto a richiesta, visibile a Sibari (CS),

3382340826

GIULIA SPIDER 1600, 1963, nero, interno rosso, ottima, motore rifatto, capote nuova, targa nera, documenti 1994, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

3498689674 - 0375790025

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 TZ, 1965, rosso, Replica perfetta della Giulia Zagato, targhe italiane, prezzo impegnativo, visibile a Milano,



335355594

GT 1300 JUNIOR, 1968, faggio, Scalino, in restauro completo, motore rifatto, lamierata, da targare, cerchi lega, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

0375790025 - 3498689674

GT 1300 JUNIOR, 1969, verde, Scalino, interno nero, ottima, riverniciata, motore ok, targa nera, documenti 1985, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

3498689674 - 0375790025

GT 1600 JUNIOR, 1973, bianco spino, auto in ottime condizioni, con CRS Asi, prezzo trattabile, targhe nere e libretto a pagine, € 13.000

3334492866

GT 1600 UNIFICATO, 1975, grigio, autobloccante, Weber 45, tromboncini, assetto 7x15, scarico GTA, motore stradale, visibile a Nocera Inferiore,

081918761

GTV TWIN SPARK COUPÉ, rosso Ferrari, km 46.000, pari al nuovo, investimento, astenersi perditempo, € 5000, visibile a Ancona,

3476302136

AUDI

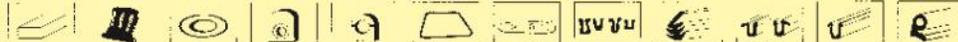
80, 1994, grigio metallizzato, cilindrata 1600, km 85.000, gomme nuove, visibile a Borgoforte (MN),

0376648280

80 CD TURBODIESEL, 1983, grigio met, 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 perditempo, telefonare ore serali, € 3000, visibile a Milano



024231092


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


DA PRIVATI ACQUISTIAMO AUTO SPORTIVE E D'EPOCA
Garantiamo massima riservatezza, professionalità e serietà.
 Tel. 335-393336 Alessandro per auto italiane
 Tel. 347-8399370 Davide per auto straniere **e-mail: allcars911@hotmail.com**

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

AUSTIN HEALEY

100/6 BN4, 1957, azzurro Healey, vettura restaurata totalmente, motore e carrozzeria, visibile a Verona, Trattativa riservata.

3482828689

■ **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

3000 MKIII, 1964, British Racing Green, BJB, ottimo restauro, km 0, immatricolata a breve, interni neri, € 60.000

3398686819

AUTOBIANCHI

A112 ABARTH, 1980, rosso, molti accessori, pronta gare, Asi, Csaì, visibile a Brescia e Cremona, € 7500

3393837024

BIANCHINA PANORAMICA, 1966, bianco, documenti e targhe originali, pompa freno e circuito nuovi, motorino avviamento nuovo, € 4500, visibile a Torino,



3407954487

BENTLEY

MARK VI DHC, 1950, bianco, auto da restauro impegnativo, provvista del suo motore, € 12.000 trattabili, visibile a Empoli,

3477443740

BMW

Z1, 1991, rosso, buone condizioni d'uso, visibile a Barbariga,

0309718592

CHEVROLET

BLAZER K5, 1984, mimetico, 8 cilindri, diesel, 6200 cc, Asi, ex Usa Army, assetto alzato, € 7900, visibile a Torino,



3407954487

CORVETTE CABRIOLET, 1987, giallo, automatica, restaurata, interni ottimi, si valutano permuta

3356274786

CITROËN

■ **DS 23 PALLAS**, 1973, nero, restauro professionale con documentazione fotografica 2012, cambio semi-automatico, iniezione elettrica, visibile a Milano Nord,

3387258514

MEHARI, 1979, beige Hoggar, completamente ripristinata, riverniciata da smontata, gomme/capote/selleria nuovi ed altro, visibile a Jesolo,



3209652050

■ **MEHARI**, 1974, verde tibesti, completamente riverniciata da smontata, gomme/capote/impianto frenante/selleria nuovi, visibile a Treviso,



3209652050

MEHARI, 1976, verde, restauro totale, due posti, carrozzeria nuova, colore nuovo originale Tibesti, freni nuovi, targhe e libretto nuovi, pronta per passaggio e per le vostre fantastiche vacanze, € 7700, visibile a Vicenza,



3922152442

■ **SM**, 1971, blu, motore 6V carburatori, 2700 cc, rara e di sicura rivalutazione, due proprietari, targhe e documenti originali, visibile a Milano Nord,

3387258514

SM, 1971, Vert des Tropiques, ottime condizioni, ASI, manutenzione regolare, nessun lavoro da fare, visibile a Pesaro, € 26.000

3296231824

DAIMLER

SP 250 DART, 1960, rosso, ruote raggi, soft e hard top, meccanica ok, visibile a Genova, € 28.000

3477976676

FERRARI

348 TS, 1991, rosso, tutta originale, con certificato, iscritta Registro storico, qualsiasi prova su strada, interno pelle nera, visibile a Napoli, € 40.000

3898984051

456 GTA, 1998, grigio metallizzato, cambio automatico, interno Cartier, sempre tagliandata Ferrari, navigatore satellitare, km 65.000, ottima, € 48.000, visibile a Mantova,



3395972230

DINO 208 GT4, 1975, rosso, iscritta Asi, solo raduni, molto bella, no permuta, prezzo trattabile, radio, cd, antifurto, targhe nere, km 75000, tre proprietari, visibile a Roma, € 19.500

3356397324

FIAT

1100/103 TV, 1954, blu, ottime condizioni, ASI, FIVA, Mille Miglia 2010, ore serali, visibile a Bordighera,

3339786627

■ **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

500, 1969, bianco 233, Replica 595, restaurata totalmente, meccanica km 0, disco, fergat, assetto, asse a camme 40, 80, valvole maggiorate, Solex 34pbic, pezzi originali Abarth, cruscotto Abarth 595, volante Abarth originale, trombe anni '60, radio e altri accessori, cerchi posteriori più larghi, visibile a Benevento,

3201169319

500 L, 1968, bianco, ottima carrozzeria e motore, documenti originali, pronta per trapasso, visibile a Varese, € 3500

0332202713

500 LUSSO, 11/1970, blu, capote nera, interno in semipelle rossa, totalmente restaurata, meccanica ottima e perfetta di carrozzeria, libretto tagliandi, auto con solo due proprietari dal 1970 ad oggi, € 6900, visibile a Boltiere (BG),

3402570501

500 C BELVEDERE, 1952, oliva chiaro/oliva scuro, auto perfetta, omologata ASI, allestimento sportivo d'epoca, 5 cv in più, visibile a Milano, € 12.000

3356269391

500 F, 1965, grigio, otto bulloni, unico proprietario, km 37.000, motore ok, carrozzeria da rivedere. Visibile in Emilia Romagna

3464123345

500 L, 1969, arancio, da restauro, con numero di targa, più altra bianca, entrambe al prezzo € 1350

0522600264

500 L, 1969, beige, ottime condizioni, targhe e documenti originali, possibilità di spedizione, visibile a Siracusa, € 4500

3483290513

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

EUROTELI - LIVORNO

Tel: 0586/887456 - www.euroteli.it

Eleganti teli copriauto e coprimoto ottimamente realizzati su misura in morbida stoffa antigraffio, antipolvere, anticondensa, impermeabili e non, leggeri, vari colori, con personalizzazioni, lavabili in lavatrice.



SPEDIZIONE IN CONTRASSEGNO

UNA GRANDE SOLUZIONE PER TUTTI I TIPI DI SERBATOIO

TANKERITE

Ciclo anticorrosivo per la bonifica interna di serbatoi arrugginiti e ammalarati. Forma una capsula sigillante inattaccabile da benzina, alcool e carburanti.



- Prezzo Medio
- Facile utilizzo sia per moto che per auto
- Risultato garantito
- Ideale per preservare anche serbatoi nuovi
- Spedizioni rapide

Via F.lli Rossetti, 88 - BELLUNO - ITALY - Tel./Fax 0437 941203 - www.tankerite.com



ROMANO PASINI 333 3552575
ALESSANDRO M. 339 8890950

LE AUTO D'EPOCA

BestAuto
 AUTOMOBILI PER PASSIONE



Nuova Sede: BestAuto s.r.l. - Via Radici in Piano, 511 - SASSUOLO (MO)
Tel. 0536.808936 - Fax 0536.801261
 Sito Internet: www.bestauto.it E-mail: info@bestauto.it



**FERRARI 330 GTC, 1967, CERTIFICATA
 FERRARI, FIVA, 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**



**PORSCHE CARRERA - 1991
 OTTIME CONDIZIONI**



**FIAT OSCA 1500, 1959, PERFETTE
 CONDIZIONI, TARGA NERA ORIGINALE**



**AUSTIN HEALEY, 1966
 BUONE CONDIZIONI**



**ITALA 1922, RESTAURATA
 IN OTTIME CONDIZIONI**



**A.R. DUETTO 1600 OSSO DI SEPPIA,
 1967, OTTIME CONDIZIONI**



**TRIUMPH 1800 ROADSTER, 1948
 ASI, RESTAURO TOTALE**



**CITROEN DS 23 PALLAS, 1973
 COME NUOVA**



**MAGGIOLINO OVALINO, 1954,
 ASI, DA CONCORSO**



**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**



**FORD F100, 1955,
 RESTAURO MANIACALE**



**RENAULT 5 MAXI TURBO 1, 1981
 KM 32000 ORIGINALI**



**FIAT 600 MULTIPLA, 1960
 OTTIME CONDIZIONI**

BALILLA, 1934, blu/nero, molto bella, possibile permuta, visibile a Brescia, € 19.000
3484796030

BALILLA 4 MARCE, 1934, blu, ottima carrozzeria e meccanica, prezzo Ruoteclassiche, visibile a Brescia, 0308971106

508 C (NUOVA BALILLA), 1937, blu scuro/nero, macchina completamente restaurata, documenti in regola, visibile a Barge, € 16.000
3388625574

AR 59, 1973, verde militare, buone condizioni, uso quotidiano estivo, ok documenti/bolli/revisione, completa di capote e finestrini, qualsiasi prova, € 4500 trattabili, visibile a Vigevano,



3470688305

COUPÉ 2000 16V, 1995, amaranato metallizzato, vettura in buone condizioni, revisionata, vendo a malincuore per scarso uso, visibile a Belluno, € 3000
3389307134

DINO 2000 COUPÉ, 1967, bianco, originale, ben conservata, km 56.000, molti ricambi, € 18.000, visibile a Roma,



3483136721

TOPOLINO B, 1948, verde bottiglia, molto bella, paraurti, capote, freni maggiorati, copiruota di scorta, cerchi Fergat, da vetrina, visibile a Chieti, Tratt. ris.
0872988213

FORD

MONDEO 1800 GHIA, 1993, rosso, pari al nuovo, unico proprietario, radio mangianastri d'epoca, visibile a Rimini, € 2000
3289158976

GIANNINI

590 GTD, 1964, bianco con bande rosse, sana, documenti originali, targhe nere, km 0, omologata Giannini sulla carta di circolazione 0118, visibile a Sibarì,
3382340826

INNOCENTI

MINI COOPER 1000 MK III, 1971, castoro/sabbia, originale, ASI, buone condizioni, due proprietari, vendo causa perdita garage, visibile a Genzano (Roma), € 5500
3472296113

MINI COOPER 1000 MK3, 1972, castoro/sabbia, iscritta ASI, originale, pronta omologazione, vendo per carenza garage, visibile a Genzano (Roma), € 6000
3472296113

MINI COOPER EXPORT, 1974, bianco-nero, restaurata, targhe nere, ASI, gomme nuove, visibile in Veneto, € 8500
3467296850

MINI COOPER MK3, 1971, blu, 998, tetto elettrico, vetri elettrici, cruscotto in radica, volante Nardi, meccanica revisionata, interni beige, € 8000, visibile a Milano,



335475684

JAGUAR

MK II, 1966, nero, la più bella berlina sportiva inglese, con cerchi a raggi, interni pelle rossa, radica, qualsiasi prova, visibile a Milano Nord,
3382340826

3387258514

MK2 2.4 LITRE, 1962, blu metal, carrozzeria conservata, riverniciata, interno grigio nuovo, motore ok, guida destra, www.old-cars.it, visibile a Mantova,
0375790025 - 3498689674

MK2 2.4 LITRE, 1965, rosso scuro, completamente originale, revisionata, sana, da vetrina, interni pelle bianca, km 100.000, Asi oro
3683797921

XH 150 DHC, 1958, rosso, matching numbers, ottime condizioni
3355691282

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

JEEP

CJ7 RENEGADE V8, 1976, beige, collezionista vende, storico, targa Arizona, con documenti d'importazione regolari, visibile a Empoli, € 16.000
3355282644

LANCIA

2000 COUPÉ, 1971, rosso York, da privato, perfetta, km 74.000, gioslima@yahoo.it, visibile a Alpinzano, € 11.000
3357465753



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

LANCIA THEMA FERRARI 8.32
CONSERVATA 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

FORMULA FIAT ABARTH
ANNO 1980 OTTIME CONDIZIONI ORIGINALE

CITROEN SM MASERATI
ANNO 1973 - CONSERVATA ORIGINALE - VERSIONE AMERICA MOLTO RARA

MGB ROADSTER
ANNO 1966 - BPRIMA SERIE TARGHE E GUIDA INGLESI

www.autoclassic.it

auto classic
C.so Savona 50/1
Moncalieri (TO)
Tel. 011/644119
Fax 011/644739

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

ISO RIVOLTA IR 300
ANNO 1968 - TARGHE E DOCUMENTI ORIGINALI - CONSERVATA

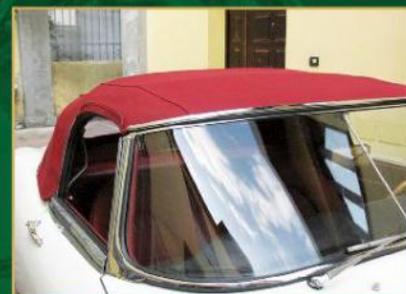


Specialisti in ricambi di meccanica e carrozzeria per autovetture Jaguar dal 1948 al 1994.

- 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.



CAPOTTE E TYPE



COMPRESSORE ARIA CONDIZIONATA



KIT ELETTROVENTOLA



VASCHE ESPANSIONE



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

APPIA CONVERTIBILE VIGNALE, 1961, azzurro Vincennes, restauro di meccanica e carrozzeria, registro storico Lancia, pluripremiata, targhe e documenti originali, ricambi importanti, prezzo impegnativo, visibile a Milano,



3391020820

APRILIA TRASFORMABILE PININFARINA, 1939, amaranto scuro, Asi, targhe originali, condizioni da concorso, prezzo adeguato alla sua importanza, visibile a Milano,



3397080407

ARDEA III SERIE, 1949, verde, tutta restaurata, smontata a zero, appena omologata ASI oro, impeccabile, visibile a Nota,

3332184332

AURELIA B50 CABRIOLET PININFARINA, 1950, grigio Vinovo, fuoriserie, Asi, targhe originali, munita di autoradio Condor, condizioni da concorso, prezzo adeguato alla sua importanza, visibile a Milano,



3397080407 02743466

B50, 1951, nero, Asi, restauro recente, prezzo interessante, auto affidabile

3395047702

BETA SPIDER, 1976, argento, restauro totale, gomme e capote nuove, visibile a Anzio, € 6000

3287179077

DELTA HF TURBO, 1984, verde metallizzato, informazioni a contatto telefonico, visibile a Belluno, Tratt. ris.

3401247603

FLAMINIA COUPÉ PININFARINA, 1962, bianco Saratoga, parte meccanica/carrozzeria/tappezzeria in ottime condizioni, eventuale permuta, visibile a Cisterna (LT),



3381467130

FLAVIA 1.8 INIEZIONE, 1968, bianco, auto conservata, interni originali finta pelle nera, targhe nere e documenti in regola, € 7000, visibile a Milano,



335355594

FLAVIA 2000 BERLINA, 1973, beige, motore nuovo, km 8000, € 5000

335283707

FULVIA COUPÉ, 1967, bianco, certificata Asi Targa Oro, I serie, cerchi lega, interni skay neri, cofani e sportelli in alluminio, motore 1216 cc, gomme/freni/ammortizzatori nuovi, € 12.000, visibile nelle Marche,

3477443740

FULVIA COUPÉ 1300 S, 1972, grigio chiaro, ASI, ottimo stato, visibile a Torino, € 8000

33544 5588

FULVIA COUPÉ RALLYE 1600 HF FANALONE, 1970, rosso, interni neri, conservata, omologata Asi targa oro, disponibile qualsiasi prova, visibile a Milano, Tratt. ris.

026193058

FULVIA MONTECARLO, rosso/nero, senza documenti, in cattive condizioni, motore funzionante, ottima per ricambi o restauro, € 1800

3881936066

GAMMA 2000 BERLINA, 1979, argento, auto molto bella, unico proprietario, € 5000, visibile a Milano,



335355594

MASERATI

BITURBO 420 I, 1987, oro, 4 porte, buone condizioni, interno rosso, 2000 cc, 188cv, motore ok, iscritta Asi, www.old-cars.it

0375790025 - 3498689674

MERCEDES

190 SL, 1957, da restauro, senza motore, incompleta, € 22.000, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbariga (BS),

0309718592

200 E CABRIOLET, 1994, grigio, in ottime condizioni, iscritta Asi, visibile a Piacenza, € 10.500

3394070270

200 T, 1981, bianco, restaurata, interno blu, 7 posti, tetto apribile, motore con km 5.000, iscritta Asi, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

3498689674 - 0375790025

200/8, 1975, marrone panna, unico proprietario, conservata, km 70.000 originali, automatica, revisionata, ottimo stato, € 6000, visibile a Vercelli,



3319720365

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 SE, 1975, blu, km 152.000, carrozzeria perfetta, interni pari al nuovo, conservata, documenti e targhe originali, visibile a Villafranca L., € 4900

3392044836

280 SL (PAGODA), 1969, argento, italiana, interni beige, hardtop, soft top, cambio manuale, € 50.000

3883560356

300 CE, 1989, grigio met. medio, Asi, catalizzatore, prezzo Ruoteclassiche, visibile a Alessandria,

0143879078 - 3405887696

300 SL, 1990, grigio, ottimo stato, interno nero, motore ck, km 99.000, cambio automatico, iscritta Asi, doc. del 1997, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

3498689674 - 0375790025

350 SE BERLINA, 1972, blu, auto certificata Asi, motore sostituito con 2800, visibile a Pisa, € 5000

3403829033

500 SL CABRIOLET, 1991, bianco, ufficiale italiana, km 80.000, originale, con hardtop, cambio automatico, € 18.000

3471171945

www.maggiolinorestore.com
 Pensa in grande,
 scegli Maggiolino Restore.
 Ricambi accessori e rarità
 per Volkswagen d'epoca.

Via Adda, 8 - 65128 Pescara - tel.: 085 4326869 info@maggiolinorestore.com

N.P.M. CITROËN 2CV SERVICE di Pavan Nicola
 Saremo alla 38ª MOSTRA SCAMBIO di IMOLA dal 12 al 14 SETTEMBRE
 e alla fiera AUTO MOTO D'EPOCA di PADOVA dal 23 al 26 OTTOBRE
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

TURI GIUSEPPE AUTORICAMBI
 Via Berretta Rossa, 66/2 - 40133 Bologna
 Tel. 051/384831 - Fax 051/388465
 http://www.ricambi Jeep.com - e-mail: turi@ricambi Jeep.com

RICAMBI ED ACCESSORI PER:

- Jeep dal 1942 ad oggi
- Dodge, Reo, Blazer, G.M.C.
- Campagnola - Alfa Matta
- Auto d'epoca italiane e straniere
- Applicazioni industriali
- Carrelli elevatori

ENNE PI
 S.n.c. di Pertmer Nicolò & C.
 targhe d'epoca e decorative
 Sede Leg: 38028 Revò (TN) - P.zza Madonna, 5
 Laboratorio: 38014 Spini di Gardolo (TN)
 Via Vienna, 28 - Zona Ind. Settore D
 Tel. 0461/991631 - Fax. 0461/956831
 Cell. 340 2209880 - Cell. 339 1045787
 P. Iva e Cod Fisc. 02233160221

www.targheetarghe.it

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

SLK, 1998, argento, km 80.000, sensori park, windstop, bollo 04/2015, condizioni eccellenti, no fumatori, utilizzo estivo, € 5800, visibile a Bergamo,



3358005288

MG

■ **A 1600**, 1960, english white, tutta restaurata, manca interno e un pò di montaggio, motore rifatto, da targare, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

3498689674 - 0375790025

■ **A 1600 SPIDER**, 1960, rosso, la più bella spider inglese, targhe nere originali, cerchi a raggi, hardtop, visibile a Milano Nord,

3387258514

A TWIN CAM 1.6, 1959, verde, da vetrina, restaurata con cura, rara versione Twin Cam, attualmente monta il 1.8 MG B ma viene fornito anche il suo motore originale revisionato km 0, € 42.000, mart.356@gmail.com, visibile a Catania,

3477443740

■ **PA ROADSTER**, 1934, bianco, restaurata, ottima, interno marrone, guida destra, ruote a raggi, Asi, Csaì, targata, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

3498689674 - 0375790025

■ **TA**, 1937, verde, in restauro totale, guida destra, motore km 0, manca tappezzeria, da targare, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

3498689674 - 0375790025

■ **TD**, 1953, Ivory, restauro totale, come nuova, motore km 0, interno rosso, 1250, ruote a raggi, omologata Asi, www.old-cars.it

0375790025 - 3498689674

TF, 1954, Almond green, rara per colore, motore in rodaggio, km 420, scatola guida nuova, dotazione completa, tonneau, demitonneau, schermi tane neri, revisione valida 05/2018, carburatori revisionati, ottima, visibile a Bergamo, € 33.000

3383168699

MORETTI

ALGER-LE CAP, 1955, celeste pastello, autentica e originale, restauro totale di un esemplare conservato e completo, € 75.000, visibile a Firenze,



055433556

MORRIS

MINOR TRAVELLER, 1965, Avorio, auto bellissima, legni posteriori perfetti, collaudata, uso quotidiano, guida a destra, foto a richiesta, visibile a Modena, € 9000

3333990282

NSU

■ **PRINZ SPORT COUPÉ**, 1963, rosso, auto bella, interni in ordine, motore con testata rifatta, targhe e documenti francesi, € 15.000, visibile a Milano,



335355594

PEUGEOT

■ **304 S CABRIOLET**, 1974, rosso, 1300, restauro conservativo, ottimo stato, originale, interno nero, targa nera, libretto originale, www.old-cars.it

0375790025 - 3498689674

406 COUPÉ 3.0 V6, 1997, azzurro metallizzato, nemmeno 50.000 km, perfetta, interni pelle nera, gomme nuove, visibile a Pinerolo (TO), € 5000

012177511

PORSCHE

■ **356 PRE A COUPÉ**, 1954, panna, interni pelle rossa, restauro totale, da concorso, come nuova, velocissima, qualsiasi prova, visibile a Modena,

3387258514

911 3.2 CABRIOLET, 1986, bianco, originale italiana, km 185.000, interni pelle blu, 231 cv, iscritta Asi, interni in pelle un po' vissuti, € 27.000, tagliandi, collaudi ok, 8 m, tettuccio, termiche, box, assetto, visibile a Empoli,

3477443740

911 CARRERA 4 (996), 1998, argento, originale, km 159.000, chiavi, manuali, tagliandi, collaudi ok, 8 m, tettuccio, termiche, box, assetto, visibile a Genova, € 16.500

335224728

911 3.0 SC TARGA, 1979, bianco, perfetta in tutto, matching numbers, attestato Porsche, pochi km, no perditempo, visibile a Roma, € 23.000

3477691910

356 A 1600 60 CV, 1957, grigio metallizzato, causa trasferimento all'estero collezionista vende, perfetta, restauro maniacale, ex carrozzeria Sporting Milano, meccanica perfetta, interno in pelle verde, gommata, per foto e info e-mail, trattativa riservata, gcaregl@tin.it, visibile a Asti,



3481209001

ROLLS-ROYCE

SILVER CLOUD III, 1964, grigio/nero metallizzato, perfetta, usata pochissimo, da concorso, restauro eccellente, interni nuovi in pelle totale, gomme bianche originali d'epoca nuovissime, 220 cv, km 42.000, per foto e info e-mail, € 52.000, gcaregl@tin.it, visibile a Asti,



34881209001

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 - 20138 ROMANO (BS) - Tel. 030/7700291 - 7700541 - Fax 030/7700463

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

DKS AUTOMOTIVE

www.dksautomotive.com

Ricambi e Accessori per:
Renault R4 e Derivati
Citroen 2 CV - Dyane - Mehari

Tel. 0577.909002 - Fax 0577.909919

**PER CARBURATORI
AUTO
STORICHE**

CELL. 338-3146038

RESTAURO DI PARABOLE FARI

di qualunque auto e moto con procedimento di alluminatura sotto vuoto al quarzo; resa luminosa superiore del 20% rispetto al procedimento tradizionale; incremento della resistenza all'ossidazione.

CASINI GERI, via Togliatti 178, 50019 Sesto Fiorentino (FI),
tel. 055/4215623, 339/3470923

STUDIO NICOLINI BRUNO SNC

Via Pasteur 6/e, 42100 Reggio Emilia
tel. 0522/551061 fax 0522/558131,
e-mail:nicolini@semetra.it

Pratiche automobilistiche ad elevato grado di difficoltà

450€
Iva Inclusa

CRONOMETRO DA GARA per prove di regolarità
Acquistalo ONLINE www.zerotimes.eu

AFRA
DAL 1946

RICAMBI ORIGINALI ALFAROMEO
REPLICHE PER VETTURE STORICHE
40.000 ARTICOLI PRONTI A MAGAZZINO

SETTIMO MILANESE - MI
VIA CARDUCCI 36/38
TEL. +39 02 3286111 - FAX +39 02 32861150
E-mail: afra@afra.it Internet: www.afra.it

Il Specialista della 2CV - MEHARI

DAVID AUTO Srl

www.davidauto.it

Distributore in ITALIA

DAVID AUTO Srl Tèl. : 02 98 270 436
Viale Lombardia 14/16 Fax. : 02 98 270 455
20070 Dresano (MI) Email : info@davidauto.it

45 anni al servizio dei appassionati

Stè 2CV MEHARI CLUB CASSIS
www.2cvclub.it



C'era una volta.
E ci sarà domani.

Non lasciare che la tua Stella d'epoca diventi solo una leggenda. Per mantenerla al meglio, scegli l'esperienza di Bonera Group: il Mercedes-Benz Service che si prende cura anche delle auto storiche.

Visita il sito boneragroup.it e vieni a trovarci.



Mercedes-Benz

SILVER SHADOW CABRIOLET, 1970, blu/azzurro, pezzo rarissimo, restauro eccellente, meccanica perfetta, interni in pelle totale, usata pochissimo, cambio automatico, 8 cilindri, 220 cv, km 88.000, per foto e info e-mail, € 57.000, gcaregl@tin.it, visibile a Asti,



3481209001

■ **SILVER WRAITH**, 1951, blu/azzurro metallizzato, vettura in perfette condizioni, restauro maniacale carrozzeria/meccanica/tappezzeria, Asi

3389369456

ROVER

P6 2000 TC, 1976, bordeaux, condizioni perfette, testa, catena, valvole, freni, gomme nuove, Asi oro, visibile a Milano, € 6500

3486002051

SAAB

900 TURBO, 1991, blu, cambio automatico, iscritta Asi e conservata in garage, € 5000

3381940345

93 COUPÉ TURBO SE, 1998, argento metallizzato, tettuccio apribile, sedili elettrici in pelle nera, 115.000 km originali, ottime condizioni, visibile a Bassano del Grappa, € 3000

3402332880

SAMAS

YETI 903, 1973, rosso, 4 ruote motrici sterzanti, blocco differenziale, originale in tutto, € 5500, visibile a Palermo,



3202593612

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, più Transporter cassonato, regolare, targa Milano

3389369456

T2 8 POSTI, 1979, marrone, vettura completamente ricostruita, pari al nuovo, si permuta, visibile a Piacenza, € 20.900

3356838996

TYP 183 ILTIS, 1980, celeste, omologata ASI, rarissima, versione civile, poco più di 100 esemplari costruiti, 0.000 km, tutto originale, visibile a Cagliari, Tratt. ris.

3398105167

WESTFALIA CAMPER T3, 1980, completamente originale, benzina 1.6, tetto a soffietto, visibile a Milano, € 4500

3495101077

VOLVO

245 SW GLE, 1988, grigio, completamente originale, perfettamente marciante, revisionata, ricambi. Visibile in Umbria, Michele, ora di cena, € 1600

3336734020

480 ES, 1993, bianco, iscritta Asi, inurtata, aria condizionata, tutto originale, tagliandi concessionario Volvo, revisione 02/2013, sempre in box, stoffa/pelle, € 3500, visibile a Torino,



TVR

CHIMAERA 400 HC, 1996, verde inglese, spider 2 posti, V8 4000, guida a sinistra, perfetta, rarissima, godibilissima, pronta uso, splendida, visibile a Genova, € 25.000

3466800367

3334803755

VENDO MOTO

AGRATI-GARELLI

201, 1972, giallo Positano, conservato, molto bello, con documenti originali, visibile a Macerata, € 270

3283787456

AJS

500-20, 1958, nero, condizioni perfette, restauro totale, valigetta cuoio, sella in pelle, Asi, visibile a Milano, € 6500

3486002051

BIANCHI

MENDOLA GT, 1957, rosso, completa, motore libero, da restaurare, con crono di demolizione al PRA di Piacenza, € 700

3383391744

TONALE 175, 1956, nero/bianco, parzialmente restaurata, molto bella, funzionante, documenti ok, € 2500, visibile a Aosta,



3385434628

GILERA

500, 1950, perfetta, Asi, scambio con Mini Cooper 1300 S Asi altrettanto perfetta, visibile a Mantova,

0376819279

8 BULLONI LEGGERO, 1939, Asi, motore km zero da nuovo, molto bello, ore pasti, visibile a Mantova,

0376819279

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
- REMISSIONI 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

Paolini
www.paolini.it
Tel. 071 6620010

Interni d'Autore
new & old cars

nanni BOLOGNA
RIFORNITE
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

RADAR

OFFICINA RETTIFICHE MOTORI d'auto d'epoca e moderni

- Equilibratura bielle e alberi motore
- Revisione tamburi freno in alluminio
- Revisione cambi e motori Porsche 356
- Puntale ricambi motori Porsche

RADAR di Ercoli Aldo & C. s.n.c.
Via Busiètti, 19 - 25121 BRESCIA
Tel. e Fax (030) 3751321

MAC RESTAURI

CITROËN D'EPOCA

0362 305873 Desio (Milano)
347 0645735 Via Boito, 9
338 1757047 www.macrestauri.com

AUTORICAMBI SASSI
Web: http://www.autoricambisassi.com
E-mail: sassi@autoricambisassi.com

RICAMBI PER CARROZZERIE VEICOLI D'EPOCA - FIAT, ALFA, LANCIA: LAMIERATI, PARALURTI, SCRITTE, COPPE RUOTA, VOLANTI, MASCHERINE, FARI, FANALINI, SPECCHI,...

10154 Torino - Via Maddalene 15-17
Tel. 011/2470358 fax 011/2410966

di Bertamini Renzo & C. snc
Via Linfano, 2/B
Zona Industriale
38062 ARCO (TN) - Italia
Tel. 0464/519721
Fax 0464/516651

RICAMBI AUTO FUORI PRODUZIONE OLD TIMER SERVICE
Spedizioni in tutta Italia e all'estero
www.gardaricambi.com
e-mail info@gardaricambi.com

RICAMBI ROSSOCORSA

VENDITA RICAMBI AUTO D'EPOCA, SPECIALIZZATI IN RICAMBI LANCIA FULVIA

www.ricambirosscorsa.it
info@ricambirosscorsa.it
Walter Bertolla mobile +393406502690

MUSSO GOMME

pneumatici per vettura e moto da collezione

DISPONIBILI PNEUMATICI PER FIAT 500 125 R12 CON FASCIA BIANCA

AMPLIA DISPONIBILITÀ PNEUMATICI FASCIA BIANCA ANCHE PER 800, 1100, MAGGIOLONE, MERCEDES, AUTO AMERICANE

DISPONIBILITÀ PNEUMATICI MOTO

DISTRIBUTORE PER L'ITALIA

MICHELIN

Firestone **DUNLOP** **BP Goodrich**
WAYMASTER VINTAGE RACING EXCELSIOR

Corso Giulio Cesare, 117 - 10155 Torino
Tel 011 85 20 19 - Fax 011 24 82 965
www.mussogomme.it - info@mussogomme.it

SPEDIZIONE IN TUTTA ITALIA

Prezzi senza confronti!

Felice Service

RICAMBI INGLESI NUOVI E USATI

Qualità Service

IPAGNA, JAGUAR, MG, Austin-Healey, Morris Minor

RIPARAZIONI E RESTAURI COMPLETI - REVISIONE CARBURATORI S.U.
CATALOGHI GRATUITI - SPEDIZIONI GIORNALIERE - SI RILASCIANO CERTIFICATI DI IDENTITÀ DELLA VOSTRA AUTO
Via Circumvallazione Esterna n° 207 - 80019 Quindici (NA) Tel-Fax 081 818.80.67 Cell. 3429208769
E-mail: info@feliceservice.com - Sito: http://www.feliceservice.com

CITRÒ SERVICES Srl

TUTTI I RICAMBI PER LA TUA CITROËN STORICA E MOLTO DI PIÙ

Finalmente sono arrivati gli uomini dei limoni!

VISITA IL NOSTRO SITO WWW.CITROSERVICES.COM
EMAIL: INFO@CITROSERVICES.COM - S.GIORGIO DI LOMELLINA (PV)

GALVANICA SPINO D'ADDA snc

PULITURA, SABBIAATURA E LUCIDATURA

SU TUTTI I TIPI DI METALLI CON:
RAMATURA A SPESSORE,
NICHELATURA, CROMATURA, DORATURA, ARGENTATURA.

INOLTRE SI ASSICURA UN RESTAURO COMPLETO SU TUTTI I PEZZI DELLA VOSTRA AUTO O MOTO.

Via dell'industria, 16 - 26016 SPINO D'ADDA (CR)
Tel. 0373-965359 - Fax 0373-980726
e-mail: info@galvanica-spino.it www.galvanica-spino.it

DEI KÄFER SERVICE

VW Classic Parts

'con voi... per loro'
"with you ... for them"

www.deikaeferservice.com
Loc. San Marziale, 27 Colle di Val d'Elsa (SI)
Tel. +39 0577 928356 - Fax +39 0577 909919

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

BRESCIACAR

AUTO CLASSICHE

Tutte le fotografie disponibili sul nostro nuovo sito
www.bresciacar.it

Viale del Lavoro 2/C, CASTEGNATO (BS) - bresciacar@gmail.com
Tel: 030 - 2140910

ACQUISTIAMO AUTO D'EPOCA

VISITE SOLO SU APPUNTAMENTO



GIULIA TI 1600 del 1966, due proprietari, 92.000 Km



GIULIA SUPER BISCIONE, anno 1969, conservata, omologata.



GIULIETTA SPIDER del 1960, telaio numero 139 (capottina agganciata, fanalino piccolo).



GIULIETTA SPIDER del 1961, conservata, omologata.



MG C 3000 Roadster del 1968, rara e conosciuta, omologata.



MERCEDES 250 SL del 1967, unico proprietario fino ad oggi, completamente originale.



MERCEDES 280 SL del 1969, restaurata in Germania, automatica, da concorso, omologata.



FIAT DINO SPIDER 2000 del 1968, da vedere, omologata.



AUSTIN HEALEY 100 BN1 del 1955, da concorso, numeri telaio e motore uguali.



AUSTIN HEALEY 100/6 BN4 del 1957, da concorso, omologata, numeri telaio e motore uguali.

INNOCENTI

LAMBRETTA 125 C, 1951, camoscio, completamente restaurata, originale, pronta alla circolazione, perfetta, unico proprietario, visibile a Terni, € 6000

3280316327

LAVERDA

75 SPORT, giallo, motociclo completo, da restauro, con documenti e targa, visibile a Torino, € 1000

3383146038

MORINI

CORSARINO ZT, 1969, rosso, restaurato, documenti originali, sella e manubri sportivi, visibile a Mestre, € 2200

3496443916

MOTO GUZZI

850 T5, 2001, blu, ex Polizia Stradale, pochi km, restaurata, unico proprietario, revisionata di motore/ cambio/cardano frizione, da vedere



035223332

AIRONE 250 MILITARE, 1952, verde militare, restaurato, ottimo, con targhe civili, dal 1975, visibile a Grosseto, € 6500

3887350103

LE MANS 3, 1982, rosso e nero, qualsiasi prova, FMI, vendo o scambio con Fiat 500 D/N, visibile a Livorno,

3479375856

LODOLA 235, 1960, rosso, restaurata, Asi targa oro, senza documenti, con estratto cronologico, da vetrina, € 3000

3881936066

LODOLA GT, 1960, rosso, Asi targa oro, da vetrina, € 3000

3881936066

PIAGGIO

■ **VESPA 125 FARO BASSO**, 1954, sabbia, restauro totale 2011, perfetta e originale, targata, 3 marce, in rodaggio, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

0375790025 - 3498689674

VARIE MOTO

1960/1970, collezione di moto di varie marche e condizioni, circa 60 pezzi, permuta auto, astenersi perditempo, visibile a Bari, € 60.000

3486509505

YAMAHA

ROYALE VENTURE XWZ 1300TD, 1989, azzurro, moto km 42.000, gommata, nuova ma radiata, perfetta, da vedere, visibile a Cantù, € 3000

3476351306

VENDO VARIE

ACCESSORI PER AUTO D'EPOCA, 1950-1960, trombe elettriche Bosch e Marelli, fari antinebbia gialli e bianchi autoradio d'epoca, visibili a Massa,

3454045333

BARCA A VELA, 2004, bianca, Dufur 40, con motore, 3 camere, soggiorno, 2 vele, eventuale ritiro importante auto storica. Visibile in Toscana, € 80.000

0302792090

BARCA A VELA DUFUR, 2008, bianco, 40 metri, 2 vele, motore, 3 camere, 8 posti letto, unico proprietario, eventuale posto barca, visibile in Toscana, € 90.000

0302792090

BOLLI D'EPOCA, 1928/1983, copie da originali, per auto e portabollo € 10, per moto € 5, s.badoni@virgilio.it, visibili a Roma,



tutti i bolli per le tue auto e moto d'epoca completi di portabollo dal 1928 al 1983 Tel. 3881221569

3881221596

CORSI DI GUIDA, per vetture storiche anni 60, Milano

3389857415

■ **FLIPPER**, 1970/1980, in buone condizioni, più juke box anni 70

3389369456

FORD TRANSIT, 1989, bianco, camion con cassone fisso e prolungato in ottime condizioni, visibile a Benevento, € 2500

3394666721

MODELLINO, grigio metallizzato, scala 1:4, Harley Davidson Fat Boy, con vari accessori, € 2500



031491232

Le classiche®

Vendita e noleggio auto d'epoca

Zona Produttiva Vurza 22
I-39055 Pineta di Laives BZ

Tel. +39 0471 590269
Mob. +39 339 8678969
direzione@leclassiche.com
www.leclassiche.com

Seguici su facebook
Le Classiche Bolzano



Porsche 356 B - 1962 Matching Number



Porsche Gemballa 3.2, 1988 G50 esemplare unico



Chevrolet Corvette C1, 1959 ottime condizioni, ASI



Citroen B2, 1925 Ottime condizioni, ASI



Fiat 508 Balilla 1935 Targa oro da concorso



Ford Mustang 1966, motore 289 Matching Numbers



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. **ECCLSA - RARISSIMA**



LANCIA AURELIA B20 GT 2^a SERIE, 02/1953.
Interni in panno Lancia nocciola. Targhe originali (PA 18...), Disponibile certificazione Lancia. Matching Numbers. Iscritta ASI. **RESTAURO MANICALE ED ALTAMENTE PROFESSIONALE.**



ALFA ROMEO SZ ES 30, 07/1991, Interno in pelle Beige, Cerchi in lega Speedline Scomponibili, sostituita cinghia di distribuzione, gomme nuove. Doppie chiavi originali, libretto uso e manut., disponibile Certificato di collaudo. **ISCRITTA ASI - ESEMPLARE N.638.**



ALFA ROMEO 2600 SPIDER TOURING TIPO 106.01, 04/1964.
Interni e pannelli Pelle Rossa, Capote Nero, Matching Numbers, iscritta R.I.A.R., disponibile certificato di rilevanza storica e collezionistica. Restauro totale di latorneria, selleria, impianto elettrico cromature e meccanica **ECCLSA - 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.**



FERRARI DINO 246 GT, 1971.
Interno in sky Nero, italiana da sempre, vettura conservata in perfette condizioni.
DA VEDERE - ECCLSA.



A.R. GIULIA SUPER TIPO 105.26 1600 "BOLLINO ORO", 04/1967. Interni in sky panna. Matching Numbers. Un solo proprietario. Targhe (NO 14...), documenti, chiavi, uso e manutenzione e guida servizi assistenziali originali. **OMOLOGATA ASI 3^a GRADO TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI.**



FIAT DINO SPIDER 2000 AS PININFARINA, 06/1968.
Autoradio AM/FM Grundig, Cerchi Cromodora con Gallietto. Interni in Sky nero. Omologata 2-2. Matching Numbers, Targhe (CA 12...), doppie chiavi originali dell'epoca. Uso e manutenzione documentata, distribuzione nuova.
RARISSIMA, ITALIANA DA SEMPRE.



MASERATI BITURBO 1^a SERIE 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.



ALFA ROMEO 2000 BERLINA TIPO 105.12, 01/1973.
Interno in Tex cuoio naturale, Perfetta, unico proprietario, targhe (PG) e documenti originali, libretto uso e manutenzione originale dell'epoca, Matching Numbers.
ISCRITTA ASI.



BMW Z1 ROADSTER, 01/1991, Matching Numbers, disponibili tutte le BMW dei lavori eseguiti, cinghia di distribuzione appena eseguita, doppie chiavi originali, libretto uso e manutenzione originale dell'epoca.
ISCRITTA ASI - MANICALE.



A.R. GIULIETTA 1.3 1^a SERIE, 08/1979.
Interni in panno alla romeo marrone testa di moro, targhe originali (PC 02...), doppie chiavi, documenti, libretto uso e manutenzione originali dell'epoca. **PERFETTA, DISPONIBILE ANCHE TESTA DI MORO - SUPERPREZZO.**



LANCIA FULVIA 1300 2^a SERIE, 06/1970, Autoradio Condar AM conservata, targhe (M.L.O.), e documenti originali, chiavi, libretto uso e manutenzione originali.
PERFETTAMENTE CONSERVATA.



LANCIA BETA 1600 III SERIE, 02/1981. Perfetta, scottolati e meccanica ancora con cera e plastiche d'origine, targhe (MI) e documenti originali, doppie chiavi originali, porchiavi originale LANCIA, book originali, meccanica completamente tagliandata. Km 15.559 ORIGINALI - **UNICA - ECCLSA.**



PORSCHE 911 SC 3.0 TARGA 204 CV, 10/1981.
Pazifik Blau Metallic, disponibile certificato d'origine Porsche, maniacale, conservata, Matching Numbers, Doppie Chiavi **ISCRITTA ASI.**



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 Predisposti Marrone. Tetto apribile elettrico. Uniproprietario, Targhe (BG 22...) e documenti originali. Meccanica recentemente revisionata. Totalmente originale, **OMOLOGATA ASI 3^a 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" 1^a SERIE PORTE CONTROVENTO, 07/1963. Vettura conservata, Targhe e documenti originali (NO 08...), doppie chiavi originali. Un solo precedente proprietario. **SUPERPREZZO.**



MERCEDES BENZ 200 CE W124, 05/1993.
Interni in pelle nera, Tetto apribile elettrico, Cerchi in lega, Targhe e documenti originali (RE 69...), Book, doppie chiavi, uso e manutenzione, rete vendita MB e catalogo accessori originali. **ISCRITTA ASI, PERFETTA, COME NUOVA.**



FIAT 128 COUPE' 3P, 07/1976. Vettura totalmente originale, libretto uso e manutenzione, chiavi originali, disponibile catalogo Parti di ricambio carrozzeria 1^a Edizione. **SUPERPREZZO.**



VOLKSWAGEN MAGGIOLINO OVALE 1.192cc 6V 25CV FALDACH, 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 + Caricatore 6 CD, chiusura centralizzata, vetri elettricizzate, interni in tutta pelle grigio Charcoal. Moquette nera. **RESTAURO IN MODO MANICALE.**



FERRARI 208 GTS TURBO TIPO F 106 AS, 02/1984.
Interno in pelle beige, autoradio con antenna elettrica originale dell'epoca. **SUPERPREZZO - DISPONIBILE ANCHE 208 GTS CARBURATORI e 208 TURBO INTERCOOLER.**



OPEL GT 1900, 09/1966. Km originali e certificati, Autoradio AUTOSONIK AM/FM, interni in Sky nero, fari fendinebbia tondi a luce bianca Carello originali dell'epoca. libretto service, uso e manutenzione.
CONSERVATA - ISCRITTA ASI.

- PORSCHE 356 A 1600 CABRIOLET, 1958, Totalmente restaurata. **ISCRITTA ASI - MATCHING NUMBERS.**
- M.B. 380 SE W126, 03/1981. Autoradio BLAUPUNKT DUBLIN C30, Climatizzatore, Interni in velluto grigio, Tetto apribile elettrico, Uso e manutenzione, service e doppie chiavi originali. **Iscritta AAVS, PERFETTA.**
- M.B. 190 SL, 1957, Argento, Capote Nero, interni neri **TOTALMENTE RESTAURO - ISCRITTA ASI.**
- A.R. GIULIA 1600 SPIDER, 1963, Rossa capote nera, Targhe e documenti originali. **ITALIANA DA SEMPRE.**

VISITA IL NOSTRO NUOVO SITO: WWW.SILVAUTO.IT

MOTO ANNI CINQUANTA, vendo o permuto con macchina d'epoca 3 moto anni 1951, 1959 e 1951, qualsiasi prova, targhe originali

3473151188

■ **PER ALFA ROMEO**, 1980/1990, Spider ultima serie, cofani, sedili, porte complete, paraurti anteriori e posteriori, minigonne più altro materiale

3389369456

■ **PER ALFA ROMEO**, Giulia, Giulietta, Gt Bertone, vari motori 1315, 102, 106, 530, 526, 548, 512, cerchi lega metallo più vari

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 alzacvetro, disponibili anche per 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, 1982, Alfased 1.2 5M, cofani, portiere anteriori e posteriori, cuscinetti anteriori, carburatore Weber revisionato, pastiglie nuove, fanaleria anteriore e posteriore, paraurti posteriore, varie. Dario

3420025287

PER ALFA ROMEO, 1989, F.3, motore Novamotor completo, 2000 T.S. più accessori, visibile a Cuneo, Trattativa riservata.

3396086969

PER ALFA ROMEO, GT 2000, cambio, carburatori, piastra, tromboncini, cupolino portastrumenti, parafranchetti, gruppo 2, visibili a Salerno,

3398069563

PER ALFA ROMEO, vari volanti, da 1900 a Giulietta, Giulia e GT

3494726359

PER BMW, 1998, argento, Z3 Spider, pelle nera, ottimo investimento, visibile a Senigallia, € 5000

3476302136

PER BMW, 1979, berlina, porte anteriori e posteriori, cofano anteriore e posteriore, fari, parabrezza, lunotto, contachilometri e plancia, cruscotto, volante, cerchi in lega, visibili in Campania,

3392827568

PER CITROËN, DS, berlina e cabriolet, ricambi nuovi e usati

3355945776

PER CITROËN, DS, dispongo di ricambi vari di meccanica e idraulica. Pietro, a Milano

3474417703

PER DAIMLER, 250 SP, scocca e telaio, visibili a Bologna,

3356961157

PER FIAT, Topolino A, differenziale revisionato, guarnizione testa nuova, disco frizione nuovo, cinghiolo nuovo, due calotte spinterogeno, Lampade fari, tutto in blocco, € 400

3383825602

PER FIAT, 1100/103, manuale d'officina completo, € 30

3383391744

PER FIAT, 1970, 124, coupé e spider, ingranaggi per motorino tergilcristallo, nuovi

3397492374

PER FIAT, 1960, 1300-1500, crick, visibile a Bologna, € 30

3336467893

PER FIAT, 500 Giardiniera, 2300, 1200 Granluce, 1800 B, 1500 L, 600 D, 1800, 1100 T, 1100/103, catalogo parti di ricambio. Prezzo cadauno, € 30

3283056562

PER FIAT, Campagnola, ricambi, lamierati, fanaleria, gomme e altro, in blocco, visibili a Imperia, € 300

3385975879

PER GILERA, 125/175, coppia paragambe in ottimo stato, solo da verniciare, € 70

3383391744

PER LANCIA, 1973, Fulvia Coupé 1300 S, motore, cambio, radiatore, montato su slitta originale, funzionante, con 43.000 km, visibili a Voghera (PV), € 1400

3387115802

PER MASERATI, 1958, 3500 GT, accessori: coppe ruote, montanti, deflettori ecc., visibili a Monaco, € 2000

0033611507411

PER MASERATI, Biturbo e derivate, dépliant e libretti uso e manutenzione nuovi

3423277825

PER PORSCHE, 356 A, motore 60 CV supercompleto, potenziato

3355346747 - 0290111038

PER PORSCHE, 1976-1989, 4 cerchi Fuchs 8x16 e 6x16, in perfetto stato, restaurati pari al nuovo, completi di tappi, visibili a Reggio Emilia, € 2000

3936930133

RIVISTE, 1970/1990, circa 1100 riviste automobilistiche (Quattroruote, Ruoteclassiche, Auto Motor Und Sport, Motorclassic, Markt, Auto&Design), prezzo fisso € 950, visibili in provincia di Bolzano,

3356283597

1^a 1000 METRI "Bèbè-Auto" NAZIONALE
 Città di Alba Adriatica (TE) Premio Marcos Gentile in Bucci
 Per Bambini e bambine anche diversamente abili di tutte le nazionalità.

5 - 6 - 7 SETTEMBRE 2014

1000 METRI

1000 METRI BÈBÈ AUTO
 CITTÀ DI ALBA ADRIATICA (TE) PREMIO MARCOS GENTILE IN BUCCI

Info: Giancarlo Bucci
 339 62 10 929 - giancarlobucci@yahoo.it

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: 58.519 - Cilindrata: 2.197
Cambio: automatico - Colore esterno: grigio
Colori interni: similpelle beige



MERCEDES BENZ 200 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: 00.350 - Cilindrata: 1.285
Cambio: manuale 4 marce + RM
Colore esterno: verde scuro - Colori interni: stoffa beige



WOLKSWAGEN MAGGIOLONE
ANNO: 1978 - 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: nd - 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

RIVISTE. Ruoteclassiche 1987/2013 (anche annate singole), Autosprint 1964/2013, Rombo 1981/2001, Auto Italiana 1957/1969, Quattroruote 1956/2013, Motociclismo 1946/2013, Motociclismo d'epoca, Auto d'epoca, La Manovella 1975/2010 e altre
3332493694

RIVISTE. 24 annate di Ruoteclassiche e raccolte di Autosprint, Autocapital, centinaia di volumi auto storiche
3477890882

RIVISTE QUATTORRUOTE, collezione completa dal 1980 al 1993, non rilegata + 52 fascicoli speciali (prove, sport, salone, usato, caravanning etc.). In blocco, € 200
3487562549

RIVISTE RUOTECLASSICHE, 1997-2013, annate complete, prezzo per copia, € 1
3332799337

SIDECAR MONDIAL 200, 1954, nero-bianco, targhe e documenti originali, pezzo unico, solo interessati, visibile a Siena, € 10.000
3334862534

TARGA METALLICA WEBER, in ottimo stato, visibile a Torino, € 1000
3383146038

■ TRATTORE FIAT PICCOLA, al miglior offerente
3389369456

CORVETTE

C1, 2013, rosso, console a parete, replica, scala 2/3, disponibile anche Porsche 911, cm. 105x50, kg. 10, € 990, visibile a Appiano,
3357495925



3357495925

C1, 2013, rosso, replica, scala 2/3, motore a benzina, cm. 275x114x97, freni a disco, differenziale, due posti, kg. 190, € 13.332, visibile a Appiano,
3357495925



3357495925

DE SANCTIS

FORMULA JUNIOR 1100, 1958, rosso, telaio n. 005, restaurata, trascorsi agonistici con varie vittorie e motore Fiat 1100, cambio Fiat, cerchi in lega, € 55.000, mart.356@gmail.com, visibile a Viterbo,
3477443740

FIAT

500, 2013, bianco, sofà in lamiera su base Fiat, anni 70, cm. 133x85x100, tessuto in alcantara, € 5368, visibile a Appiano,
3387258514



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



3357495925

COMPRO AUTO

ALFA ROMEO

■ GIULIA, Giulietta Spider o Sprint, o Giulia GT 1750/2000 cc, o Giulia berlina 1600 cc
3387258514

MATRA

MURENA, 1980-1984, prezzo Ruoteclassiche
3207220048

ROLLS-ROYCE

CABRIOLET, 1930-1945, qualsiasi modello, condizioni ottime di motore e carrozzeria, compro in contanti
055841047

VOLKSWAGEN

MAGGIOLINO CABRIOLET, anni sessanta, colore indifferente, prezzo coerente. acuanre@libero.it a Parma
3388641668

COMPRO VARIE

AUTO D'EPOCA IMPORTANTE, parziale permuta mio favore con appartamento 170 m² pressi Firenze
3389540573

PER MOTO CZ, 175, cerco manuali d'officina e parti ricambio, eventuali ricambi originali
3383391744

RIVISTE, Autosprint dal 1961 al 1969, Motor Italia, Ruoteclassiche, Tam di Quattroruote e Speciali Domus, libri, riviste ed annuari sulla Ferrari, Motociclismo dal 1914 al 1970, Motociclismo d'Epoca, vecchi libri e riviste su auto e moto ante e dopo guerra
3472303761

RIVISTE AUTO D'EPOCA, annate complete 1985-1987
3291332341

CROMATURA BON RENATO SnC

T Trattamenti industriali e artigianali:

- Restauro auto e moto d'epoca
- Restauro accessori nautici
- Restauro oggettistica varia
- Nichelatura lucida ed opaca
- Cromatura bianca e nera
- Ramatura
- Lucidatura e micro-sabbatura

Viale Cruto, 24 10090 Bruino (To)
tel. 0119087900 fax 0119089847
www.cromaturabon.com
commerciale@cromaturabon.com

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

2CV PALACE srl
Via Regina Margherita, 123
20050 MACHERO (MI)

cell. 347/5236601
tel./fax 039/2458508
e-mail: 2cv.palace@live.it

Accessori, assistenza, manutenzione, ricambi, restauri, revisioni e consulenze per 2CV e derivate e tutte le utilitarie anni '60-70-80'

Elettrauto Franco s.r.l.

COSTRUZIONE STRUMENTI IMPIANTI ELETTRICI ED LORO ACCESSORI

Via Della Potara, 41/A - 36015 SCHIO (VI)
Tel. off. (0445) 526460 - Fax 530052

Pizzarelli Fausto

RICAMBI E ACCESSORI AUTO D'EPOCA

TUTTO PER FIAT 500 e 600 INTERNI
COMPILI - CAPOTES PEDANE ecc.
SILMANI SCRITTE PER AUTO D'EPOCA
REGGIO EMILIA Tel. / Fax (0522) 991135
Portatile (0397) 569941

TAPPEZZERIA CLASSICA
By Olmi

SPECIALIZZATA IN INTERNI PER AUTO D'EPOCA Interni Omologabili ASI

Via Bottala di S. Sebastiano, 30 Bottegone (Pistoia)
Tel./Fax 0573-544896 • Cell. 3395789431
www.classicabyolmi.it
e-mail: classicabyolmi@alice.it

PER FARE PUBBLICITÀ SU RUOTECLASSICHE

► CHIAMA LO **02 82472560**

► OPPURE MANDA UN EMAIL A:
pubblicità@edidomus.it

per auto d'epoca dagli anni '60 ad oggi

Reperimento cerchi rari

DAVIDE TASSI

Via Marconi 35 - 44012 BONDENO (FE)
Cell. 347/2511545 - tassidavide@yahoo.it
www.cerchiautodepoca.com

INFOLINE: 089 9950594

500 RICAMBI

RICAMBI ACCESSORI SPORTIVI AUTO D'EPOCA FIAT 500

www.500ricambi.it
Via S. Francesco, 13 - 84098 Pontecagnano F. (SA)



WESTFIELD 1989

Bianca, interni rossi, cinture a 4 punti
€ 15.890,00



ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT VELOCE 1963 Blu,
interno avorio, da concorso! targhe originale
€ 58.900,00



DS BREAK 1972

completamente restaurata,
aria condizionata € 34.900,00



MINI COOPER 1.3 63 cv 1993
unico proprietario, solo 33.000 km.
€ 8.500,00



Jaguar E-type 1996 3p. € 89.000,00



LANCIA Fulvia 1.3 S
Restaurata, BELLISSIMA. € 15.890,00



BIANCHINA SPIDER 1966.
Bianca, totalmente restaurata!
Restauro appena terminato € 21.900,00



MERCEDES-BENZ G500 1996 3p.
Nera nera solo 85000km, tetto apribile, cielo
in alcantara. € 38.800,00



VW TRANSPORTER 1.6 1988
Solo 44.000 Km UNICO PROPRIETARIO!
RESTAURATA € 9.490,00



CITROEN DS D SPECIAL 1974,
ottimo stato di conservazione,
impianto idraulico sospensioni revisionato.
€ 12.500,00

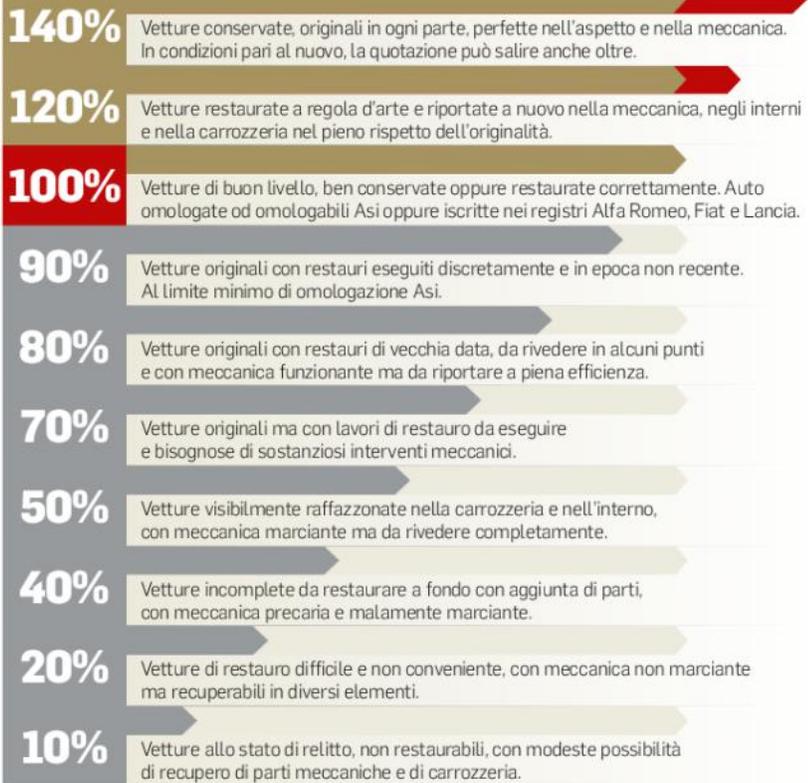


VOLVO C70 T5 245 cv. 2003,
solo 70.000 km UNICO PROPRIETARIO!
Argento, capotte blu! Full optional.
€ 9.890,00



FIAT BALILLA
1935 BELLISSIMA! € 24.900,00

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 2004, ricongiungendosi così ai "Prezzi dell'usato" pubblicati da Quattroruote.

Le vetture con oltre 20 anni sono tutte quotate, anche se talune versioni possono risultare accorpate perché di identico valore commerciale; le vetture da 10 a 20 anni sono invece selezionate in considerazione della loro importanza collezionistica.

I parametri adoperati per aggiornare i valori delle auto si basano su analisi di mercato, verifica delle inserzioni del nostro "Vendo & compro", sondaggi presso i principali commercianti di settore e, in minor misura, sui prezzi battuti nelle varie aste internazionali; sono elaborati seguendo lo stesso metodo usato da Quattroruote.

I prezzi sono in euro; solo le vetture americane sono valutate in dollari, sulla base del mercato statunitense, e raggruppate in "famiglie" di modelli con caratteristiche e quotazioni analoghe.

I prezzi dei motocicli fanno registrare variazioni significative solo nel medio periodo: ne pubblichiamo quindi le quotazioni due volte l'anno, in giugno e in dicembre.

valutazioni in crescita • valutazioni in discesa

Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro
ABARTH ITALIA				ACMA FRANCIA				ALFA ROMEO ITALIA				VALUTAZIONI IN CRESCITA			
500 BERLINA	479	1957-63	15.000	1000 BERLINA CORSA	982	1965-67	32.000	ACMA 400	393	1958-64	9.000	6C 2500 S FRECCIA D'ORO	2443	1947-52	100.000
500 COUPÉ ZAGATO	479	1957-59	22.000	1000 RADIALE BERLINA	982	1966-67	38.000					6C 2500 SS VILLA D'ESTE	2443	1949-52	350.000
595	594	1963-71	18.000	2200 COUPÉ 2+2 ALLEMANO	2160	1959-60	25.000					6C 2500 SS CABRIOLET	2443	1946-51	250.000
595 SS	594	1964-71	20.000	2200 CABRIOLET ALLEMANO	2160	1959-60	28.000					1900	1884	1950-54	22.000
695	690	1964-71	22.000	2400 COUPÉ ELLENA	2323	1961-63	25.000	RL N/S	2916-2994	1922-25	180.000	1900 TI	1884	1952-54	25.000
695 SS	690	1964-71	25.000	2400 COUPÉ ALLEMANO	2323	1963-65	27.000	RL TURISMO	2994	1925-27	140.000	1900 SUPER	1975	1954-59	22.000
695 SS ASSETTO CORSA	690	1965-71	30.000	1300 BERLINETTA SIMCA	1280	1962-64	85.000	RLSS	2994	1925-27	250.000	1900 TI SUPER	1975	1954-57	28.000
750 BERLINA	747	1955-61	18.000	2000 BERLINETTA SIMCA	1946	1963-64	120.000	RM N/S/U	1944-1996	1923-26	70.000	1900 PRIMAVERA	1975	1955-57	35.000
750 COUPÉ ZAGATO	747	1955-57	45.000	AC GRAN BRETAGNA				6C 1500 NORMALE	1487	1927-29	80.000	1900 SPRINT I SERIE	1884	1951-53	70.000
750 RECORD MONZA ZAGATO	747	1958-59	50.000	2 LITRI SEI CILINDRI	1991	1947-55	25.000	6C 1500 SPORT/SS	1487	1928-29	350.000	1900 SPRINT II SERIE	1884	1953-54	65.000
750 SPIDER ZAGATO	747	1957-59	40.000	2 LITRI SEI CILINDRI CABRIOLET	1991	1947-55	30.000	6C 1750 SUPER SPORT	1752	1929-30	350.000	1900 SS	1975	1954-55	85.000
850 RECORD MONZA ZAGATO	785-847	1959-61	60.000	ACE (MOTORE AC/FORD)	1991-2553	1954-63	60.000	6C 1750 SPORT	1752	1929-33	200.000	1900 SS (MODELLO 1956)	1975	1955-59	60.000
850 TC BERLINA	847	1961-65	22.000	ACE (MOTORE BRISTOL)	1971	1954-63	90.000	6C 1750 TURISMO	1752	1929-33	100.000	AR 51 «MATTIA»	1884	1951-53	18.000
850 TC NÜRBURGRING CORSA	847	1961-66	27.000	ACECA (MOTORE AC) COUPÉ	1991	1954-60	45.000	6C 1750 GRAN TURISMO	1752	1930-33	200.000	DAUPHINE	845	1960-64	3.500
850 STRADALE ZAGATO	847	1960-61	50.000	ACECA (MOTORE FORD) COUPÉ	2553	1961-63	50.000	6C 1750 GRAN SPORT	1752	1930-33	700.000	GIULIETTA I SERIE	1290	1955-59	12.000
MONDIMILLE SCORPIONE/GT	982	1961-63	60.000	ACECA (MOTORE FORD) COUPÉ	2553	1961-63	50.000	6C 1750 GRAN TURISMO COMPR.	1752	1931-32	350.000	GIULIETTA II SERIE	1290	1959-61	11.000
OT 850 BERLINA	847	1964-68	10.000	ACECA (MOTORE BRISTOL) COUPÉ	1971	1954-63	65.000	6C 2300	2306	1932-34	1.500.000	GIULIETTA III SERIE	1290	1961-63	10.000
OT 1000	982	1964-68	12.000	COBRA 260	4261	1962-63	300.000	6C 2300 TURISMO/B LUNGO	2309	1934-39	130.000	GIULIETTA IV SERIE	1290	1957-59	14.000
OT 1000 COUPÉ	982	1964-68	15.000	COBRA 289 MK2/MK3	4736	1962-65	500.000	6C 2300 GRAN TURISMO/B CORTO	2309	1934-39	150.000	GIULIETTA V SERIE	1290	1959-61	13.000
OTR 1000 COUPÉ	982	1964-68	17.000	COBRA 427	6897	1964-68	450.000	6C 2300 PESCARA/B PESCARA	2309	1934-37	250.000	GIULIETTA VI SERIE	1290	1961-65	12.000
OT 1300/1124	1280	1966-69	14.000	COBRA MK IV	4942	1963-87	100.000	6C 2300 MILLE MIGLIA	2309	1936-39	350.000	GIULIETTA SPRINT I SERIE	1290	1958-59	30.000
OT 1300 SCORPIONE SS/FLOMBARDI	1280	1969-71	18.000	COBRA 212 S/C V8 / MK IV CRS	3506-4942	1999-00	90.000	6C 2900A	2905	1936	1.500.000	GIULIETTA SPRINT II SERIE	1290	1958-59	27.000
OT 1300 PROTOTIPO	1280	1965-68	85.000	428 FRUA COUPÉ/SPIDER	6889	1967-73	40.000	6C 2900B	2905	1937-39	2.500.000	GIULIETTA SPRINT III SERIE	1290	1959-62	25.000
OTR 1000 COUPÉ BERTONE	982	1965-67	17.000	3000 ME	2994	1979-84	12.000	6C 2500 TURISMO 5 POSTI/6 POSTI	2443	1939-45	60.000	GIULIETTA SPRINT VELOCE I SERIE	1290	1958-58	35.000
OTSS 1000 COUPÉ	982	1964-68	18.000	SUPERBLOWER/CRS/COBRA	3506-4942	1997-04	100.000	6C 2500 SPORT	2443	1939-45	130.000	GIULIETTA S.V. I SERIE «CONFORT»	1290	1958	32.000
1000 BERLINA	982	1962-67	25.000	ACM ITALIA				6C 2500 SUPER SPORT	2443	1939-43	150.000	GIULIETTA SPRINT VELOCE II SERIE	1290	1958-62	30.000
1000 BERLINA CORSA	982	1962-64	30.000	10.I ENDURO/OFF 4WD	1588-1595	1988-93	1.000	6C 2500 COLONIALE	2443	1939-42	45.000	1300 SPRINT	1290	1963-65	23.000
								6C 2500 TURISMO 6P./LIMOUSINE	2443	1946-50	65.000	GIULIETTA SPRINT SPECIALE	1290	1957-62	45.000

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
GIULIETTA SZ	1290	1958-61	85.000	ALFETTA 2.4 TURBODIESEL	2392	1983-84	2500	145 L9 TD	1929	1994	1.000	AMPHICAR GERMANIA			
GIULIETTA SZ CODA TRONCA	1290	1961-62	150.000	ALFETTA GT	1570-1779	1974-80	7.000	146 L31.6	1351-1596	1994	1.000	770	1147	1961-65	15.000
GIULIETTA SPIDER I SERIE	1290	1965-68	40.000	ALFETTA GTV 2000/2000L	1962	1978-80	6.500	146 L1.716V	1712	1994	1.500	ANSALDO ITALIA			
GIULIETTA SPIDER II SERIE	1290	1968-61	37.000	ALFETTA GTV 2000 AMERICA	1962	1979-80	7.000	146 L9 TD	1970	1995-99	2.000	4C TORPEDO	1847	1923-26	35.000
GIULIETTA SPIDER III SERIE	1290	1961-62	35.000	ALFETTA GTV TURBODELTA	1962	1979-80	18.000	146 L9 TD SPARK	1929	1994	1.000	4F TORPEDO	1847	1926-28	35.000
GIULIETTA SPIDER VELOCE I SERIE	1290	1966-68	45.000	ALFETTA GTV 2.0	1962	1980-82	6.000	156 2.0 JTS	1970	2002-04	1.500	22 BERLINA	3500	1929-32	70.000
GIULIETTA SPIDER VELOCE II SERIE	1290	1968-61	42.000	GTV 2.0	1962	1983-87	6.000	156 2.5 V6 24V	2492	1997-04	1.500	ARMSTRONG SIDDELEY			
GIULIETTA SPIDER VELOCE III SERIE	1290	1961-62	40.000	ALFETTA GTV 2.0 GRAND PRIX	1962	1981-82	7.000	156 6TA	3179	2001-04	11.000	GRAN BRETAGNA			
GIULIA 1600 SPRINT	1570	1962-64	23.000	ALFETTA GTV 2.5	2492	1980-82	8.000	156 6TA SELESPEED	3179	2001-04	12.000	30	4960	1919-32	35.000
GIULIA SPRINT SPECIALE	1570	1962-65	40.000	GTV 2.5	2492	1983-87	8.000	156 6TA SPORTWAGON	3179	2001-04	10.000	18/18 MK II	2318-2872	1921-27	30.000
GIULIA 1600 SPIDER	1570	1962-65	32.000	GIULIETTA 1.3/1.6/1.8/2.0	1357-1962	1977-85	2.500	156 6TA SPORTWAGON SELESPEED	3179	2001-04	11.000	4/14 / 4/14 MK II	1852	1923-29	20.000
GIULIA 1600 SPIDER VELOCE	1570	1964-65	35.000	GIULIETTA 2.0 SUPER/TI	1962	1980-84	3.000	156 1.9 JTD CROSSWAGON	1910	2004	2.500	15	1900-1928	1927-30	20.000
GIULIA TZ	1570	1963-65	180.000	GIULIETTA TURBODELTA	1962	1982-84	9.000	166 2.0 V6 TURBO	1996	1999-00	2.000	20 LONG/20 SHORT	2872	1927-32	25.000
GIULIA TZ2	1570	1964-65	350.000	GIULIETTA 2.0 TURBODIESEL	1995	1983-85	1.500	166 2.5 V6 24V	2492	1998-03	1.500	17 SHORT/STD/LONG	1236-1434	1928-31	18.000
GIULIA TI (FRENI A TAMBURO)	1570	1962-63	10.000	ALFA 6	2492	1979-83	5.000	166 3.0 V6 24V	2959	1998-03	2.000	12/14	1666	1936-37	18.000
GIULIA TI (FRENI A DISCO)	1570	1963-67	8.000	ALFA 6 20	1997	1983-86	4.000	166 II SERIE 2.5 V6 24V	2492	2003-04	2.500	20/25	3190	1932	25.000
GIULIA TI SUPER	1570	1963-64	30.000	ALFA 6 25 Q. ORD	2492	1983-86	5.000	166 II SERIE 3.0 V6 24V	2959	2003-04	3.000	SPECIAL	4960	1932-38	40.000
GIULIA 1300	1290	1964-71	7.000	ALFA 6 25 TURBODIESEL	2494	1983-86	2.500	166 II SERIE 3.2 V6 24V	3179	2003-04	3.500	17 SHORT/STD/LONG	2394	1934	20.000
GIULIA 1300 TI	1290	1966-72	6.000	ARNA L/S/LI/TI	1186-1490	1984-86	1.000	147 2.0 TWIN SPARK (II) SERIE	1969	2000-04	2.000	12/14	1666	1936-37	18.000
GIULIA 1300 SUPER	1290	1970-72	5.500	33 L3/L5/L5.4X4 (TUTTI I M.)	1351-1490	1983-89	1.500	147 6TA/GTA SELESPEED	3179	2002-04	11.000	20/25	3670	1937	25.000
GIULIA SUPER	1290	1965-72	8.000	33 Q. VERDE	1490	1984-86	2.500	GT 2.0 JTS	1970	2003-04	3.000	16-SIX	1960	1938	20.000
GIULIA 1600 S	1570	1968-70	6.000	33 L5 GIARDINETTA	1490	1985-87	1.500	GT 3.2 V6 24V	3179	2003-04	4.500	20	2783	1939	25.000
GIULIA SUPER L.3	1290	1972-74	5.000	33 4X4 GIARDINETTA	1490	1984-87	2.000	ALLARD GRAN BRETAGNA				16 LANCASTER/TYPHOON	1991	1945-49	15.000
GIULIA SUPER L.6	1570	1972-74	6.000	33 L7/L7 IE	1712	1986-89	1.500	J2 ROADSTER	3917	1946-51	90.000	16 HURRICANE	1991	1945-49	20.000
GIULIA NUOVA SUPER L.3	1290	1974-77	4.500	33 L7 Q.V.	1712	1986-90	2.500	ALPINA-BMW GERMANIA				18 WHITLEY/TYPHOON	2309	1949-53	17.000
GIULIA NUOVA SUPER L.6	1570	1974-77	5.000	33 L3 S/L7 SPORT WAGON	1351-1712	1987-89	1.000	B3 3.3 BERLINA/TOURING	3300	2000-04	6.000	18 HURRICANE	2309	1949-53	22.000
GIULIA DIESEL	1760	1976-77	3.000	33 L5/L7 4X4 SPORT WAGON	1490-1712	1987-89	1.500	B3 3.3 COUPE	3300	2000-04	7.500	18 LIMOUSINE	2309	1950-51	17.000
GIULIA SPRINT GT	1570	1963-66	13.000	33 SPORT WAGON Q.V.	1712	1988-90	2.000	B3 3.3 CABRIOLET	3300	2001-04	10.000	SAPPHIRE 348/LIMOUSINE	3435	1953-60	25.000
GIULIA GT VELOCE	1570	1966-68	15.000	33 L8 TD	1779	1986-89	1.000	B10 3.3 BERLINA/TOURING	3300	2002	8.000	SAPPHIRE 224	2290	1955-58	22.000
GIULIA GT 1300 JUNIOR	1290	1966-71	10.000	33 L8 TD GIARDINETTA	1779	1986-87	1.000	B10 4.8 V8 BERLINA/TOURING	4837	2002	10.000	SAPPHIRE 236	2309	1955-57	18.000
GIULIA GT 1300 JUNIOR ZAGATO	1290	1969-72	14.000	33 L8 TD SPORT WAGON	1779	1987-89	1.000	B10 3.0 TD BERLINA/TOURING	2926	2000-01	8.000	STAR SAPPHIRE/LIMOUSINE	3990	1958-60	28.000
GIULIA GT JUNIOR L.3	1290	1971-76	8.000	NUOVA 33 L3/L5	1351-1490	1990-94	1.000	D10 3.0 TD BERLINA/TOURING	2926	2001-02	6.000	ARO ROMANIA			
GIULIA GT JUNIOR L.6	1570	1971-76	9.000	NUOVA 33 L3 SPORT WAGON	1351	1990-94	1.000	B7 44 V8	4398	2004	12.000	M461 C	2512	1971-76	2.000
GIULIA GT JUNIOR ZAGATO L.6	1570	1972-74	14.000	NUOVA 33 L8 TD INTERCOOLER	1779	1990-94	750	ROADSTER S	3346	2003-04	12.000	SERIE 240	2495-3119	1972-94	1.500
GIULIA GTA1600	1570	1965-69	100.000	NUOVA 33 L8 TD INTERCOOLER S.W.	1779	1990-94	750	ALPINE RENAULT FRANCIA				10	1289-1870	1980-00	1.000
GIULIA GTA1300 JUNIOR	1290	1968-72	75.000	NUOVA 33 L7 IE	1712	1990-94	1.000	A106 NORMALE	747	1955-60	15.000	ASA ITALIA			
GTAM	1995	1970-71	150.000	NUOVA 33 L7 IE SPORT WAGON	1712	1990-94	1.000	A106 MILLE MIGLIA	747	1955-60	17.000	1000 GT COUPE	1032	1962-67	65.000
GIULIA 1600 SPRINT GTC	1570	1964-66	25.000	NUOVA 33 L7 IE 4X4	1712	1990-94	1.500	A106 BERLINETTA	747	1961	15.000	1000 GT SPIDER	1032	1962-67	75.000
1600 SPIDER (DUE TON)	1570	1966-68	16.000	NUOVA 33 L3 IE. SPORT W. 4X4	1351	1992-94	1.500	A106 CABRIOLET	747	1968-69	15.000	ASIA MOTORS COREA DEL SUD			
1750 SPRINT	1570	1965-67	25.000	NUOVA 33 L7 IE. SPORT W. 4X4	1712	1990-94	1.500	A106 BERLINETTA	845	1958-65	17.000	ROCSIA (TUTTI I MODELLI)	1789	1990-94	1.000
2000	1975	1958-62	8.000	NUOVA 33 L7 IE. PERMANENT 4/04	1712	1991-94	2.000	A106 BERLINETTA	904	1958-63	17.000	ASTON MARTIN GRAN BRETAGNA			
2600	2684	1962-69	10.000	NUOVA 33 L7 IE. PERM. 4 S.W./Q4 S.W.	1712	1991-94	2.500	A108 BERLINETTA	998	1958-65	17.000	15 LITRE OHC	1495	1927-32	80.000
2600 DE LUXE (OSI)	2684	1965-67	11.000	NUOVA 33 L7 IE. 16V Q.V.	1712	1990-94	2.000	A108 BERLINETTA	845	1958-65	17.000	INTERNATIONAL	1495	1927-32	150.000
2000 SPRINT	1975	1960-62	14.000	NUOVA 33 L7 IE. 16V Q.V. S.W.	1712	1990-94	2.000	A108 BERLINETTA	904	1958-63	17.000	LE MANS	1495	1932-33	150.000
2600 SPRINT	2684	1962-66	16.000	NUOVA 33 L3 IE IMOLA	1351	1992-94	1.500	A108 BERLINETTA	998	1958-65	17.000	ULSTER	1495	1934-36	150.000
2600 SZ	2684	1965-68	55.000	ALFA 75 1.6/L.6 IE/L.8 IE	1570-1779	1985-91	3.000	A108 BERLINETTA	845	1960-64	15.000	MX II ROADSTER	1495	1934-36	80.000
2000 SPIDER TOURING	1975	1958-61	35.000	ALFA 75 2.0	1962	1985-89	3.500	A108 BERLINETTA	956	1963-64	15.000	2 LITRE DB11	1970	1948-50	65.000
2600 SPIDER TOURING	2684	1962-65	40.000	ALFA 75 2.0 TWIN SPARK	1962	1987-92	5.000	A108 CABRIOLET	956	1963-64	15.000	ZB2 COUPE	2580	1950-53	80.000
33 STRADALE	1995	1967-69	1.000.000	ALFA 75 2.0 TWIN SPARK S.A.S.N.	1962	1991-92	6.000	A108 COUPE	998	1960	15.000	D82 CABRIOLET	2580	1950-53	120.000
1750	1779	1968-72	7.000	ALFA 75 2.5 V6 Q.V.	2492	1985-92	7.000	A108 2+2	845	1961-64	13.000	DB2/4-MK2-MK3 COUPE	2580-2922	1953-58	100.000
1750 GT VELOCE I SERIE	1779	1968-70	16.000	ALFA 75 3.0 V6	2959	1987-92	8.500	A108 2+2	904	1961-63	13.000	DB2/4-MK2-MK3 CABRIOLET	2580-2922	1953-58	140.000
1750 GT VELOCE II SERIE	1779	1970-72	15.000	ALFA 75 3.0 V6	2959	1987-92	8.500	A108 2+2	904	1961-63	13.000	D84 COUPE	3670	1958-63	150.000
1750 SPIDER VELOCE	1779	1967-69	16.000	ALFA 75 TURBO/TURBO AMERICA	1779	1986-90	7.000	A110 COUPE (51 CV)	956	1963-64	20.000	D84 COUPE	3670	1958-63	200.000
SPIDER VELOCE 1750	1779	1969-72	13.000	ALFA 75 TURBO QUADRIFOGLIO V.I.	1779	1990-91	8.000	A110 BERLINETTA (55 CV)	956	1963-64	20.000	DB4 GT	3670	1958-61	250.000
2000 BERLINA	1962	1971-77	9.000	ALFA 75 TURBO EVOLUZIONE	1779	1987-88	13.000	A110 BERLINETTA (51 CV)	956	1963	13.000	DB4 GT ZAGATO	3670	1960-63	2.000.000
2000 GTV	1962	1971-76	17.000	ALFA 75 TURBO EVOLUZIONE	1779	1987-88	13.000	A110 BERLINETTA (86 CV)	956	1963-64	22.000	DB4 GT	3670	1958-61	250.000
2000 SPIDER VELOCE	1962	1971-76	15.000	ALFA 75 2.0 TURBODIESEL	1995	1985-92	2.000	A110 BERLINETTA	1108-1149	1964-69	25.000	DB4 GT ZAGATO	3670	1960-63	2.000.000
SPIDER 1300 JUNIOR	1290	1968-69	14.000	ALFA 75 2.4 TD	2383	1988-92	2.000	A110 CABRIOLET	1108	1964-69	18.000	DB5 COUPE/VANTAGE	3995	1963-65	240.000
SPIDER 1300 JUNIOR (CODA TRONCA)	1290	1969-72	10.000	ALFA 75 2.4 TD	2383	1988-92	2.000	A110 CABRIOLET	1108	1964-69	18.000	DB5 COUPE/VANTAGE	3995	1963-65	300.000
SPIDER JUNIOR L.3	1290	1972-77	8.000	ALFA 90 L8/2.0/2.0 V6	1779-1996	1984-87	2.000	A110 G4	1108	1964-69	13.000	DB6 COUPE/VANTAGE	3995	1963-65	140.000
SPIDER JUNIOR L.6	1570	1972-75	8.000	ALFA 90 Q. ORO	2492	1984-87	3.000	A110 G4	1108	1964-69	13.000	DB6 MK2 COUPE	3995	1963-65	150.000
SPIDER L.6	1570	1975-82	7.000	ALFA 90 2.4 TURBODIESEL	2392	1984-87	1.000	A110 CABRIOLET	1289	1966-69	20.000	DB6 MK2 COUPE	3995	1963-65	200.000
SPIDER L.6	1570	1983-90	6.000	ALFA 90 2.4 TURBODIESEL	2392	1984-87	1.000	A110 CABRIOLET SUPER	1289	1966-69	20.000	DB6 VOLANTE	3995	1963-65	300.000
SPIDER L.6	1570	1990-93	7.000	ALFA 90 2.0 TWIN SPARK	1962	1987-94	1.500	A110 BERLINETTA SUPER	1255-1296	1967-71	35.000	DB6 COUPE/VANTAGE	3995	1963-65	300.000
SPIDER 2.0	1962	1983-90	6.500	ALFA 90 2.0 TWIN SPARK	1962	1987-94	1.500	A110 G4 SUPER	1289	1967-69	20.000	DB6 MK2 COUPE	3995	1963-65	140.000
SPIDER 2.0	1962	1990-94	8.000	ALFA 90 2.0 V6	2959	1987-94	1.500	A110 1300 G	1255	1970-71	45.000	DB6 MK2 COUPE	3995	1963-65	150.000
SPIDER 2.															

SALONE DEL VEICOLO DA COLLEZIONE IN COSTA AZZURRA
FRENCH RIVIERA CLASSIC MOTOR SHOW

10, 11 & 12 OTTOBER 2014 - M.I.N D'AZUR - NIZZA



PRENOTA LO STAND

+33(0)4 93 21 95 01

www.fr-cms.com

info@fr-cms.com

Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	
700 LS BERLINA	697	1962-65	3.000	520 (E12 6 CILINDRI)	1991	1977-81	2.000	BORGWARD GERMANIA				CATERHAM GRAN BRETAGNA				
700 COUPÉ	697	1969-64	5.000	525/528 (E12)	2494	1973-81	2.500	HANSA 1500	1498	1949-52	5.000	2118/18/20 16V	1588	1996	1995-01	18.000
700 LS COUPÉ	697	1964-65	4.000	528 (E12)	2788	1977-81	3.000	HANSA 1500 CABRIOLET HEIMÜLLER	1498	1960-52	6.500	SUPER SEVEN	1396	1998	1986-04	20.000
700 COUPÉ SPORT	697	1960-64	7.000	M 535 (E12)	3453	1980-81	4.000	HANSA 1500 SPORT-CABRIOLET 2/2	1498	1960-52	7.500					
700 CABRIOLET	697	1969-63	7.000	518/518/520 (E28)	1766-1991	1981-87	1.000	HANSA 1500 KOMBI	1498	1960-52	4.500	CEIRANO ITALIA				
1500	1499	1961-64	3.000	525/528 (E28)	2494	1981-87	1.000	HANSA 1800	1758	1962-54	5.000	150N TORPEDO	1458	1924-28	50.000	
1600	1606	1964-66	3.000	524 D/TD (E28)	2443	1983-87	1.000	HANSA 1800 DIESEL/DIESEL KOMBI	1758	1963-54	4.000	150S TORPEDO	1458	1924-31	75.000	
1800	1773	1963-68	3.500	539 (E28)	3430	1985-87	2.000	HANSA 1800 CABRIOLET HEIMÜLLER	1758	1962-54	6.500					
1800 TI	1773	1964-66	4.000	M 535 (E28)	3430	1984-87	3.500	HANSA 1800 KOMBI	1758	1962-54	4.500	CHEVROLET STATI UNITI				
1800 TI/SA	1773	1964-65	15.000	M5 (E28)	3430	1987-88	5.000	HANSA 1800 SPORT-CABRIOLET 2/2	1758	1963-54	7.500	BLAZER/GMC JIMMY	4093-5733	1969-73	5.000	
2000	1990	1966-72	3.500	518 (E34)	1796	1990-94	1.000	HANSA 2400	2387	1962-55	5.000	BLAZER/GMC JIMMY (II S.)	4093-5733	1974-86	4.000	
2000 TI/TILUX	1990	1966-70	4.000	520 (520) 24V (E34)	1991	1988-94	1.000	HANSA 2400 PULLMAN	2240-2387	1963-58	5.500	BLAZER/GMC JIMMY (DIESEL II S.)	6217	1982-86	3.000	
2000 C COUPÉ	1990	1965-69	7.000	524 T/D525 TDS (E34)	2443	1988-94	1.000	2.3 LITER (P 100)	2240	1960-61	4.000	BLAZER V/GMC JIMMY V	5012-5733	1987-91	4.000	
2000 CS COUPÉ	1990	1965-69	9.000	525 (E34)	2494	1988-94	1.500	ISABELLA	1493	1954-58	7.000	BLAZER V/GMC JIMMY V (DIESEL)	6217	1987-91	3.000	
1600/1602/1802	1573-1766	1966-75	4.000	525 24V/525X 24V (E34)	2494	1990-95	1.500	ISABELLA TS/TS DE LUXE	1493	1955-58	8.000	BLAZER K/GMC YUKON	5733	1982-94	5.000	
1600 TI	1573	1967-68	7.000	525/525X 24V TOURING (E34)	2494	1992-95	2.000	ISABELLA TS/TS DE LUXE	1493	1959-61	7.500	BLAZER K/GMC YUKON (DIESEL)	6466	1994	4.000	
1600 CABRIOLET	1573	1967-71	10.000	530 (E34)	2986	1988-94	2.000	ISABELLA COUPÉ DEUTSCH	1493	1955-57	3.000	BLAZER S-10/GMC JIMMY	2471-4300	1982-93	4.000	
2002	1990	1968-75	6.000	530 V8/TOURING (E34)	2987	1992-95	3.000	ISABELLA CABRIOLET/TS CABRIOLET	1493	1955-58	10.000	BLAZER (S-10) GMC JIMMY (II SERIE)	2198-4300	1994-04	5.000	
2002 CABRIO	1990	1971-75	10.000	535 (E34)	3430	1988-94	2.500	ISABELLA COMBI	1493	1955-58	6.000	TAHOE/GMC YUKON	5733	1995-99	6.000	
2002 TI	1990	1969-75	8.000	540 V8/TOURING (E34)	3982	1992-95	3.500	ISABELLA COMBI	1493	1959-61	6.000	TAHOE/GMC YUKON (DIESEL)	6466	1995-99	5.000	
2002 TI	1990	1969-75	10.000	M5 (E34)	3535	1988-92	5.500	ISABELLA	1493	1959-61	7.000	TAHOE/GMC YUKON (II S.)	4806-5967	1999-04	7.000	
1502	1573	1974-77	3.000	M5/TOURING (E34)	3795	1992-95	6.500	ISABELLA TS CABRIOLET	1493	1959-61	10.000	TRAILBLAZER	4157-5327	2000-04	4.000	
2002 TURBO	1990	1973-75	25.000	520 (523)/525/528 24V (E38)	2171-2793	1995-02	3.000	ISABELLA COUPÉ	1493	1957-61	12.000	CORVETTE COUPÉ (C5)	5666	1996-03	11.000	
1600-1800 TOURING	1573-1766	1971-74	4.500	539 32V (E39)	3498	1995-02	3.500	ISABELLA COUPÉ HECKFLOSSE	1493	1959-60	10.000	CORVETTE CONVERTIBLE (C5)	5666	1996-03	15.000	
2000 TOURING	1990	1971-74	5.500	540 32V (E39)	4398	1995-02	4.000	ISABELLA COUPÉ CABRIOLET	1493	1958-61	15.000	CORVETTE COUPÉ (C6)	5967	2004	25.000	
2000 TI TOURING	1990	1971-74	8.000	523/528/530 24V TOURING (E39)	2494-2979	1997-02	4.000					CORVETTE CONVERTIBLE (C6)	5967	2004	27.000	
2500/2800	2494-2788	1968-77	3.500	539 32V TOURING (E39)	3498	1997-01	4.500	BRISTOL GRAN BRETAGNA				CHRYSLER STATI UNITI				
2800 CS COUPÉ	2788	1969-71	9.000	540 32V TOURING (E39)	4398	1997-02	5.000	400	1971	1947-51	25.000	VOYAGER 3.0/3.3 LE/3.8 V6 (I S.)	2972-3778	1988-95	2.000	
3.0 S	2986	1971-77	3.500	628CS/630 CS/633 CS (E24)	2788-3210	1976-82	4.500	401	1971	1949-52	25.000	VOYAGER 2.5 TD SE/LE (II S.)	2972-3778	1992-94	1.000	
3.0 SI	2986	1971-77	4.000	635 CS (E24)	3453	1978-82	5.000	402 CABRIOLET	1971	1962-53	25.000	GRAND VOYAGER 3.8 V6 (I S.)	3778	1988-95	1.500	
3.0 L	2986	1974-77	4.000	635 CS (E24)	3453	1982-89	6.000	403	1971	1963-57	25.000	GRAND VOYAGER 2.5 TD SE/LE (I S.)	2500	1993	1.000	
3.3 L/L	3210-3299	1973-77	5.000	628 CS/633CS (E24)	2788-3210	1982-88	5.000	404	1971	1954-57	30.000	VOYAGER 3.0/3.3/3.8 V6 (II S.)	2972-3778	1985-01	3.000	
3.0 CS	2986	1971-76	10.000	M 635 CS (E24)	3453	1984-89	13.000	405	1971	1955-60	27.000	GRAND VOYAGER 3.8 V6 (II S.)	3778	1995-01	2.500	
3.0 CSI	2986	1971-76	11.000	728/728/730/732/733 (E23)	2788-3210	1977-82	2.000	406	1976	2226	25.000	GRAND VOYAGER 3.8 V6 (II S.)	3778	1995-01	2.500	
3.0 CSL	2986-3003	1971-73	25.000	728/732 (E23)	2788-3210	1982-86	2.000	407	1960	5130	25.000	VISION	3301-3526	1992-95	1.000	
3.0 CSL (BATMOBILE)	3003-3153	1973-75	55.000	735 (E23)	3430	1979-82	2.500	408	1963	5130	25.000	STRATUS CONVERTIBLE 2.5 V6 24V	2497	1996-00	3.500	
318/318 (E21)	1573-1766	1975-78	2.000	735 (E23)	3430	1982-86	2.500	409	1965	5211	25.000	SEBRING CONVERTIBLE	1996-3736	2001-04	4.000	
315/318/318 (E21)	1573-1766	1979-82	1.500	745 (E23)	3210-3430	1979-82	3.000	410	1967	5211	25.000	300 M 3.5 V6	3518	1998-00	2.000	
320/320 (E21 4 CILINDRI)	1990	1975-77	2.000	745 (E23)	3430-3453	1982-86	3.000	411 (TUTTI I MODELLI)	5211-6556	1968-75	23.000	PT CRUISER	1598-2429	1999-04	2.000	
320 (E21 6 CILINDRI)	1991	1977-82	3.000	730 (735) (E32)	2986-3430	1986-92	3.000	412 (TUTTI I MODELLI)	5896-6556	1974-82	25.000	PT CRUISER CABRIOLET	1598-2429	2004	3.500	
320 CABRIOLET BAUR (E21)	1991	1978-82	4.000	735 (E32)	3430	1988-92	3.500	603 (TUTTI I MODELLI)	5211-5898	1976-82	23.000	VOYAGER 3.3/3.8 (III SERIE)	3301-3778	2001-04	3.500	
323 (E21)	2316	1977-82	4.500	730 (730 V9/740 V8 (E32))	2986-3982	1992-94	3.500	BRITANNIA	5898	1982-94	27.000	GRAND VOYAGER 3.3/3.8 (III SERIE)	3301-3778	2001-04	3.000	
323 CABRIOLET BAUR (E21)	2316	1978-82	5.000	730 (LH/LH (E32))	4988	1986-94	5.000	BRAND	5898	1982-94	27.000	CROSSFIRE	3199	2002-04	6.000	
318/318/320 (E30)	1767-1991	1982-87	1.000	730 V8/740 V8 (E38)	2987-3982	1994-95	3.000	BEAUFORT	5898	1984-90	28.000	CROSSFIRE ROADSTER	3199	2004	8.000	
323 (E30)	2316	1982-85	3.500	728 (E38)	2793	1999-01	2.500	BLENHENIM (BLEN 2)/BLEN 3	5898	1993-04	28.000	300 5.7 V8	5657	2003-04	3.000	
320S 2 P (E30)	1990	1988-91	4.500	730 (735)/740 V8 32V (E38)	3498-3988	1996-01	3.500	BEUGATTI FRANCIA				300 5.7 V8 SW	5657	2003-04	3.500	
320S 4 P (E30)	1990	1988-90	6.000	730 (L/E38)	5379	1994-01	4.000	BUGATTI	5898	1982-94	28.000	NEON 2.0 16V	1996	1994	1.000	
320 CABRIOLET BAUR (E30)	1991	1983-87	4.000	M5 (E39)	4941	1998-02	5.000	BUEGATTI FRANCIA				CISITALIA ITALIA				
323 CABRIOLET BAUR (E30)	2316	1983-86	4.500	M1	3430	1979-81	130.000	TYPE 13	1327-1368	1918-20	180.000	202 BERLINETTA	1089	1947-52	200.000	
318 CABRIOLET (E30)	1766	1990-93	4.000	Z1	2494	1988-92	25.000	TYPE 22	1453	1919-26	180.000	202 CABRIOLET	1089	1947-52	150.000	
320 CABRIOLET (E30)	1991	1988-92	4.500	840 C/V8 32V (E31)	3882-4398	1993-00	9.000	TYPE 22 BRESCIA	1496	1921-26	200.000	202 CABRIOLET	1089	1947-48	250.000	
318/318 (318S/320 (E30))	1596-1991	1987-91	1.000	850 C/V12 (E31)	4988-5379	1989-00	11.000	TYPE 23	1453	1919-26	180.000	202 5MM SPYDER NUVOLARI	1089	1947-48	250.000	
324 D (E30)	2443	1985-90	1.000	850 CS V12 (E31)	5576	1992-96	16.000	TYPE 23 BRESCIA	1496	1921-26	200.000	303 DF	1089	1951-53	40.000	
325 24 P (E30)	2494	1985-91	1.500	Z3 1.8/1.9/2.0/2.2	1796-2171	1995-02	8.000	TYPE 30	1991	1922-26	150.000	750 GT/850 GT	735-847	1961-63	7.000	
325 24V 24 P (E30)	2494	1991-92	2.000	Z3 2.5/2.8/3.0 24V	2494-2979	1996-02	9.000	TYPE 35	1991	1924-31	600.000					
318/320 TOURING (E30)	1766-1991	1988-91	1.500	Z3 M ROADSTER	3201	1997-02	18.000	TYPE 35A	1991	1924-31	600.000	CITROËN FRANCIA				
324 TOURING (E30)	2443	1988-91	1.000	Z3 2.8/G.O COUPÉ	2793-2979	1998-02	9.000	C/C2/C3 5HP TORPEDO 2/3 POSTI	856	1922-26	12.000	BI 4 TORPEDO	1539	1926-28	14.000	
325 TOURING (E30)	2494	1988-91	2.500	Z3 M COUPÉ	3201	1998-02	15.000	BI 4 BERLINA/LIMOUSINE	1539	1926-28	13.000	CA TORPEDO	1628	1928-32	13.000	
325X 24 P (E30)	2494	1985-90	1.500	Z4 2.2	2171	2003-04	11.000	CB BERLINA	2442-2650	1928-32	16.000	8A/10A/15A ROSALIE BERLINA	1452-2650	1932-38	14.000	
325X TOURING (E30)	2494	1988-92	2.500	Z4 2.5	2494	2003-04</										

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
DS 19	1911	1963-67	18.000	ZX BREAK (TUTTI I MODELLI)	1124-1761	1983-94	1.000	FAIRLADY (TUTTI I MODELLI)	1998	1978-81	9.000	DELTA FILIPPINE			
DS 19	1965	1967-68	15.000	ZX 2.0 16V	1998	1992-97	1.000	240 Z	2393	1969-75	13.000	MINI CRUISER	1587-1961	1974-85	1.500
DS 20	1911-1965	1968-74	12.000	ZX D/TD (TUTTI I MODELLI)	1905	1983-94	1.000	DB FRANCIA				DIATTO ITALIA			
DS 20 PALLAS	1965	1970-74	14.000	ZX D/TD BREAK (TUTTI I MODELLI)	1905	1983-94	1.000	750 CABRIOLET PANHARD	745	1951-54	13.000	20A TORPEDO	1996	1924-27	35.000
DS 21	2175	1965-72	13.000	XANTIA 1.6/1.8/2.0	1580-1998	1993-94	1.000	750 PANHARD (C. IN ALLUMINIO)	745	1951-54	18.000	20A BERLINA	1996	1924-27	35.000
DS 21 PALLAS	2175	1965-72	15.000	XANTIA 1.9 D/1.9 TD	1905	1993-94	1.000	750/850 RALLYE (C. IN PLASTICA)	745-851	1955-60	15.000	DINO ITALIA			
DS 21 I.E.	2175	1969-72	15.000	XANTIA 3.0 V6	2946	1996-00	1.000	850 LE MANS	851	1961-62	10.000	206 GT	1986	1967-69	130.000
DS 21 I.E. PALLAS	2175	1969-72	17.000	EVASION 2.0/2.0 TURBO CT	1998	1994	1.500	DE LOREAN STATI UNITI				246 GT	2418	1969-73	120.000
D SUPER 5	2175	1972-75	12.000	EVASION 1.9 TD	1905	1994	1.000	DMC12	2849	1981-83	26.000	246 GTS	2418	1972-74	140.000
DS 23	2341	1972-75	16.000	XSARA COUPÉ 2.0 16V/VTS	1998	1998-02	1.000	DE TOMASO ITALIA				208 GT4	1991	1975-80	12.000
DS 23 PALLAS	2341	1972-75	18.000	C3 PLURIEL	1360-1587	2002-04	3.000	VALLELUNGA	1499-1592	1963-67	60.000	308 GT4	2926	1973-77	16.000
DS 23 I.E.	2341	1972-75	20.000	C5 3.0 V6 24 V	2946	2000-04	1.000	MANGUSTA	4728	1966-70	60.000	DKW GERMANIA			
DS 23 I.E. PALLAS	2341	1972-75	20.000	C5 3.0 V6 24V BREAK	2946	2001-04	1.500	PANTERA/PANTERA L	5763	1970-80	45.000	MEISTERKLASSE F 89 P (2 CIL.)	684	1950-54	4.000
DS 23 BREAK (TUTTI I MODELLI)	2341	1972-75	17.000	C8 3.0 V6 24V	2946	2002-04	2.500	PANTERA L	5763	1981-88	40.000	MEISTERKLASSE CABR. 4P KARMANN	684	1950-52	5.500
ID 19	1911-1965	1967-67	12.000	C2 VTS	1587	2004	1.500	PANTERA GT/GTS (TUTTI I MODELLI)	5763	1972-80	45.000	MEISTERKLASSE CABR. 2P HEBMÜLLER	684	1951-52	6.000
ID 19 CONFORT	1911	1967-69	10.000	C4 2.0 16V (177 CV) COUPÉ	1997	2004	1.500	PANTERA GTS/GTS (TUTTI I MODELLI)	5763	1981-85	47.000	MEISTERKLASSE COUPÉ 2P HEBMÜLLER	684	1951-52	5.000
ID 20	1965	1968-69	10.000	CIZETA ITALIA				PANTERA GTS/GTS (TUTTI I MODELLI)	5763	1985-90	50.000	MEISTERKLASSE UNIVERSAL	684	1951-54	4.500
ID 19 BREAK/FAMILIALE	1911	1968-67	16.000	V16T	5995	1993-94	200.000	NUOVA PANTERA	4942	1990-95	36.000	SONDERKLASSE F 91 (3 CIL.)	896	1953-55	4.000
ID 21 BREAK/FAMILIALE	2175	1965-67	17.000	DAEWOO COREA DEL SUD				NUOVA PANTERA TARGA	4942	1990-95	40.000	SONDERKLASSE LUKUS-COUPÉ 4P	896	1953-55	4.500
ID 19/20/21 BREAK/FAMILIALE	1911-2175	1967-69	15.000	ESPERO	1498-1998	1990-94	500	DEAUVILLE	5763	1971-80	13.000	SONDERKLASSE CABR. 4P KARMANN	896	1953-55	5.000
DS 20 BREAK/FAMILIALE	1911-1965	1968-74	15.000	DAF OLANDA				DEAUVILLE	5763	1981-88	15.000	SONDERKLASSE CABR. 2P KARMANN	896	1953-55	5.500
D SPECIAL/D SUPER	1911-1965	1969-74	10.000	600/750 DAFFODIL	590-746	1958-68	3.500	DEAUVILLE	5763	1981-88	15.000	SONDERKLASSE COUPÉ 2P KARMANN	896	1953-55	4.500
ID CABRIOLET	1911-1965	1960-65	60.000	33	746	1968-70	2.500	LONGCHAMP (TUTTI I MODELLI)	5763	1973-89	15.000	SONDERKLASSE UNIVERSAL	896	1953-57	4.500
ID CABRIOLET	1911-1965	1960-65	60.000	44	844	1966-70	1.500	LONGCHAMP SPIDER	5763	1980-89	20.000	3+6 F 93/F 94	996	1955-59	4.500
DS CABRIOLET	1911-2175	1960-71	90.000	55	1108	1967-70	1.500	GUARA	3982-4601	1996-04	23.000	3+6 LUXUS-COUPÉ 4P	996	1955-59	5.500
SM CARBURATORI/INIEZIONE	2670	1970-75	18.000	55 COUPÉ	1108	1968-70	2.000	BIGUA/MANGUSTA	4601	1996-01	20.000	3+6 CABR. 4P KARMANN	996	1955-56	6.500
2 CV 4	435	1970-78	4.500	DAIHATSU GIAPPONE				DR	2170	1927-30	35.000	3+6 CABR. 2P KARMANN	996	1955-56	7.000
2 CV 9/CLUB	602	1970-90	5.000	TAFT F10	999	1975-78	4.500	D6/DS	2517-3045	1931-33	50.000	3+6 UNIVERSAL	996	1957-59	5.000
2 CV 6 SPECIAL	602	1976-90	5.000	TAFT F20	1587	1976-84	3.000	D6/D11	2000	1932-34	40.000	3+6 MONZA	960-996	1956-58	12.000
2 CV SPOT	435	1976	6.000	ROCKY/D/TD	1998-2765	1984-00	2.000	D6/D15	2678	1934-35	55.000	JUNIOR	741	1959-62	3.000
2 CV 6 CHARLESTON/DOLLY	602	1980-90	5.000	FEROZA	1590	1988-99	2.000	DE/D/OVIS 11 CV	2136-2120	1922-28	35.000	JUNIOR DE LUXE	796	1961-63	3.500
DIVANE	425	1967-68	4.000	CHARADE 1.0 TURBO GT TI	993	1992-93	1.000	GL GRAND LUXE	5654	1924-27	55.000	F 11 F 12	796-889	1963-65	3.500
DIVANE 4/6	435-602	1968-84	3.800	CHARADE 1.3 4WD	1285	1992-93	1.000	DM/DMS/DMN 17 CV	3180	1926-30	45.000	F 12 ROADSTER	889	1964	5.000
GS BERLINA	1015-1222	1970-79	2.900	DAIMLER GRAN BRETAGNA				DR	2170	1927-30	35.000	F 102	1175	1964-66	3.000
GS BREAK	1015-1222	1971-79	2.000	DOUBLE SIX LIMOUSINE	3744-7136	1927-35	120.000	D6/DS	2517-3045	1931-33	50.000	DODGE STATI UNITI			
GSA BERLINA	1130-1301	1979-86	2.000	DB18 (2 1/2 LITRE) BERLINA	2522	1938-40	20.000	D6-65	2678	1934-35	55.000	RAMCHARGER	3680-7210	1974-80	6.000
GSA BREAK	1130-1301	1979-86	1.500	STRAIGHT EIGHT LIMOUSINE	3960	1936-40	50.000	D6-80/D6-90	2449-3226	1935-37	60.000	RAMCHARGER (II SERIE)	5210-5888	1981-93	5.000
LN/LNA	652-1124	1976-86	1.000	DB 18 EMPRESS BERLINA	3468	1945-53	17.000	D6-70	2729	1936-37	65.000	VIPER	7990	1992-96	35.000
VISA 650/1000/1100	652-1124	1978-89	1.000	DB 18 CONSORT LIMOUSINE	2522	1945-53	18.000	D6-75	2900-2964	1938-40	75.000	VIPER (II SERIE) / RT/10	7990	1996-04	40.000
VISA DECAPOTABLE	1124	1983-85	2.000	DB 18 CABRIOLET	2522	1945-53	25.000	D8/D8S	4060	1929-33	120.000	VIPER GTS	7990	1996-02	50.000
VISA SUPER X14/GT/GTI	1219-3580	1979-89	1.000	DB 18 EMPRESS BERLINA	3468	1951-54	15.000	D8-15/D8-15S	2660	1933-39	90.000	FACEL VEGA FRANCIA			
VISA 17 D/RD	1769	1984-89	1.000	DF EMPRESS I LIMOUSINE	3468	1954-57	13.000	D8-100/D8-120	4300-4750	1935-37	250.000	FVS COUPÉ	4520-5407	1955-58	70.000
VISA RALLYE/CHRONO	1219	1982-83	2.500	DF EMPRESS II LIMOUSINE	3468	1954-57	13.000	D4	1480	1933-34	30.000	FVS CABRIOLET	4520-5407	1955-58	90.000
VISA 4X4 MILLES PISTES	1361	1984-86	4.500	DF REGENCY I LIMOUSINE	3468	1954-57	10.000	D4	1480	1933-34	30.000	KH 500	5907-6276	1959-61	45.000
AXEL/OLTCIT	652-1299	1981-90	750	DF REGENCY II LIMOUSINE	3468	1954-57	10.000	D1-50	2370	1938-39	40.000	EXCELLENCE	6276	1959-61	60.000
AX (TUTTI I MODELLI)	954-1360	1986-94	1.000	DF SPORTSMAN BERLINA	2952	1951-54	9.000	3 L	2964	1946-54	50.000	FACEL IIA/FACELIA F2	1646	1960-63	20.000
AX SPORT	1294	1987-93	2.000	DF/DX LIMOUSINE	4617	1954-58	15.000	FACEL II	6276-6767	1962-64	60.000	FACEL II	6276-6767	1962-64	60.000
AX GT/GTI	1360	1987-95	1.500	DF/DX REGENCY LIMOUSINE	4617	1954-58	15.000	FACEL III	1780	1963-64	28.000	FACEL V	2880	1964	32.000
AX 14 4X4	1360	1991-95	1.000	DF/DX SPORTSMAN BERLINA	4617	1954-58	9.000	DELAHAYE FRANCIA				TYPE 62	4430	1919-24	50.000
AX 14 D (TUTTI I MOD.)	1361	1988-94	1.000	DJ CONQUEST BERLINA	2433	1953-58	7.000	TYPE 84/84 N	2940	1919-24	35.000	TYPE 84/84 N	2940	1919-24	35.000
BX (TUTTI I MODELLI)	1124-1580	1982-92	1.000	DJ CONQUEST LIMOUSINE	2433	1953-58	11.000	TYPE 92	2513	1924-28	35.000	TYPE 92	2513	1924-28	35.000
BX BREAK (TUTTI I MODELLI)	1360-1905	1985-92	1.000	MAJESTIC	3794	1958-59	20.000	TYPE 94	2940	1923-26	35.000	TYPE 94	2940	1923-26	35.000
BX 19 D (TUTTI I MODELLI)	1768-1905	1983-92	1.000	MAJESTIC MAJOR	4561	1960-68	23.000	TYPE 97	1847	1923-26	30.000	TYPE 102 M SPORT	2750	1928-31	40.000
BX TRD/TZD TURBO	1768	1988-92	1.000	MAJESTIC MAJOR LIMOUSINE	4561	1961-68	25.000	TYPE 107/107 M	1785	1926-29	30.000	TYPE 107/107 M	1785	1926-29	30.000
BX 19 D BREAK (TUTTI I MOD.)	1768-1905	1985-92	1.000	SP 250 DART	2548	1959-64	30.000	TYPE 108/108 N	2460	1928-33	35.000	TYPE 108/108 N	2460	1928-33	35.000
BX TRD/TZD TURBO BREAK	1768	1988-92	1.000	V8 2.5 LITRE	2548	1962-67	18.000	TYPE 109	1496	1929-31	15.000	TYPE 109	1496	1929-31	15.000
BX GT/GTI	1905	1983-92	1.500	V8 250	2548	1967-69	17.000	TYPE 110	2178	1930-31	25.000	TYPE 110	2178	1930-31	25.000
BX 19 GTI 16V	1905	1987-92	1.500	SOVEREIGN	4235	1966-69	10.000	TYPE 112	2872	1927-29	35.000	TYPE 112	2872	1927-29	35.000
BX 4 TC	2141	1985-86	32.000	SOVEREIGN 2.8	2791	1969-72	6.000	TYPE 122/123	1800	1932-33	20.000	TYPE 122/123	1800	1932-33	20.000
BX 19 4X4	1905	1988-92	1.000	SOVEREIGN 4.2 I SERIE	4235	1969-73	8.000	TYPE 124	2102	1931-34	25.000	TYPE 124	2102	1931-34	25.000
BX 19 4X4 BREAK	1905	1988-92	1.000	SOVEREIGN 4.2 II SERIE	4235	1968-91	23.000	TYPE 126	2860	1931-34	35.000	TYPE 126	2860	1931-34	35.000
BX 19 D 4X4	1768-1905	1990-92	1.000	DS 420 LIMOUSINE	4235	1968-91	23.000	TYPE 132 SUPER-LUXE	1800	1934-36	20.000	TYPE 132 SUPER-LUXE	1800	1934-36	20.000

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
208 GTB	1991	1980-82	18.000	508 «BALILLA» (4M) BERLINA 4 P.	995	1934-37	15.000	500 GIARDINIERA	499	1960-66	5.500	131 RACING	1995	1978-81	2.500
208 GTS	1991	1980-82	20.000	508 «BALILLA» (4M) TORPEDO	995	1934-37	20.000	500 R	594	1972-75	4.000	131 RACING VOLUMETRICA	1995	1981	5.000
208 GTB TURBO	1991	1982-85	20.000	508 «BALILLA» (4M) SPIDER	995	1934-37	22.000	1800/1800 B	1795	1959-68	6.000	131 VOLUMETRICA 4 PORTE	1995	1981-83	4.000
208 GTS TURBO	1991	1982-85	22.000	508 S «BALILLA» (4M) S. S. (C. D'ORO)	995	1934-37	70.000	1800/1800 B FAMILIARE	1795	1959-68	7.000	132 (TUTTI I MODELLI)	1592-1995	1972-81	1.500
208 GTB TURBO INTERCOOLER	1991	1986-89	23.000	508 S «BALILLA» (4M) (BERL. M.M.)	995	1935-37	50.000	2100	2054	1959-61	6.500	132 DIESEL (TUTTI I MOD.)	1995-2445	1978-81	1.000
208 GTB TURBO INTERCOOLER	1991	1986-89	26.000	500 «TOPOLO» TRASF. B. CORTA	569	1936-38	15.000	2100 SPECIALE	2054	1959-61	7.500	NUOVA CAMPAGNOLA BENZ CORTA	1995	1974-87	4.500
308 GT4	2926	1977-80	16.000	500 «TOPOLO» BERLINA B. CORTA	569	1936-38	14.000	2100 FAMILIARE	2054	1959-61	7.500	NUOVA CAMPAGNOLA BENZ LUNGA	1995	1974-87	4.000
308 GTB VETRORESINA	2926	1975-78	75.000	500 «TOPOLO» TRASF. B. LUNGA	569	1938-45	14.000	2300	2279	1961-63	8.000	NUOVA CAMPAGNOLA DIESEL CORTA	2445	1978-87	3.500
308 GTB	2926	1978-81	24.000	500 «TOPOLO» BERLINA B. LUNGA	569	1938-45	13.000	2300 SPECIALE	2279	1961-63	9.000	NUOVA CAMPAGNOLA DIESEL LUNGA	2445	1978-87	3.000
308 GTS	2926	1977-81	26.000	500 A (BALESTRA LUNGA)	569	1946-48	12.000	2300 LUSO	2279	1963-68	7.500	ARGENTA (TUTTI I MODELLI)	1585-1995	1981-85	1.000
308 GTBI	2926	1981-82	22.000	500 B	569	1948-49	11.000	2300 FAMILIARE	2279	1961-63	8.000	ARGENTA DIESEL	2445	1981-85	1.000
308 GTSI	2926	1981-82	24.000	500 B GIARDINIERA LEGNO	569	1948-49	18.000	2300 LUSO FAMILIARE	2279	1963-68	8.500	ARGENTA VOLUMEX	1995	1983-85	1.500
308 GTB QUATTROVALVOLE	2926	1982-85	26.000	500 C	569	1949-52	8.500	2300 COUPE	2279	1961-65	13.000	ARGENTA TURBO DIESEL	2445	1983-85	1.000
308 GTS QUATTROVALVOLE	2926	1982-85	28.000	500 C GIARDINIERA LEGNO	569	1949-52	14.000	2300 COUPE S	2279	1961-69	15.000	PANDA 30	652	1980-85	2.000
328 GTB	3185	1985-89	30.000	500 C BELVEDERE	569	1952-55	7.000	1300	1295	1961-66	3.500	PANDA 45/45 S	903	1980-85	2.000
328 GTS	3185	1985-89	32.000	508 C (NUOVA BALILLA)	1089	1937-39	11.000	1300 FAMILIARE	1295	1961-66	4.000	PANDA 750/1000	770-999	1986-94	1.000
348 TB	3405	1989-94	23.000	508 L (NUOVA BALILLA)	1089	1937-39	13.000	1500/1500 C	148L	1961-67	3.500	PANDA 4X4	965	1983-85	2.500
348 TS	3405	1989-94	24.000	508 C.M.M.	1089	1938-39	60.000	1500 FAMILIARE	148L	1961-67	4.000	PANDA 4X4 (TUTTI I MODELLI)	999-1108	1986-95	2.500
348 SPIDER	3405	1989-95	28.000	508 C 1100 MILITARE	1089	1939-45	12.000	1500 L	148L	1962-68	5.000	PANDA SELECTA	999-1108	1981-94	1.000
288 GTO	2855	1984-85	400.000	1100 (A)/(A/L)	1089	1939-48	11.000	1500 CABRIOLET (OSCA)	149L	1959-62	18.000	PANDA DIESEL	1302	1986-90	1.000
MONDIAL 8	2926	1980-82	11.000	1100 8/9/L	1089	1948-49	10.000	1500 COUPE	148L	1964-65	10.000	UNO (TUTTI I MODELLI)	903-1498	1983-89	1.000
MONDIAL QUATTROVALVOLE	2926	1982-84	13.000	1100 E/L	1089	1949-53	9.000	1500 CABRIOLET	148L	1963-66	13.000	UNO SELECTA	1116	1988-89	1.000
MONDIAL CABRIOLET	2926	1983-84	17.000	1100 S	1089	1947-50	50.000	1600 S CABRIOLET	1568	1962-63	18.000	UNO/D/DS	1301	1983-89	1.000
MONDIAL 3.2	3185	1985-88	15.000	1100 S	1089	1950-51	45.000	1600 S CABRIOLET	1568	1963-66	18.000	UNO/D/DS	1698	1986-89	1.000
MONDIAL 3.2 CABRIOLET	3185	1985-88	20.000	1500 A/B/C	1493	1935-47	20.000	1600 S COUPE	1568	1963-66	15.000	UNO TURBO D	1367	1986-89	1.000
MONDIAL 3.4 T	3405	1989-93	18.000	1500 D	1493	1948-49	17.000	850 NORMALE/SUPER	843	1964-68	2.500	UNO TURBO E/ANTISKID	1301	1985-89	3.500
MONDIAL 3.4 T CABRIOLET	3405	1989-93	22.000	1500 E	1493	1949-50	17.000	850 IDROMATIC	843	1966-68	3.000	UNO II SERIE (TUTTI I MOD.)	903-1499	1989-94	1.000
365 GTC 4	4390	1971-72	70.000	1400	1395	1950-54	10.000	850 SPECIAL	843	1968-71	2.500	UNO SELECTA/SELECTA IE II S.	1116-1499	1989-94	1.000
365 GT4 2+2	4390	1972-76	25.000	1400 CABRIOLET	1395	1950-54	20.000	850 FAMILIARE	843-903	1965-76	2.000	UNO 1.3 D/DS I SERIE	1302	1989-93	1.000
400 GT	4823	1976-79	20.000	1400 A/B DIESEL	1395	1953-58	7.000	850 COUPE	843	1965-68	6.000	UNO 1.7/1.9 D/DS I SERIE	1698-1929	1989-94	1.000
400I	4823	1979-84	23.000	1400 A	1395	1954-56	8.000	850 SPORT COUPE	903	1968-71	5.000	UNO TURBO D II SERIE	1876	1989-94	1.000
412	4942	1985-90	27.000	1400 B	1395	1956-58	9.000	850 SPIDER	843	1965-68	8.000	UNO TURBO E 1400 RACING	1372	1989-93	2.500
365 GT4 BB	4390	1973-76	100.000	1900	1901	1952-54	10.000	850 SPORT SPIDER	903	1968-72	7.000	RITMO/RITMO SUPER (I SERIE)	1116-1498	1978-82	1.000
512 BB	4942	1976-81	85.000	1900 GRANLUCE	1901	1952-54	14.000	124	1197	1966-70	2.500	RITMO 70 S CABRIOLET (II S.)	1301	1983-88	1.500
512 BBI	4942	1981-84	80.000	1900 TORPEDO POLIZIA	1901	1952-54	20.000	124 (VIII SERIE)	1197	1970-74	2.000	RITMO 85 S CABRIOLET (II SERIE)	1498	1981-82	2.000
TESTAROSSA	4942	1984-85	50.000	1900 A	1901	1954-56	8.000	124 FAMILIARE	1197	1966-74	2.500	RITMO 85 S CABRIOLET (II SERIE)	1498	1982-83	1.500
TESTAROSSA	4942	1986-91	45.000	1900 A GRANLUCE	1901	1954-56	14.000	124 SPECIAL	1438	1968-70	2.500	RITMO 70 S CABRIOLET (II S.)	1301	1983-88	1.500
512 TR	4942	1992-94	50.000	1900 B	1901	1956-58	9.000	124 SPECIAL (VIII SERIE)	1438	1970-74	2.000	RITMO SUPER CABRIOLOOS	1585	1985-88	2.000
F 512 M	4942	1994-96	55.000	1900 B GRANLUCE	1901	1956-58	15.000	124 SPECIAL T/1 1600	1438-1592	1970-74	3.000	RITMO 105 TC (I SERIE)	1585	1981-82	2.500
F40	2936	1987-92	250.000	AR 51	1901	1951-55	9.000	124 SPORT COUPE	1438	1967-69	5.500	RITMO 125 TC	1995	1981-83	5.000
456 GT/GTA	5474	1983-99	23.000	AR 55	1901	1955-59	8.000	124 SPORT COUPE	1608	1969-72	5.000	RITMO (II SERIE)	1116-1498	1982-85	1.000
F 355 BERLINETTA	3496	1994-98	35.000	AR 59	1901	1959-73	7.000	124 SPORT SPIDER	1438	1966-69	12.000	RITMO D (II SERIE)	1714	1983-85	1.000
F 355 GTS	3496	1994-98	38.000	CAMPAGNOLA	1901	1951-55	9.000	124 SPORT SPIDER	1608	1969-72	12.000	RITMO D (II SERIE)	1498	1983-85	1.000
F 355 SPIDER	3496	1995-99	45.000	CAMPAGNOLA DIESEL	1901	1953-55	8.000	124 SPORT COUPE 1.6/1.8	1592-1756	1972-74	4.000	RITMO 105 TC (II SERIE)	1585	1983-85	1.000
F 50	4638	1995-97	40.000	CAMPAGNOLA A	1901	1955-73	8.000	124 SPORT SPIDER 1.6/1.8	1592-1756	1972-75	10.000	2.000 RITMO 130 TC	1995	1983-88	4.500
550 MARANELLO	5474	1996-01	300.000	CAMPAGNOLA A DIESEL	1901	1955-60	7.000	124 ABARTH RALLY	1756	1972-76	30.000	RITMO (III SERIE)	1116-1585	1985-87	1.000
575 M MARANELLO	5748	2002-04	35.000	CAMPAGNOLA B DIESEL	1901	1960-68	7.000	SPORT SPIDER	1995	1979-82	8.000	RITMO D (III SERIE)	1698	1985-87	1.000
550 BARCHETTA	5474	2000-02	90.000	CAMPAGNOLA C DIESEL	1901	1968-73	7.000	SPIDER EUROPA PININFARINA	1995	1982-85	10.000	RITMO TURBO DS	1929	1986-87	1.000
360 MODENA	3586	1999-04	45.000	8V	1996	1952-54	180.000	SPIDER EUROPA VOLUMEX PININF.	1995	1982-87	13.000	REGATA (TUTTI I MODELLI)	1301-1585	1983-90	1.000
360 SPIDER	3586	2000-04	75.000	8V ZAGATO	1996	1952-54	250.000	125	1608	1967-69	3.000	REGATA D/TURBO DS (TUTTI I M.)	1698-1929	1983-90	1.000
360 CHALLENGE STRADALE	3586	2003-04	70.000	1100 Q103	1089	1953-56	7.000	125 SPECIAL	1608	1968-70	3.500	REGATA WEEKEND (TUTTI I M.)	1301-1585	1984-90	1.000
612 SCAGLIETTI	5748	2003-04	35.000	1100 Q103 FAMILIARE	1089	1953-56	7.500	125 SPECIAL (II SERIE)	1608	1970-72	3.000	REGATA W.D/TURBO DS (TUTTI I M.)	1698-1929	1984-90	1.000
F 430	4308	2004	65.000	1100 Q103 TV	1089	1953-56	10.000	DINO COUPE	1987	1967-69	17.000	DUNA	1116-1301	1987-90	500
ENZO	5988	2002-04	800.000	1100 Q103 TV TRASFORMABILE	1089	1955-56	15.000	DINO 2400 COUPE	2418	1969-72	15.000	DUNA WEEKEND	1116-1301	1987-90	750
				1100 Q103 E	1089	1956-57	6.500	DINO SPIDER	1987	1966-69	40.000	DUNA DS	1698	1987-90	500
				1100 Q103 E FAMILIARE	1089	1956-57	7.000	DINO 2400 SPIDER	2418	1969-72	38.000	DUNA WEEKEND DS	1698	1987-90	750
				1100 Q103 E TV	1089	1956-57	9.000	128	1116	1969-72	2.000	TIPO (TUTTI I MODELLI)	1109-1995	1988-94	1.000
				1100 Q103 E TV TRASFORMABILE	1089	1956-57	15.000	128 FAMILIARE	1116	1969-72	2.000	TIPO DS/TURBO DS	1697-1929	1988-94	1.000
				1100 Q103 D	1089	1957-60	5.000	128 (II SERIE)/SPECIAL	1116-1290	1972-76	1.500	TIPO 2000 16V	1995	1990-96	1.500
				1100 Q103 D FAMILIARE	1089	1957-60	5.500	128 (II SERIE)	1116-1290	1976-85	1.000	TIPO 16V	1756	1989-93	1.000
				1100 Q103 H LUSO	1089	1959-60	5.500	128 FAMILIARE (VIII SERIE)	1116-1290	1972-80	1.000	TEMPRA (TUTTI I MODELLI)	1372-1995	1990-94	1.000
				1100 EXPORT	1089	1960-62	4.500	128 RALLY	1290						

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
FORD FRANCIA															
T "BORDELAISE"	2896	1924-28	16.000	ESCORT IV SERIE CABRIOLET	1392-1796	1980-96	2.000	ZEPHYR MK2	2553	1956-62	4.500	SPEED MODEL	1122	1920	10.000
A	5285	1928-32	18.000	ORION (II) SERIE (TUTTI I MOD.)	1297-1598	1983-90	1.000	ZEPHYR MK2 CONVERTIBLE	2553	1956-62	6.000	SPORTING	1496	1921	10.000
AF	2043	1928-32	12.000	ORION (II) SERIE D	1608-1753	1983-90	1.000	ZODIAC MK2	2553	1956-62	4.500	14	1953	1926-28	12.000
ALSACE (MATFORD)	3621	1935-36	15.000	ORION III SERIE (TUTTI I MODELLI)	1287-1598	1990-93	1.000	ZODIAC MK2 CONVERTIBLE	2553	1956-62	6.000	14	1943	1938-40	8.000
V8-62 (MATFORD)	2225	1936-37	12.000	ORION III SERIE D	1753	1990-93	1.000	ZEPHYR 4 MK3	1703	1962-66	3.500	MINX	1185	1932-34	8.000
V8-66 (MATFORD)	3621	1936-37	15.000	CAPRI (II) SERIE (TUTTI I MOD.)	1305-2293	1969-73	3.500	ZEPHYR 6 MK3	2553	1962-66	4.000	MINX	1185	1935-39	7.000
V8-72 (MATFORD)	2225	1937	9.000	CAPRI III SERIE (TUTTI I MOD.)	1293-2994	1974-78	2.500	ZODIAC MK3	2553	1962-66	4.000	MINX (TUTTI I MOD.)	1184	1945-48	4.500
V8-76 (MATFORD)	3621	1937	12.000	CAPRI IV SERIE (TUTTI I MOD.)	1296-2994	1978-87	2.000	ZEPHYR 4 MK4	1994	1966-72	2.500	MINX CONVERTIBLE	1184	1945-48	6.500
V8-F-81 (MATFORD)	3621	1938-39	11.000	CAPRI 2600 RS	2637	1970-73	20.000	ZEPHYR 6 MK4	2994	1966-72	3.000	MINX (TUTTI I MOD.)	1184-1390	1948-56	4.000
V8-F-82 (MATFORD)	2225	1938-39	8.000	CAPRI 2800 RS/TURBO	2792	1981-83	6.000	ZODIAC MK4	2994	1966-72	3.500	MINX CONVERTIBLE	1184-1390	1948-56	6.000
V8-F-91A (MATFORD)	3621	1939-40	10.000	CONSUL/GRANADA BERL. I SERIE	1699-2994	1972-77	1.500	FORD STATI UNITI							
V8-F-92A (MATFORD)	2225	1939-40	7.000	CONSUL/GRANADA S.W. I SERIE	1699-2994	1972-77	1.500	GPW	2199	1941-45	25.000	MINX SERIES (I/II) (TUTTI I M.)	1390-1592	1956-63	4.500
F 472 A	2225	1946-48	6.000	GRANADA BERLINA II SERIE	1699-2792	1977-85	1.000	MUTT W 151(A1/A2)	2319	1959-88	10.000	MINX SERIES (I/II) CONVERT.	1390-1592	1956-63	7.000
VEDETTE LIMOUSINE	2158	1948-52	5.000	GRANADA D II SERIE	1948-2499	1977-85	1.000	BRONCO	2781-4946	1966-75	6.000	MINX SERIES V (TUTTI I M.)	1592-1725	1963-67	4.500
VEDETTE COUPÉ	2158	1949-52	5.500	GRANADA S.W. II SERIE	1699-2792	1977-85	1.000	BRONCO	4918-5766	1976-96	5.000	MINX SERIES V CONVERT.	1592	1963-65	6.500
VEDETTE CABRIOLET	2158	1949-52	7.000	GRANADAD S.W. II SERIE	1948-2499	1978-85	1.000	BRONCO	2347-2930	1983-86	4.000	SUPER MINX SER. (I/II/III) CONVERT.	1592-1725	1961-66	4.000
VEDETTE LIMOUSINE (3 VOLUMI)	2158	1952-54	5.000	FIESTA (II) SERIE (TUTTI I MOD.)	957-1392	1978-88	1.000	BRONCO II	2347-2930	1983-86	4.000	SUPER MINX CONVERT.	1592	1961-62	7.000
VEDETTE LIMOUSINE DECOUVRABLE	2158	1952-54	5.500	FIESTA II SERIE D	1608	1983-88	1.000	MAVERICK 2.7 TD	2663	1992-96	3.000	HUSKY	1265	1954-57	3.500
VENDOME (F39E)	3923	1953-54	5.900	FIESTA XR 2	1598	1981-88	1.500	EXPLORER	3958	1990-94	4.000	HUSKY SERIES (I/II/III)	1390	1958-65	3.500
ABELLE	2158	1952-54	4.500	FIESTA XR 2I	1598-1796	1989-95	2.000	EXPLORER	3958-4942	1995-03	5.000	IMP	875	1963-76	3.000
COMETE	2158-2351	1951-53	6.500	FIESTA TURBO	1597	1990-93	2.000	THUNDERBIRD	3950	2001-03	10.000	HUSKY (IMP ESTATE)	875	1967-70	3.000
MONTE-CARLO	3923	1953-54	8.000	FIESTA III SERIE (TUTTI I MOD.)	1001-1598	1989-94	1.000	GAZ RUSSIA							
FORD GERMANIA															
KÖLN	921	1933-36	7.000	FIESTA III SERIE D	1753	1989-94	1.000	69 M/AM	2430	1953-73	3.500	IMP CALIFORNIAN	875	1967-70	3.500
RHEINLAND	3285	1934-36	20.000	SIERRA (TUTTI I MODELLI)	1294-2935	1982-92	1.000	IMP RALLY	998	1965-68	5.500	IMP CALIFORNIAN	875	1967-70	3.500
RHEINLAND CABRIOLET	3285	1934-35	25.000	SIERRA S.W. (TUTTI I MODELLI)	1593-2294	1982-92	1.000	IMP MINX (TUTTI I MOD.)	1496-1725	1967-70	2.000	IMP CALIFORNIAN	875	1967-70	3.500
BIFEL	1172	1935-39	6.000	SIERRA DIESEL (TUTTI I MOD.)	1753-2304	1982-92	1.000	HUNTER (TUTTI I MOD.)	1725	1966-77	2.000	IMP CALIFORNIAN	875	1967-70	3.500
BIFEL CABRIOLET	1172	1936-39	8.000	SIERRA D/T D SW (TUTTI I MOD.)	1753-2304	1982-92	1.000	AVENGER (TUTTI I MOD.)	1248-1598	1970-76	1.500	IMP CALIFORNIAN	875	1967-70	3.500
BIFEL ROADSTER	1172	1936-39	9.000	SIERRA XRH	2792	1982-85	1.500	VORTAC	2618	1928-32	14.000	IMP CALIFORNIAN	875	1967-70	3.500
V8	2225-3620	1935-41	25.000	SIERRA XRH 4X4/2/8 4X4	2792-2935	1985-92	1.500	WZARD 65/75	2110-2810	1932-33	12.000	IMP CALIFORNIAN	875	1967-70	3.500
V8 CABRIOLET	3620	1937-39	30.000	SIERRA XRH 4X4 SW	2792	1985-92	1.500	20/70	2810	1934-35	13.000	IMP CALIFORNIAN	875	1967-70	3.500
TAUNUS (TUTTI I MOD.)	1172	1939-52	5.000	SIERRA 2.8i 4X4 SW	2792	1985-92	1.500	16	2576	1935	12.000	IMP CALIFORNIAN	875	1967-70	3.500
TAUNUS DE LUXE CABRIOLET	1172	1951	6.000	SIERRA 2.9i 4X4	2933	1988-92	1.500	HAWK	3181	1936-37	13.000	IMP CALIFORNIAN	875	1967-70	3.500
TAUNUS 12M GI 3 (TUTTI I MOD.)	1172	1952-59	4.500	SIERRA 2.9i 4X4 SW	2933	1988-92	1.500	80	3181	1936	13.000	IMP CALIFORNIAN	875	1967-70	3.500
TAUNUS 12M GI 3 CABRIOLET	1172	1953-59	5.500	SIERRA RS COSWORTH	1993	1986-87	10.000	HISPANO SUIZA SPAGNA							
TAUNUS 12M (TUTTI I MOD.)	1172-1498	1959-62	3.500	SIERRA RS 300 COSWORTH	1993	1987	15.000	T 32 30 HP	6712	1917-24	200.000	HBB 32 HP (T41)	4527	1919-29	300.000
TAUNUS 12M CABRIOLET	1172-1498	1959-62	5.500	SIERRA COSWORTH 4X4 (3 VOLUMI)	1993	1988-93	8.000	H8C 46 HP (T56)	7982	1924-34	400.000	T48	2498	1926-31	40.000
TAUNUS 13M G4B (TUTTI I MOD.)	1498	1955-58	3.500	RS 200	1803	1985-86	75.000	T49	3746	1924-36	55.000	T64	4581	1929-33	80.000
TAUNUS 13M G4B CABRIOLET	1498	1955-58	4.500	SCORPIO (TUTTI I MODELLI)	1796-2935	1985-94	1.000	H5 26 JUNIOR	4560	1930-34	85.000	T60/T60 RL/T60 RLA	3016-3404	1932-43	35.000
TAUNUS 12M P2 (TUTTI I MOD.)	1699	1957-60	4.000	SCORPIO D/T (TUTTI I MOD.)	2498	1988-94	1.000	K6 (T70)	5181	1934-37	400.000	J12 (T68)	9424-11310	1931-37	500.000
TAUNUS 17M P2 CABRIOLET	1699	1957-60	6.000	SCORPIO SW (TUTTI I MODELLI)	1998-2935	1991-94	1.000	HONDA GIAPPONE							
TAUNUS 17M P3 (TUTTI I MOD.)	1498-1758	1960-64	4.000	SCORPIO TD SW	2498	1991-94	1.000	S 800	606	1965-66	10.000	S 800	791	1966-70	12.000
TAUNUS 17M P3 TURNIER	1498-1758	1960-64	4.000	SCORPIO 2.8i 2/9 4X4	2792-2935	1986-94	1.000	N360/N400/N600	354-599	1969-74	3.500	CNCV (TUTTI I MODELLI)	1342-1590	1984-91	1.000
TAUNUS 17M P3 CABRIOLET	1699	1960-64	5.500	SCORPIO 2.9i 24V/4X4	2935	1991-94	1.500	CVC CRX	1500	1984-91	3.500	CNCV (TUTTI I MODELLI)	1342-1590	1984-91	1.000
TAUNUS 12M P4/12M P4 TS	1183-1498	1962-66	3.500	SCORPIO 2.9i V6 2/9 24V SW	2935	1992-94	1.500	CNCV (TUTTI I MODELLI)	1343-1595	1992-94	1.000	CNCV (TUTTI I MODELLI)	1343-1595	1992-94	1.000
TAUNUS 12M P4 CABRIOLET	1498	1963-66	5.000	SCORPIO 2.0/2.0 16V (II S.)	1998	1994	1.000	CITY/JAZZ	1238-1296	1986-94	1.000	CNCV (TUTTI I MODELLI)	1343-1595	1992-94	1.000
TAUNUS 12M P5 (TUTTI I MOD.)	1498-1699	1964-67	3.500	SCORPIO 2.0/2.0 16V SW (II S.)	1998	1994	1.000	PRELUDE 2.0i/2.0i-164 WS	1958	1987-90	2.000	CNCV (TUTTI I MODELLI)	1343-1595	1992-94	1.000
TAUNUS 12M P5 TURNIER	1498-1699	1964-67	3.500	SCORPIO 2.9 V6 V6 24V SW (II S.)	2935	1994-98	1.500	PRELUDE 2.0i 16V/2.2i 16V 4WS	1996-2259	1991-96	2.500	CNCV (TUTTI I MODELLI)	1343-1595	1992-94	1.000
TAUNUS 12M P6 (TUTTI I MOD.)	1183-1305	1966-70	2.500	SCORPIO 2.9 V6 V6 24V SW (II S.)	2935	1994-98	1.500	PRELUDE 2.0i 16V/2.2i 16V	1996-2259	1996-02	2.500	CNCV (TUTTI I MODELLI)	1343-1595	1992-94	1.000
TAUNUS 12M P6 (TUTTI I MOD.)	1498-1699	1966-70	2.500	MONDEO 4 P./5 P. (TUTTI I MOD.)	1597-1998	1993-94	1.000	LEGEND 2.7i V6 24V COUPÉ	2675	1988-90	2.000	CNCV (TUTTI I MODELLI)	1343-1595	1992-94	1.000
17M P7A (TUTTI I MOD.)	1498-1998	1967-68	3.000	MONDEO 2.5 V6 24V/ST-200	2544	1994-99	1.500	LEGEND 3.2i/3.5i V6 24V COUPÉ	3206-3474	1991-98	3.000	CNCV (TUTTI I MODELLI)	1343-1595	1992-94	1.000
17M P7A TURNIER	1498-1998	1967-68	3.000	MONDEO SW (TUTTI I MODELLI)	1597-1998	1993-94	1.000	NSX	2977-3179	1990-03	20.000	CNCV (TUTTI I MODELLI)	1343-1595	1992-94	1.000
20M P7A (TUTTI I MOD.)	1988-2283	1967-68	3.000	MONDEO 2.5 V6 24V SW/ST-200	2544	1994-99	1.500	CR-V	1973-1997	1995-03	3.000	CNCV (TUTTI I MODELLI)	1343-1595	1992-94	1.000
20M P7A TURNIER	1988	1967-68	3.000	MONDEO 2.5 V6 24V SW/ST-200	2544	1994-99	1.500	INTEGRA TYPE R	1797	1997-99	3.500	CNCV (TUTTI I MODELLI)	1343-1595	1992-94	1.000
20M P7A CABRIOLET	1988	1967-68	4.500	MONDEO 4 P./5 P.	1753	1993-94	1.500	HR-V 3/5 PORT E	1996	1999-03	1.000	CNCV (TUTTI I MODELLI)	1343-1595	1992-94	1.000
OSI 20M/TS COUPÉ	1988-2283	1967-68	7.000	MONDEO TD SW	1753	1993-94	1.000	S 2000	1996	1999-03	8.000	CNCV (TUTTI I MODELLI)	1343-1595	1992-94	1.000
17M P7B (TUTTI I MOD.)	1498-2283	1968-71	3.000	GALAXY 2.8 V8/II SERIE	2792	1985-03	2.500	HOTCHKISS FRANCIA							
17M P7B TURNIER	1498-2283	1968-71	3.000	PUMA	1388-1679	1997-01	1.500	686	3485	1938-50	12.000	686	3485	1938-50	12.000
17M P7B CABRIOLET	1699-2283	1968-71	4.500	COUGAR 2.0 16V/2.5 V6 24V	1988-2544	1998-01	1.500	13.50 ANJOU	2312	1938-50	8.000	13.50 ANJOU	2312	1938-50	8.000
20M P7B (TUTTI I MOD.)	1988-2550	1968-71	3.000	MONDEO 2.5 V6 24V (II SERIE)	2495	2000-03	1.500	20.50 ANJOU	3485	1950-54	10.000	20.50 ANJOU	3485	1950-54	10.000
20M P7B TURNIER	1988-2550	1968-71	3.000	MONDEO 2.5 V6 24V SW (II S.)	2495	2000-03	1.500	HUMBER GRAN BRETAGNA							
26M P7B (TUTTI I MOD.)	2550														

Modello	cm³	Anni	Euro
IMPERIAL	2865	1964-67	8.000
SCEPTRE	1592	1963-65	5.000
SCEPTRE II	1725	1965-67	4.500
SCEPTRE III	1725	1967-76	3.000
15.96	2815	1919-28	13.000
10.5	1593	1919-23	10.000
10.8	1743	1921	10.000
11.4	1743	1922-25	12.000
8/18	985	1922-25	9.000
9/20	1056	1925-28	9.000
12/25	1795	1925-27	12.000
14/40	2050	1927-28	13.000
20/55	3075	1927-28	25.000
20/65	3075	1929-30	25.000
9/28	1056	1929-30	10.000
6/50	2110	1929	12.000
16/50	2110	1930-32	18.000
16/60	2276	1932-35	18.000
12	1669	1932-37	11.000
18	2731	1935-37	18.000
16	2576	1938-40	15.000

HUMMER STATI UNITI

Modello	cm³	Anni	Euro
H2	5967	2003	12.000

HYUNDAI COREA DEL SUD

Modello	cm³	Anni	Euro
PONY I SERIE (TUTTI I MOD.)	1238-1598	1975-82	750
PONY II SERIE (TUTTI I MOD.)	1238-1598	1982-90	500
PONY III SERIE (TUTTI I MOD.)	1299-1468	1990-94	500
PONY COUPÉ	1468	1980-82	750
SCOUPE	1468-1495	1990-95	750
COUPÉ (II SERIE)	1600-1975	1996-01	1.000
LANTRA (TUTTI I MOD.)	1468-1836	1990-94	500
SONATA (TUTTI I MOD.)	1796-1997	1988-94	500
COUPÉ/TIBURON	1599-2656	2002-03	1.000
ACCENT (TUTTI I MOD.)	1341-1495	1994	500

IATO ITALIA

Modello	cm³	Anni	Euro
L6/L9 TQ/2.0 CHT	1580-1995	1991-93	1.000

INNOCENTI ITALIA

Modello	cm³	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
IM3/IM3S	1098	1963-70	3.000
J4/J4S/15	1098	1964-73	3.000
MINI MINOR 331 CV DIN	848	1965-67	4.500
MINI MINOR 37 CV DIN	848	1967-68	4.000
MINI MINOR MK2	848	1968-70	3.500
MINI MINOR MK3	848	1970-72	3.500
MINI COOPER	998	1966-68	10.000
MINI COOPER MK2	998	1968-70	9.000
MINI COOPER MK3	998	1970-72	8.000
MINI T MK1 LEGNO	848	1966-68	5.000
MINI T MK2 LEGNO	848	1968-70	3.500
MINI T MK3 LEGNO	848	1970-72	4.500
MINI T MK3 METALLICA	848	1970-72	3.500
MINI 1000/1001/EXPORT	998	1972-75	3.000
MINI COOPER 1300/EXPORT	1275	1972-76	7.500
MINI MATIC 1000	998	1972-74	3.500
MINI T 1000	998	1972-74	3.500
REGENT	1275-1485	1974-76	1.000
MINI 90/120 (TUTTI I MOD.)	998-1275	1974-82	1.500
MINI DE TOMASO	1275	1976-83	3.500
MINI DE TOMASO TURBO	993	1983-90	3.000
3 CILINDRI (TUTTI I MODELLI)	993	1982-87	1.000
3 S DIESEL/MINIDIESEL	993	1983-87	750
850	617	1984-90	1.000
990	993	1986-90	1.000
990 DIESEL	993	1987-90	750
550	548	1988-90	1.000
SMALL 500	659	1991-92	1.000
SMALL 990	993	1991-92	1.000
ELBA 1.5 3P/5 P.	1498	1992-94	750
ELBA 1.7 D 5 PORTE	1697	1992-94	750
NORAL 45/55	903-1116	1991-93	500
NORAL CABRIO 65	1301	1992-93	750

INTERNATIONAL HARVESTER STATI UNITI

Modello	cm³	Anni	Euro
SCOUT	2491-4375	1961-68	6.000
SCOUT	3203-4976	1969-75	5.000
SCOUT	3203-5653	1976-82	5.000

Modello	cm³	Anni	Euro
ISO ITALIA			
SETTA	198-236	1963-66	15.000

ISO RIVOLTA ITALIA

Modello	cm³	Anni	Euro
GT 300/IR 300	5359	1962-70	40.000
GT 340/IR 340	5359	1962-70	45.000
45 (4 SPORTELLI/RDIA/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 «MARLBORO»	5762	1972-74	30.000
GRIFO GL (300-365 CV)/R	5359	1965-70	120.000
GRIFO 7 LITRI	6998	1968-70	200.000
GRIFO IR8	5762	1971-74	150.000
GRIFO R9 CAN AM	6998	1971-74	200.000

ISOTTA FRASCHINI ITALIA

Modello	cm³	Anni	Euro
TIPO 8	5898	1919-24	500.000
TIPO BA	7370	1924-30	600.000
TIPO 8B	7370	1930-32	700.000
TIPO 8A	7370	1924-30	700.000
TIPO BA SS	7370	1928-32	750.000

ISUZU GIAPPONE

Modello	cm³	Anni	Euro
TROOPER	2228-3165	1981-96	2.000

ITALIA ITALIA

Modello	cm³	Anni	Euro
TIPO 50 - 25/35 HP	2813	1919-26	36.000
TIPO 56 BERLINA	1954	1923-28	33.000
TIPO 61 BERLINA	1995	1925-32	45.000

JAGUAR GRAN BRETAGNA

Modello	cm³	Anni	Euro
SS2 COUPÉ/CABRIOLET	2054-2663	1932-36	85.000
SS2 COUPÉ/CABRIOLET	1052-1343	1932-36	75.000
SS90 ROADSTER	2663	1935	150.000
SS100 ROADSTER	2663-3485	1936-41	300.000
1 1/2 LITRE BERLINA	1776	1935-40	40.000
1 1/2 LITRE BERLINA	1776	1945-49	40.000
1 1/2 LITRE CABRIOLET	1776	1935-40	60.000
2 1/2 LITRE BERLINA	2663	1935-40	40.000
2 1/2 LITRE BERLINA	2663	1945-49	40.000
2 1/2 LITRE CABRIOLET	2663	1935-40	60.000
3 1/2 LITRE BERLINA	3485	1938-40	40.000
3 1/2 LITRE BERLINA	3485	1945-49	40.000
3 1/2 LITRE CABRIOLET	3485	1938-40	60.000
3 1/2 LITRE DROPP HEAD COUPÉ	3485	1945-49	55.000
XX 120 O.T.S. (CARR. ALLUMINIO)	3442	1948-50	150.000
XX 120 O.T.S. (CARR. ACCIAIO)	3442	1950-54	100.000
XX 120 FIXED HEAD COUPÉ	3442	1951-54	55.000
XX 120 DROPP HEAD COUPÉ	3442	1953-54	80.000
XX 140 OPEN TWO SEATER	3442	1954-57	80.000
XX 140 FIXED HEAD COUPÉ	3442	1954-57	45.000
XX 140 DROPP HEAD COUPÉ	3442	1954-57	65.000
XX 150 OPEN TWO SEATER	3442-3781	1957-61	60.000
XX 150 S OPEN TWO SEATER	3442-3781	1958-61	65.000
XX 150 FIXED HEAD COUPÉ	3442-3781	1957-61	40.000
XX 150 S FIXED HEAD COUPÉ	3442-3781	1958-61	45.000
XX 150 DROPP HEAD COUPÉ	3442-3781	1957-61	50.000
XX 150 S DROPP HEAD COUPÉ	3442-3781	1958-61	55.000

JEEP STATI UNITI

Modello	cm³	Anni	Euro
CTYPE	3442	1951-53	1.500.000
D TYPE	3442-3781	1954-57	2.000.000
JK SS	3781	1966-67	1.000.000
MK V BERLINA	2663-3485	1948-50	35.000
MK V DROPP HEAD COUPÉ	2663-3485	1948-50	55.000
MK VII	3442	1950-54	20.000
MK VII M	3442	1955-56	22.000
MK VII	3442	1956-58	25.000
MK IX	3781	1959-61	28.000
2.4 LITRE	2483	1955-59	17.000
3.4 LITRE	3442	1957-59	22.000
MK2 2.4 LITRE	2483	1959-67	20.000
MK2 3.4 LITRE	3442	1959-67	26.000
MK2 3.8 LITRE	3781	1959-67	30.000
3.4 S	3442	1964-68	15.000
3.8 S	3781	1964-68	17.000
MK X	3781-4235	1961-66	14.000
420	4235	1966-68	12.000
420 G	4235	1966-70	15.000
240	2483	1967-69	15.000
340	3442	1967-68	17.000
E TYPE I SERIE FLAT FLOOR COUPÉ	3781	1961-62	65.000
E TYPE I SERIE FLAT FLOOR SPIDER	3781	1961-62	75.000
E TYPE I SERIE COUPÉ	3781	1962-64	55.000
E TYPE I SERIE SPIDER	3781	1962-64	65.000
E TYPE I SERIE COUPÉ	4235	1964-68	50.000
E TYPE I SERIE COUPÉ 2+2	4235	1966-68	40.000
E TYPE I SERIE SPIDER	4235	1964-68	80.000
E TYPE I SERIE COUPÉ	4235	1968-71	42.000
E TYPE I SERIE COUPÉ 2+2	4235	1968-71	32.000

Modello	cm³	Anni	Euro
E TYPE I SERIE SPIDER	4235	1968-71	55.000
E TYPE VI2 COUPÉ	5345	1971-73	30.000
E TYPE VI2 ROADSTER	5345	1971-75	45.000
XJ6 2.8	2791	1968-73	6.000
XJ6 4.2 I SERIE	4235	1968-73	8.000
XJ12/XJ12.1 I SERIE	5345	1972-73	7.000
XJ6 3.4/4.2/4.2L I SERIE	3442-4235	1973-79	6.000
XJ6 4.2 COUPÉ I SERIE	4235	1975-77	13.000
XJ12 I SERIE	5345	1973-79	6.000
XJ12 COUPÉ I SERIE	5345	1975-77	15.000
XJ6 3.4/4.2 II SERIE	3442-4235	1979-86	6.000
XJ12/H.E. II SERIE	5345	1979-88	7.000
SOVEREIGN 4.2	4235	1983-86	7.000
SOVEREIGN 5.3 H.E.	5345	1983-86	8.000
XJ6 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590	1986-87	3.500
XJ6 3.2-4.0 (XJ40)	2919-3590	1988-90	4.000
SOVEREIGN 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590	1986-87	4.500
SOVEREIGN 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590	1988-90	5.000
XJ6 3.2-4.0 (XJ40)	3229-3990	1990-94	6.500
SOVEREIGN 3.2-4.0 (XJ40)	3229-3990	1990-94	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))	3239-3980	1994-97	5.000
XJ12 6.0 (X 300)	5993	1994-97	7.000
XJ-R (X 300)	3980	1994-97	7.000
XJ6 3.2/4.0 (X 308)	3253-3996	1997-02	6.000
XJ-R SUPER CHARGED (X 308)	3996	1997-02	7.000
XJ-R 100 SUPER CHARGED (X 308)	3996	2001	7.000
XJ5 3.8/3.6 CAT	3590	1983-91	12.000
XJ5 4.0	3680	1981-96	14.000
XJ5	5345	1975-81	13.000
XJ5 H.E.	5345	1981-87	14.000
XJ5 H.E.	5345	1988-93	18.000
XJ5 6.0 V12	5993	1993-96	18.000
XJ-R-S	5993	1990-93	16.000
XJ-SC	5345	1983-87	16.000
XJ5 CONVERTIBLE	3980-5993	1988-96	20.000
XJ Z20	3498	1992-94	160.000
XK8 COUPÉ	3996-4196	1996-03	12.000
XKR	3996-4196	1998-03	14.000
XKR 100	3996	2001	16.000
XK8 CONVERTIBLE	3996-4196	1996-03	18.000
XKR CONVERTIBLE	3996-4196	1998-03	16.000
XKR 100 CONVERTIBLE	3996	2001	20.000
S-TYPE 2.5/3.0 V6	2497-2867	1998-03	3.500
S-TYPE 4.0/4.2 V8	3996-4196	1998-03	4.500
S-TYPE 4.2 R	4196	2002-03	6.000
XJ-R-15	5993	1991	300.000
X TYPE 2.0 V6 24V/ESTATE	2099	2002-03	2.500
X TYPE V6 2.5 4X4/ESTATE	2495	2001-03	3.000
X TYPE V6 3.0 4X4/ESTATE	2968	2001-03	3.500
XJ6 3.0 V6 (X 350)	2967	2002-03	8.000
XJ6 3.5 V6 (X 350)	3555	2002-03	9.000
XJ6 4.2 V6 (X 350)	4196	2002-03	10.000
XJ6 4.2 V8 S/C (X 350)	4196	2002-03	12.000
XJ6 4.2 V8 SUPER S/C (X 350)	4196	2003	14.000

Modello	cm³	Anni	Euro
---------	-----	------	------

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
DIABLO/DIABLO SE/DIABLO VT	5707	1990-00	60.000	FLAVIA SPORT ZAGATO 1.8	1800	1963-67	22.000	THEMA 2.0 I.E. 1.6V TURBO SW II S.	1995	1988-92	1.500	FREELANDER SOFTBACK TD	1950-1994	1997-03	2.500
DIABLO SV SVR/GT2	5707	1991-00	65.000	FLAVIA SPORT ZAGATO 1.8 INIEZ.	1800	1965-67	24.000	THEMA TURBO DS SW II SERIE	1995	1988-92	1.000	FREELANDER WAGON TD	1950-1994	1997-03	3.500
DIABLO/DIABLO VT ROADSTER	5707	1995-01	72.000	FLAVIA II SERIE	1488	1967-70	5.000	THEMA 2.0 I.E. 1.6V II SERIE	1995	1982-94	1.000	LEXUS GIAPPONE			
DIABLO GT/GTR	5992	1999-01	90.000	FLAVIA II SERIE 1800	1800	1967-70	5.500	THEMA 2.0 I.E. 1.6V TURBO III SERIE	1995	1982-94	1.500	GS 300/GS 430	2997-4.293	2000-03	3.000
DIABLO 6.0	5992	2000-01	56.000	FLAVIA II SERIE 1800 INIEZ.	1800	1967-70	5.500	THEMA 3.0 V6 III SERIE	1995	1982-94	2.000	LS 430	4.293	2000-03	3.000
DIABLO 6.0 SE	5992	2001	60.000	FLAVIA 2000/2000 INIEZ.	1991	1969-71	5.500	THEMA TURBO DS II SERIE	2500	1982-94	1.000	SC 430	4.293	2001-03	7.000
GALLARDO	4961	2003	70.000	FLAVIA 2000 LX/2000 LX INIEZ.	1991	1969-71	6.000	THEMA 2.0 I.E. 1.6V SW III SERIE	1995	1982-94	1.000	RX 300/330	2994-3302	2001-03	4.000
MURCIELAGO	6192	2002-03	100.000	FLAVIA COUPÉ 2000	1991	1969-71	9.000	THEMA 2.0 I.E. 1.6V TURBO SW III S.	1995	1982-94	1.500	LLOYD GERMANIA			
LANCHESTER GRAN BRETAGNA				FLAVIA COUPÉ 2000 INIEZIONE	1991	1970-71	9.500	THEMA 3.0 V6 III SERIE SW	2959	1982-94	2.000	LP 600	596	1955-61	3.500
40	6178	1919-28	45.000	2000 BERUNA 4M/5M	1991	1971-75	4.000	THEMA TURBO DS SW II SERIE	2500	1982-94	1.000	ALEXANDER	596	1957-61	3.500
21	31.000-3327	1923-31	30.000	2000 I.E. BERLINA	1991	1972-75	5.000	DEORA (TUTTI I MODELLI)	1581	1995	1.000	ARABELLA	887	1959-63	4.000
30	4437	1928-33	40.000	2000 COUPÉ	1991	1971-74	10.000	DEORA TURBO DS	1929	1989-94	1.000	LOTUS GRAN BRETAGNA			
40	6180	1928-31	40.000	2000 COUPÉ HF	1991	1971-74	12.000	DEORA 2.0 I.E. TURBO HF	1995	1982-94	1.500	SEVEN I S. (MOT. AUSTIN/FORD)	949-1172	1957-62	30.000
10	1.203	1932-35	10.000	FULVIA BERLINA	1091	1963-64	4.000	DEORA 2.0 I.E. TURBO INTEGRALE HF	1995	1982-94	1.500	SEVEN II SERIE	1498	1962-65	27.000
18	2504	1933-34	18.000	FULVIA 2C	1091	1964-69	4.000	K 2.0 20V/2.4 20V	1998-2446	1994	1.000	SEVEN III SERIE	1558	1965-67	25.000
LIGHT 6	1378	1933-37	12.000	FULVIA GT	1216	1967	4.500	K 2.0 TURBO 16V	1995	1994	1.500	SEVEN	1569	1971-75	28.000
E 18	2390	1935	18.000	FULVIA GTE	1231	1967-69	4.500	K 2.4 TD	2387	1994	1.000	ELITE	1216	1957-64	35.000
SPECIAL S-8	4625	1936-39	30.000	FULVIA GTE	1231	1967-70	8.000	K 2.0 20V TURBO	1998	1998-01	1.500	ELAN COUPÉ	1568	1962-75	25.000
11	1444	1936-39	8.000	FULVIA BERLINA 1.3 (4M/5M)	1231	1969-72	4.000	K 3.0 V8 24V	2959	1994-01	1.500	ELAN SPIDER	1568	1962-75	28.000
18	2655	1936-39	18.000	FULVIA COUPÉ	1216	1965-67	9.000	K 3.0 V8 24V S.W.	2959	1996-01	1.500	ELAN + 2 1305 COUPÉ	1568	1971-74	22.000
ROADRIDER	1527	1937-38	10.000	FULVIA COUPÉ	1216	1966-67	18.000	K COUPÉ 2.0 20V TURBO	1995	1996-98	1.500	EUROPA	1563	1971-75	20.000
14	1809	1937-39	11.000	FULVIA COUPÉ RALLYE 1.3	1231	1967-70	8.000	K COUPÉ 2.0 16V TURBO	2446	1996-01	1.500	ESPRIT S7/S3/S3 TURBO	1973-2174	1975-87	22.000
10	1287	1946-51	8.000	FULVIA COUPÉ RALLYE 1.3 S	1231	1967-70	18.000	K COUPÉ 2.4 20V	2446	1996-01	1.500	ESPRIT SE/SE TURBO	2174	1988-93	20.000
14 LEDA	1968	1950-54	7.000	FULVIA COUPÉ RALLYE HF	1231	1967-70	18.000	THEMIS 2.0 TURBO 20V	1998	2001-03	2.000	ESPRIT S4/S4S	2174	1993-96	28.000
LANCIA ITALIA				FULVIA SPORT ZAGATO	1216	1965-67	15.000	THEMIS 2.4 20V	2446	2001-03	2.000	ESPRIT GT3 2.0	1994	1996-99	30.000
LAMBDA I SERIE TORPEDO	2120	1922-23	250.000	FULVIA SPORT 1.3 ZAGATO	1231	1967-69	13.000	THEMIS 3.0 V6	2959	2001-03	3.000	ESPRIT V6 (TUTTI I MODELLI)	3506	1996-04	35.000
LAMBDA II (III/IV/V) S. TORPEDO	2120	1923-26	200.000	FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO	1231	1967-69	13.000	THEMIS 3.2 V6	3179	2003	3.500	ESPRIT V6 (TUTTI I MODELLI)	3506	1996-04	30.000
LAMBDA VI SERIE TORPEDO	2370	1927	200.000	FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO	1231	1967-69	13.000	THEMIS 3.2 V6	3179	2003	3.500	ECLAT/EXCEL	1973-2174	1976-92	10.000
LAMBDA VII (X) SERIE TORPEDO	2570	1928-31	200.000	FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO	1231	1967-69	13.000	THEMIS 3.2 V6	3179	2003	3.500	ELITE	1973-2174	1976-83	10.000
DILAMBDA VII SERIE BERLINA	3960	1928-32	120.000	FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO	1231	1967-69	13.000	THEMIS 3.2 V6	3179	2003	3.500	ELAN 1.8i	1588	1989-92	10.000
ASTURA (II/III/IV) SERIE BERL.	2604-2972	1931-39	80.000	FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO	1231	1967-69	13.000	THEMIS 3.2 V6	3179	2003	3.500	ELAN 1.8i TURBO/ELAN S2	1588	1989-95	13.000
ARTENA BERLINA	1925	1931-34	35.000	FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO	1231	1967-69	13.000	THEMIS 3.2 V6	3179	2003	3.500	ELISE/ELISE HARDTOP	1795	1995-03	18.000
AUGUSTA BERLINA	1196	1933-36	25.000	FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO	1231	1967-69	13.000	THEMIS 3.2 V6	3179	2003	3.500	ELISE III/III S	1795	2002-03	18.000
APRILIA BERLINA	1351	1937-39	35.000	FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO	1231	1967-69	13.000	THEMIS 3.2 V6	3179	2003	3.500	EXIGE	1795	2001-03	18.000
APRILIA BERLINA	1486	1939-45	32.000	FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO	1231	1967-69	13.000	THEMIS 3.2 V6	3179	2003	3.500	LUAZ RUSSIA			
APRILIA 1500	1485	1945-49	30.000	FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO	1231	1967-69	13.000	THEMIS 3.2 V6	3179	2003	3.500	VOLIN 969	1118-1196	1979-94	1.000
ARDEA I (II) SERIE BERLINA	903	1939-48	14.000	FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO	1231	1967-69	13.000	THEMIS 3.2 V6	3179	2003	3.500	MAHINDRA INDIA			
ARDEA II SERIE	903	1949-49	12.000	FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO	1231	1967-69	13.000	THEMIS 3.2 V6	3179	2003	3.500	CJ/CJ D (TUTTI I MODELLI)	2112-2523	1993-94	1.000
ARDEA IV SERIE	903	1949-53	10.000	FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO	1231	1967-69	13.000	THEMIS 3.2 V6	3179	2003	3.500	MARCOS GRAN BRETAGNA			
AURELIA B10	1754	1950-52	20.000	FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO	1231	1967-69	13.000	THEMIS 3.2 V6	3179	2003	3.500	GT 1600	1650	1964-70	10.000
AURELIA B15	1961	1952-53	22.000	FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO	1231	1967-69	13.000	THEMIS 3.2 V6	3179	2003	3.500	MINI GT	849-1275	1965-72	5.000
AURELIA B21	1991	1951-52	22.000	FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO	1231	1967-69	13.000	THEMIS 3.2 V6	3179	2003	3.500	3 LITRE	2994	1968-73	16.000
AURELIA B22	1991	1952-53	23.000	FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO	1231	1967-69	13.000	THEMIS 3.2 V6	3179	2003	3.500	2 LITRE	2996	1969-73	13.000
AURELIA II SERIE B12	2386	1954-57	25.000	FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO	1231	1967-69	13.000	THEMIS 3.2 V6	3179	2003	3.500	MANTIS	1998	1970-73	8.000
AURELIA B50/B51	1754	1950-51	35.000	FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO	1231	1967-69	13.000	THEMIS 3.2 V6	3179	2003	3.500	MARUTI SUZUKI INDIA			
AURELIA B52/B53	1991	1952-54	35.000	FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO	1231	1967-69	13.000	THEMIS 3.2 V6	3179	2003	3.500	800	796	1986-94	500
AURELIA B55/B56	2386	1955-57	35.000	FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO	1231	1967-69	13.000	THEMIS 3.2 V6	3179	2003	3.500	MASERATI ITALIA			
AURELIA B20 GT	1991	1951-52	65.000	FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO	1231	1967-69	13.000	THEMIS 3.2 V6	3179	2003	3.500	A6 1500	1488	1946-50	250.000
AURELIA B20 GT 2500	2451	1953-55	60.000	FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO	1231	1967-69	13.000	THEMIS 3.2 V6	3179	2003	3.500	A6 G 2000 PININ FARINA	1954	1951-53	220.000
AURELIA B20 GT 2500	2451	1956-57	70.000	FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO	1231	1967-69	13.000	THEMIS 3.2 V6	3179	2003	3.500	A6 G54 2000 ZAGATO	1965	1954-57	300.000
AURELIA B20 GT 2500	2451	1957-58	65.000	FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO	1231	1967-69	13.000	THEMIS 3.2 V6	3179	2003	3.500	A6 G54 2000 ALLEMANO	1965	1954-57	200.000
AURELIA B20 GT 2500	2451	1957-58	65.000	FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO	1231	1967-69	13.000	THEMIS 3.2 V6	3179	2003	3.500	A6 G54 2000 FRIA SPIDER	1965	1954-57	280.000
AURELIA B20 GT 2500	2451	1957-58	65.000	FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO	1231	1967-69	13.000	THEMIS 3.2 V6	3179	2003	3.500	3500 GT COUPÉ TOURING CARB.	3485	1957-64	100.000
AURELIA B20 GT 2500	2451	1957-58	65.000	FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO	1231	1967-69	13.000	THEMIS 3.2 V6	3179	2003	3.500	3500 GT SPIDER VIGNALE CARB.	3485	1959-64	150.000
AURELIA B20 GT 2500	2451	1957-58	65.000	FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO	1231	1967-69	13.000	THEMIS 3.2 V6	3179	2003	3.500	3500 GT COUPÉ INIEZIONE	3485	1961-65	95.000
AURELIA B20 GT 2500	2451	1957-58	65.000	FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO	1231	1967-69	13.000	THEMIS 3.2 V6	3179	2003	3.500	3500 GT SPIDER VIGNALE INIEZIONE	3485	1961-64	145.000
AURELIA B20 GT 2500	2451	1957-58	65.000	FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO	1231	1967-69	13.000	THEMIS 3.2 V6	3179	2003	3.500	5000 GT	4937-4941	1960-64	400.000
AURELIA B20 GT 2500	2451	1957-58	65.000	FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO	1231	1967-69	13.000	THEMIS 3.2 V6	3179	2003	3.500	3500 GT 2 POSTI (MISTRAL)	3485	1963-64	60.000
AURELIA B20 GT 2500	2451	1957-58	65.000	FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO	1231	1967-69	13.000	THEMIS 3.2 V6	3179	2003	3.500	MISTRAL 3.7/4.0	3892-4014	1964-69	65.000
AURELIA B20 GT 2500	2451	1957-58	65.000	FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO	1231	1967-69	13.000	THEMIS 3.2 V6	3179	2003	3.500	MISTRAL SPIDER 3.7/4.0	3892-4014	1964-69	150.000
AURELIA B20 GT 2500	2451	1957-58	65.000	FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO	1231	1967-69	13.000	THEMIS 3.2 V6	3179	2003	3.500	SERBRING 3			

Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro
BTURBO I	1996	1986-88	5.000	540K CABRIOLET	5401	1936-39	4.000.000	280 GE CORTO TELONATO	2746	1979-89	6.000	450 SL R107	4520	1973-75	24.000
222/222 E	1996-2790	1988-92	6.000	540K SPEZIAL ROADSTER	5401	1936-39	6.000.000	280 GE CORTO SW	2746	1979-89	5.000	450 SL R107	4520	1975-80	22.000
2.24V	1996	1988-93	7.000	170 V	1697	1947-53	20.000	280 GE LUNGO SW	2746	1979-89	6.000	450 SLC (C107)	4520	1973-80	12.000
BTURBO S	1996	1984-87	7.000	170 D DIESEL	1767	1949-53	15.000	240 GD CORTO TELONATO	2399	1979-88	4.000	450 SLC 5.0 (C107)	4973-5025	1978-80	15.000
BTURBO SI	1996	1987-88	8.000	170 S/SV	1767	1949-53	15.000	240 GD CORTO SW	2399	1979-88	4.500	500 SLC (C107)	4973	1980-81	14.000
BTURBO 420	1996	1985-86	3.500	170 DS DIESEL	1767	1949-53	13.000	240 GD LUNGO SW	2399	1979-88	4.000	500 SL R107	4973	1980-85	24.000
BTURBO 420i	1996	1986-87	4.000	180	1767-1897	1953-62	7.000	300 GD CORTO TELONATO	2998	1979-94	4.000	500 SL R107	4973	1985-89	26.000
BTURBO 420i	1996	1988-90	4.000	180 D/190 D	1767-1897	1953-61	6.000	300 GD CORTO SW	2998	1979-94	4.500	560 SL R107	5647	1985-89	26.000
422/4.18V	1996	1988-92	5.000	190	1897	1955-61	7.000	300 GD LUNGO SW	2998	1979-94	4.000	SL 280 V6 (R129)	2799	1988-01	14.000
4.24V	1996	1990-93	6.000	190 C	1897	1961-65	6.000	200/200 E/230 E/260 E (W124)	1997-2599	1984-94	1.500	280 SL/SL 280-24 (R129)	2799	1993-98	12.000
BTURBO 420 S	1996	1985-87	4.000	190 D/200 D	1998	1961-68	4.500	E 220 (W124)	2199	1983-94	1.500	300 SL-24/SL 300-24 (R129)	2960	1988-93	10.000
BTURBO 420 Si	1996	1987	4.500	200	1998	1968-68	5.000	260 E 4 MATIC (W124)	2599	1987-94	2.000	SL 320/SL 320-24 (R129)	3199	1993-98	13.000
BTURBO 420 Si	1996	1988-90	5.000	220	2195	1951-55	13.000	E 280 (W124)	2799	1993-94	2.000	SL 320 V6 (R129)	3199	1988-01	15.000
BTURBO 425	2494	1984-87	4.000	220	2195	1989-85	9.000	200 D/250 D/250 D TURBO (W124)	1997-2497	1985-94	1.000	500 SL R129	4973	1989-98	14.000
BTURBO 430	2790	1988-90	6.000	219	2195	1956-59	10.000	260/280 E LIMOUSINE (W124)	2599-2799	1989-95	4.000	SL 500 V6 R129	4966	1988-01	16.000
430/430 4V	2790	1991-94	7.000	220 S	2195	1956-59	14.000	250 D LIMOUSINE (W124)	2497	1989-94	2.000	600 SL/SL 600 (R129)	5987	1992-01	17.000
BTURBO SPIDER	1996	1985-87	8.000	220 S	2195	1989-85	9.500	300 E (W124)	2962	1984-93	2.000	60 AMG (R129)	5956	1997-00	20.000
BTURBO SPIDER (SPIDER 2.0)	1996	1987-94	12.000	220 S COUPE	2195	1986-59	35.000	300 D/D TURBO 4 MATIC (W124)	2996-2998	1987-94	1.500	300 GE CORTO TELONATO/SW	2960	1980-94	7.000
BTURBO SPIDER 2.8/SPIDER 2.8	2790	1990-94	14.000	220 S CABRIOLET	2195	1986-59	45.000	300 E 4 MATIC (W124)	2962	1987-95	2.500	300 GE LUNGO SW	2960	1990-94	8.000
228	2790	1985-91	6.000	220 SE	2195	1989-85	10.000	300 E-24 (W124)	2960	1989-93	2.500	320 GE CORTO TELONATO/SW	3199	1993-03	8.000
KARIF	2790	1988-92	12.000	220 SE COUPE	2195	1989-80	30.000	400 E/E 400 (W124)	4196	1991-94	4.000	320 GE LUNGO SW	3199	1993-03	9.000
SHAMAL	3217	1989-95	30.000	220 SE CABRIOLET	2195	1989-80	40.000	500 E/E 500 (W124)	4973	1990-95	5.500	380 GD/G 300 TD CORTO TEL./SW	3449	1991-97	6.000
RACING	1996	1991-92	11.000	300 A/B/C	2996	1951-57	30.000	200 T/200 TE/230 TE (W124)	1997-2299	1986-94	1.500	380 GD/G 300 TD LUNGO SW	3449	1991-97	7.000
GHBLJ	1996-2790	1992-99	8.000	300 D	2996	1957-62	35.000	E 220 T (W124)	2199	1993-94	2.000	500 GE V8	3479	1993-94	11.000
GHBLJGT	1996	1994-97	11.000	300 A/B/C/D CABRIOLET	2996	1951-62	70.000	200 TD/250 TD (W124)	1997-2497	1985-94	1.000	G36 AMG	3606	1995-97	11.000
GHBLJ CUP	1996	1985-87	15.000	300 S/S/C COUPE	2996	1952-57	85.000	E 280 T (W124)	2799	1993-94	2.500	C180/200/220 (W202)	1799-2199	1993-94	1.500
QUATTROPORTE	1996	1994-98	4.500	300 S/S/C CABRIOLET	2996	1952-57	100.000	300 TE (W124)	2962	1986-93	2.500	C200 D/220 D/250 D (W202)	1997-2497	1993-94	1.000
QUATTROPORTE	2790-3217	1994-01	5.000	300 SL «ALA DI GABBIANO»	2996	1954-56	400.000	300 TE 4 MATIC (W124)	2962	1987-95	3.000	C240 V6 (W202)	2398	1997-00	2.000
3200 GT	3217	1998-01	18.000	300 SL ROADSTER	2996	1957-63	300.000	300 TE-24 (W124)	2960	1989-93	3.000	C280 (W202)	2799	1993-97	2.500
SPYDER	4236	2001-03	26.000	190 SL	1997	1955-63	50.000	300 TD (W124)	2996	1987-94	1.500	C280 V6 (W202)	2799	1997-00	2.500
SPYDER CAMBIOCORSA	4236	2001-03	28.000	600 LIMOUSINE	6330	1963-81	65.000	300 TD TURBO 4 MATIC (W124)	2998	1987-94	2.000	C230 KOMPRESSOR (W202)	2250	1995-98	2.500
COUPE	4236	2002-03	22.000	600 PULLMAN 4/6 PORTE	6330	1963-81	85.000	200 GE CORTO TELONATO	1997	1986-94	6.000	C36 AMG (W202)	3606	1994-97	7.000
COUPE CAMBIOCORSA	4236	2002-03	24.000	600 LANDAULET	6330	1963-81	150.000	200 GE CORTO SW	1997	1986-94	7.000	C43 AMG (W202)	4266	1997-00	8.000
QUATTROPORTE	4244	2003	25.000	230	2792	1965-68	6.000	200 GE LUNGO SW	1997	1986-94	7.000	C230 T KOMPRESSOR (W202)	2250-2298	1996-00	3.000
				230 S	2292	1965-68	7.500	250 GD CORTO TELONATO	2497	1987-95	6.000	C240 T V6 (W202)	2398	1997-00	3.000
				300 SE	2996	1961-65	10.000	250 GD CORTO SW	2497	1987-95	7.000	C280 T (W202)	2799	1996-97	3.000
				300 SEL	2996	1962-65	10.500	250 GD LUNGO SW	2497	1987-95	7.000	C280 T V6 (W202)	2799	1997-00	3.000
				280 S/250 SE BERLINA	2496	1965-69	7.000	200 CE/200 CE-16E/220 C.P.E (W124)	1997-2199	1990-96	4.000	C43 T AMG (W202)	4266	1997-00	8.500
				280 S/280 SE BERLINA	2778	1968-72	7.500	230 CE (W124)	2299	1987-92	4.500	E 320 (W 210)	3199	1995-97	2.500
				280 SEL	2778	1968-72	8.000	300 CE/320 CE/E 320 C.P.E (W124)	2962-3199	1987-96	5.000	E 420 (W 210)	4196	1995-97	3.500
				280 SE/SEL 3.5/300 SEL 3.5	3499	1970-72	10.000	300 CE-24 (W124)	2960	1989-94	5.000	E 430 V8 (W210)	4266	1997-01	4.000
				300 SEL 2.8 BERLINA	2778	1968-69	8.000	E 200/E 220 CABRIOLET (W124)	1997-2199	1993-97	10.000	E280 V6/E 320 V6 (W210)	2799-3199	1997-01	3.000
				300 SE/SEL	2996	1965-67	8.500	300/320 CE-24 CABR./E 320 CABR.	2960-3199	1991-96	11.000	E280/320 V6 4 MATIC (W210)	2799-3199	1997-01	3.500
				300 SEL 6.3 BERLINA	6330	1968-72	20.000	280 S/SE/SEL (W116)	2746	1973-79	4.000	E50 AMG (W 210)	4973	1995-97	8.000
				300 SEL 4.5 AMERICA	4510	1969-71	16.000	350 SE/480 SE (W116)	3499-4520	1972-79	5.000	E55 AMG (W210)	5439	1997-01	10.000
				220 SE/250 SE COUPE	2195-2496	1961-67	15.000	350 SEL/450 SEL (W116)	3499-4520	1973-79	5.500	E 320 T (W 210)	3199	1996-97	3.000
				220 SE/250 SE CABRIOLET	2195-2496	1961-67	30.000	450 SEL 6.9 (W116)	6834	1975-80	13.000	E280 T V6/E 320 T V6 (W210)	2799-3199	1997-01	4.000
				300 SE COUPE	2996	1962-65	17.000	300 SD TURBODIESEL (W116)	2998	1977-80	2.000	E 320 T 4 MATIC (W210)	3199	1997-01	4.500
				300 SE CABRIOLET	2996	1962-65	35.000	280 S/SE/SEL (W126)	2746	1979-82	1.500	E 420 T (W 210)	4196	1996-97	4.500
				280 SE 3.5 COUPE	3499	1969-71	28.000	280 S/SE/SEL (W126)	2746	1983-86	2.000	E 420 T V8 (W210)	4266	1997-01	5.000
				280 SE 3.5 CABRIOLET	3499	1969-71	45.000	380 SE/SEL (W126)	3839	1979-82	2.000	CLK 200/200 K/230 K (C208)	1998-2295	1997-01	4.000
				230 SL «PAGODA»	2306	1963-66	38.000	380 SE/SEL (W126)	3839	1983-86	2.500	CLK 320 (C208)	3199	1997-01	5.000
				250 SL «PAGODA»	2496	1966-68	35.000	500 SE/SEL (W126)	4973	1979-82	2.000	CLK 430 (C208)	4266	1997-01	6.000
				280 SL «PAGODA»	2778	1968-71	40.000	500 SE/SEL (W126)	4973	1983-88	2.500	CLK 200/200 K/230 K CABRIO (A208)	1998-2295	1998-01	7.000
				200/220 (W115)	1998-2197	1968-73	3.500	500 SE/SEL (W126)	4973	1989-91	3.000	CLK 320 V6 CABRIO (A208)	3199	1998-01	8.000
				230-6/250 (W114)	2292-2496	1968-73	4.000	260 SE (W126)	2599	1986-90	2.000	CLK 55 AMG (C208)	5439	1998-01	11.000
				200 D/220 D (W115)	1988-2197	1968-76	2.000	300 SE/SEL (W126)	2962	1986-88	2.500	SLK 200/200 K/230 K	1998-2295	1996-03	6.000
				220 DLANG (W115)	2197	1968-73	2.000	300 SE/SEL (W126)	2962	1989-91	3.000	SLK 320 V6	3199	2000-03	8.000
				230 C/250 CE (W114)	2496	1968-73	6.000	420 SE/SEL (W126)	4196	1986-90	2.500	SLK 32 AMG	3199	2001-03	10.000
				190/190 E/190 E 2.3 (W201)	1791-2299	1982-93	1.500	560 SE (W126)	5547	1988-90	4.000	ML 230	2295	1997-01	4.000
				180 D/2 D/2.5 D/2.5 TURBO (W201)	1997-2497	1983-93	1.000	560 SEL (W126)	5547	1986-88	3.500	ML 270 CDI	2688	2000-03	4.000
				190 E 2.3 16 (W201)	2299	1983-89	5.500	560 SEL (W126)	5547	1989-91					

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
MAGNUM VIP V6	2494	1986-90	2.500	18 BREAK	1397-1995	1979-86	1.000	PHANTOM III	7340	1936-39	250.000	2000 (SDI)	1994	1982-86	1.000
MAGNUM TURBODIESEL VM	2383-2500	1991-93	2.000	18 BREAK TD/GTD/TURBO D	2068	1991-86	1.000	WRATH BERLINA	4257	1938-39	60.000	2300/2300 (SDI)	2350	1977-86	1.000
2.4 TD BMW (MAGNUM)	2443	1988-90	2.000	18 TURBO (110 CV)	1565	1981-83	1.500	SILVER DAWN BERLINA	4256-4566	1946-55	40.000	2600/2600S (SDI)	2597	1977-86	1.500
3.5 BMW (MAGNUM)	3430	1988-90	3.000	18 TURBO (125 CV)	1565	1983-85	1.500	SILVER DAWN DROP HEAD	4256-4566	1946-55	85.000	3500 (SDI)	3528	1977-82	2.000
RELIANT GRAN BRETAGNA				18 BREAK 4X4	1647-1995	1983-86	1.000	SILVER WRAITH LIMOUSINE	4256-4887	1946-58	45.000	3500 V8S/SE (SDI)	3528	1978-82	2.000
REGAL V (VIII)/V/V/V	747	1952-62	4.000	19 (TUTTI I MODELLI)	1390-1794	1988-94	1.000	SILVER WRAITH DROP HEAD	4256-4887	1946-58	100.000	3500 VANDEN PLAS/I (SDI)	3528-3532	1980-86	2.500
REGAL 3/25	598	1962-68	3.000	19 D/TD	1870	1989-94	1.000	SILVER CLOUD I SERIE BERL. E LIM.	4887	1955-59	38.000	3500 VITESSE (SDI)	3528-3532	1982-86	2.500
REGAL 3/30	701	1968-73	3.500	19 CHAMADE (TUTTI I MOD.)	1390-1794	1990-94	1.000	SILVER CLOUD II SERIE D.H.C.	4887	1955-59	115.000	2400 SD TURBO (SDI)	2393	1982-86	1.000
BUG (BONZ)	701-748	1970-74	4.500	19 CHAMADE D/TD	1870	1990-94	1.000	SILVER CLOUD II SERIE BERL. E LIM.	6230	1959-62	40.000	820/825	1996-2494	1986-92	1.000
ROBIN/ROBIN MK II	748-848	1973-94	2.000	19 1.8 16V/18 S	1764	1990-95	1.500	SILVER CLOUD II SERIE D.H.C.	6230	1959-62	110.000	827 S(SL)/STERLING/VITESSE	2675	1988-92	1.000
REBEL	598	1964-67	1.000	19 1.8 16V CABRIOLET	1764	1991-95	2.500	SILVER CLOUD III SERIE BERL. E LIM.	6230	1962-66	42.000	827 FASTBACK VITESSE	2675	1988-92	1.500
REBEL MK II	701-748	1967-73	1.000	20 (TUTTI I MODELLI)	1647-2165	1975-84	1.000	SILVER CLOUD III SERIE D.H.C.	6230	1962-66	115.000	214 S(SL)/GS/18V	1396	1989-94	1.000
REBEL MK II ESTATE	701-748	1967-72	1.000	20 GTD/GTD/TURBODIESEL	2068	1979-83	1.000	SILVER SHADOW I SERIE BERLINA	6230	1965-70	22.000	216 GS/18V	1590	1989-94	1.000
SABRE 4	1703	1961-64	8.000	21 (TUTTI I MODELLI)	1721-2165	1986-93	1.000	SILVER SHADOW I SERIE LUNGA	6230	1969-70	22.000	216 GTI 18V TWIN CAM	1590	1991-94	1.500
SABRE 4 CONVERTIBILE	1703	1962-64	10.000	21 NEVADA (TUTTI I MODELLI)	1721-2165	1986-94	1.000	SILVER SHADOW I SERIE COUPÉ	6230	1966-70	35.000	218 DIESEL/TURBOD.	1769-1905	1993-94	1.000
SABRE 6	2553	1964-66	10.000	21 GTD/GTD/TURBO D/TURBO DX	2068	1986-93	1.000	SILVER SHADOW I SERIE CABRIOLET	6230	1966-70	45.000	218 16V COUPÉ/COUPÉ	1590-1795	1992-98	1.500
SABRE 6 CONVERTIBILE	2553	1964-66	12.000	21 NEVADA Q/TD/GTD/TURBO D	1870-2068	1986-94	1.000	PHANTOM V LIMOUSINE	6230	1959-68	90.000	220 TURBO 16V COUPÉ	1994	1992-96	2.000
SCIMITAR GT SE4	2553	1964-66	8.000	21 NEVADA 4X4	1985-2165	1988-93	1.000	PHANTOM VI LIMOUSINE	6230-6750	1968-91	95.000	214/216 16V CABR./CABRIOLET	1396-1590	1992-98	2.000
SCIMITAR GT SE4A/SE4B/SE4C	2495-2994	1966-70	7.000	21 2L TURBO	1995	1987-93	2.000	SILVER SHADOW I	6230-6750	1971-77	20.000	820 T.COUPÉ/TURBO COUPÉ T. KV6	1994	1992-98	2.500
SCIMITAR GTE SE5	2994	1968-75	6.000	21 2L TURBO QUADRA	1995	1990-93	2.500	SILVER SHADOW II	6750	1977-80	18.000	827 V6 24V COUPÉ (KV6)	2675	1992-96	2.000
SCIMITAR GTE SE6	2792-2994	1975-86	5.000	25 (TUTTI I MODELLI)	1995-2849	1984-92	1.000	800 2.5 V6 24V COUPÉ (KV6)	2675	1977-80	20.000	825 COUPÉ TD (KV6)	2500	1992-97	2.000
SCIMITAR GTC	2792	1980-86	6.000	25 V6 TURBO	2438	1985-92	1.500	CORNICHE COUPÉ	6750	1971-77	30.000	820 16V/18V TURBO (KV6)	1994	1992-94	1.000
SCIMITAR SSI/T/SST/SABRE	1296-1809	1984-94	4.000	25 V6 TURBO BACCARA	2438	1990-92	2.000	CORNICHE COUPÉ	6750	1977-81	28.000	827 V6 24V (KV6)	2675	1992-96	1.000
RENAULT FRANCIA				25 GTD/TURBO D/TURBO DX	2068	1983-92	1.000	CORNICHE CABRIOLET	6750	1971-77	45.000	800 2.5 V6 24V (KV6)	2497	1996-98	1.000
10 CV LIMOUSINE	2050	1919-23	13.000	30 TS/TX	2684	1974-84	1.500	CORNICHE CABRIOLET	6750	1977-88	42.000	75 25 V6 24V	2497	1988-93	1.500
6 CV TORPEDO	950	1922-28	10.000	30 DIESEL TURBO	2068	1981-83	1.000	CORNICHE CABRIOLET II	6750	1988-89	48.000	75 25 V6 24V ESTATE	2497	2001-03	2.000
NN/NNI/NN2 BERLINA	951	1925-29	10.000	ESPACE	1995	1984-90	1.500	CORNICHE CABRIOLET III	6750	1990-91	55.000	75 V8	4611	2002	5.000
PRIMAQUATRE BERLINA	2120	1931-39	10.000	ESPACE TURBO D/DX	2068	1984-90	1.000	CORNICHE CABRIOLET IV	6750	1992-95	75.000	414 S(SL) 18V	1396	1990-94	1.000
VIVAQUATRE	2120	1931-39	10.000	ESPACE QUADRA	1995-2165	1988-90	1.000	CAMARGUE	6750	1975-86	45.000	416 GS/GTI 18V	1590	1990-94	1.000
MONAQUATRE	1299-1463	1932-35	10.000	ESPACE II SERIE	1995-2849	1991-96	1.000	SILVER SPIRIT	6750	1980-85	18.000	418 DIESEL/TURBOD.	1769-1905	1993-94	1.000
JUVAQUATRE	3003	1937-48	9.000	ESPACE TD I SERIE	2068	1991-96	1.000	SILVER SPIRIT	6750	1986-89	18.000	620 (TUTTI I MODELLI)	1996-2299	1993-94	1.000
4 CV/4 CV LUSO	760	1947-51	6.000	ESPACE QUADRA II SERIE	1995-2165	1991-96	1.500	SILVER SPIRIT II	6750	1990-93	20.000	620 TDI	1994	1994	1.500
4 CV GRAN LUSO CABRIOLET	747	1950-61	7.000	ESPACE TL/GTL	1397	1980-85	1.500	SILVER SPIRIT III	6750	1993-96	22.000	620 TDI	1994	1994	1.000
4 CV AFFAIRES/SPORT	747	1952-61	7.000	FUEGO TS/GTS	1647	1980-85	2.000	SILVER DAWN	6750	1996-98	24.000	92	764	1950-52	8.000
FREGATE (TUTTI I MODELLI)	1996-2141	1952-60	4.500	FUEGO TX/GTX	1995	1980-85	2.500	SILVER SPUR	6750	1980-82	20.000	92B	764	1953-56	6.000
COLORALE PRAIRE/SAVANE	1996-2383	1950-55	4.000	FUEGO TURBO 1800	1565	1983-85	2.500	SILVER SPUR II	6750	1983-89	20.000	93	748	1956-57	5.000
DOMAINE/MANOIR BREAK	2141	1955-60	4.000	FUEGO TURBO DIESEL	2068	1982-85	1.500	SILVER SPUR III	6750	1990-93	25.000	93B	748	1958-60	4.500
JUVAQ/DAUPHINOISE BREAK	845-1003	1951-60	4.000	LAGUNA (TUTTI I MODELLI)	1794-1995	1994	1.000	SILVER SPUR LIGHT-TURBO	6750	1996-98	27.000	95 S.W.	841	1960-68	5.000
DAUPHINE	845	1956-65	3.500	LAGUNA 2.9 24V V6 (3.0) V6	2946-2963	1994-00	1.500	FLYING SPUR	6750	1994-96	32.000	95 V4 S.W.	1498	1967-78	4.500
DAUPHINE 1093	845	1962-63	7.000	LAGUNA D (TUTTI I MODELLI)	2188	1994	1.000	TOURING LIMOUSINE	6750	1991-98	50.000	96	841	1960-68	4.000
DAUPHINE GORDINI	845	1958-67	7.000	SAFRANE (TUTTI I MODELLI)	1995-2165	1992-94	1.000	TOURING LIMOUSINE LIGHT-TURBO	6750	1996-98	55.000	96 V4	1498	1967-80	3.500
ONDINE	845	1961-62	4.000	SAFRANE TURBOD. (TUTTI I MOD.)	2068-2500	1992-94	1.000	SILVER SERAPH	5379	1998-02	35.000	750 GRAN TURISMO	748	1958-59	8.000
ONDINE GORDINI	845	1961-62	8.000	SAFRANE 2.9 24V V6 (3.0) V6	2946-2963	1992-01	1.000	PARK WARD	5379	2000-02	60.000	SONETT IV/V4	1498	1967-69	8.000
FLORIDE	845	1959-62	6.000	SAFRANE BTURBO	2963	1993-94	2.500	CORNICHE	6750	2000-02	85.000	SONETT III	1686	1970-74	8.000
FLORIDE CABRIOLET S CABRIOLET	845-956	1959-63	7.000	MEGANE COACH 2.0 16V	1998	1995-02	1.500	PHANTOM	6749	2003	120.000	SONETT II	1998	1973-80	1.500
CARAVELLE/CARAVELLE 1100 CARAV. S	956-1108	1962-67	7.500	MEGANE CABRIOLET 2.0 16V	1998	1996-02	2.500	ROVER GRAN BRETAGNA							
CARAVELLE 1100 CABR. S CABR.	1108	1963-67	8.000	SPORT SPIDER	1998	1998-99	25.000	14 BERLINA/LIMOUSINE	1577-1901	1933-40	12.000	99 (TUTTI I MODELLI)	1985	1971-80	1.500
8/8 MAJOR/8 S	956-1108	1962-73	2.500	ESPACE 2.9 V6 (3.0 V6 III S.)	2946-2963	1996-02	1.000	16 BERLINA/LIMOUSINE	2023-2147	1933-40	12.000	99 EMS	1985	1976-80	2.000
8 GORDINI	1108-1256	1965-70	8.000	GRAND ESPACE 2.9 V6 (3.0 V6 III S.)	2946-2963	1997-02	1.000	20 BERLINA/LIMOUSINE	2512-2555	1933-40	12.000	99 TURBO	1985	1977-78	4.000
10 MAJOR	1108-1289	1966-71	2.000	CLIO (TUTTI I MODELLI)	1108-1794	1990-94	1.000	P3 80	1596	1948-49	7.000	900 (TUTTI I MODELLI)	1985-2119	1978-93	1.000
3	603	1961-64	4.500	CLIO D (TUTTI I MOD.)	1870	1990-94	1.000	P3 75	2103	1948-49	8.000	900 TURBO (TUTTI I MODELLI)	1985	1978-86	3.500
4 (TUTTI I MODELLI)	747-845	1961-67	5.000	CLIO D (TUTTI I MOD.)	1870	1990-94	1.000	P4 60	1997	1953-59	8.000	900 TURBO 16 (TUTTI I MODELLI)	1985	1987-93	2.500
4 (TUTTI I MODELLI)	747-845	1967-74	4.500	CLIO D (TUTTI I MOD.)	1870	1990-94	1.000	P4 75	2103	1949-54	8.500	900 TURBO 16 (TUTTI I MODELLI)	1985	1988-93	3.000
4 (TUTTI I MODELLI)	782-845	1974-78	3.500	CLIO 1.8I 16V	1764	1991-96	1.500	P4 90	2638	1953-59	7.500	900 TURBO 16 CABRIOLET	1985	1985-93	5.000
4 (TUTTI I MODELLI)	782-1108	1978-94	3.000	CLIO 2.0I 16V WILLIAMS	1998	1993-96	4.000	P4 75	2230	1954-56	8.000	900 II SERIE (TUTTI I MODELLI)	1985-2498	1993-94	1.500
5 (TUTTI I MODELLI)	845-1397	1972-84	1.500	CLIO SPORT 2.0 16V	1998	1999-03	2.500	P4 80	2286	1959-62	7.000	900 TURBO 18i S. (TUTTI I MODELLI)	1985-2498	1993-97	2.500
5 ALPINE	1397	1976-82	4.500	CLIO SPORT V6	2946	2000-03	12.000	P4 90	2638	1953-59	7.500	900 TURBO 16 CABRIOLET II S.	1985-2498	1994-97	5.000
5 ALPINE TURBO	1397	1981-84	5.000	AWANTIME 2.0 TURBO	1996	2002-03	3.000	P4 95	2625	1962-64	7.500	9000 (TURBO 16V/CD/3.0 V6	1985-2982	1985-97	1.000
5 TURBO	1397	1980-82	40.000	AWANTIME 3.0 24V	2946	2002-03	3.500	P4 100	2625	1962-64	8.000	9000 TURBO 16V (4 PORTE)	1985-2290	1988-96	1.000
5 TURBO 2	1397	1983-85	32.000	ESPACE 3.5 V6 (IV S.)	3498	2002-03	3.500	P4 105	2638	1956-59	8.000	9-5 3.0 V6 24V/AERO	2962	1997-03	2.000
5 RODED	1108	1981-87	3.000	GRAND ESPACE 3.5 V6 (IV S.)	3498	2002-03	3.500	P4 110	2625	1962-64	9.000	9-5 2.3 TURBO AERO	2290	1999-03	2.000
4 FROG	956	1987	5.000	TWINGO	1239	1993-94	1.000	P5 3 LITRI	2995	1958-62	8.000	9-5 3.0 V6 24V WAGON/AERO	2962	1998-03	2.500
SUPER 5 (TUTTI I MODELLI)	956-1397	1984-94	1.000	MEGANE II COUPÉ-CABRIOLET	1598-1998	2003	3.000	P5 3 LITRI MK2	2995	1962-65	8.000	9-5 2.3 TURBO AERO WAGON	2290	1999	2.500
SUPER 5 GT TURBO	1397	1985-91	4.000	LAGUNA 3.0I V6 (II SERIE)	2946	2000-03	1.000	P5 3 LITRI MK3 COUPÉ	2995						

Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro
MALAGA DIESEL	174	1985-91	500	POPULAR OHV/995	995	1937-46	7.000	MK II DHC	2267	1954-57	13.000	CELICA 1.8 16V	1796	1999-03	2.000
IBIZA GT/CUPRA	1984	1993-99	1.500	POPULAR 1100 OHV/1101	1099	1938-46	7.500	ALPINE I(A)/MK III	2267	1953-55	15.000	CELICA 1.8 16V (92 CV)	1796	1999-03	2.500
IBIZA GT/CUPRA	1781	1999-01	1.500	POPULAR SPORT-MONTECARLO	1385	1935-38	18.000	RAPIER	1390	1955-58	5.500	CARNAE/SW (TUTTI I MODELLI)	1587-1998	1993	1.000
TOLEDO	1595-1984	1991-94	750	RAPID SX	1961	1935	20.000	RAPIER IV/III/IIA	1494-1592	1958-63	6.000	CAMRY 3.0 V6 24V/SW	2997	1993-94	1.500
TOLEDO D/TD	1896	1991-94	750	RAPID	1385	1935-38	8.000	RAPIER IV/III/IIA CONVERTIBLE	1494-1592	1958-63	8.000	PREVIA	2438	1990-94	1.500
CORDOBA (TUTTI I MODELLI)	1391-1984	1993-94	1.000	RAPID OHV	1564	1938-47	10.000	RAPIER IV/V	1592-1725	1963-67	8.500	PREVIA TD	2184	1992-94	1.000
CORDOBA D/TD	1896	1993-94	1.000	RAPID 2200	2199	1941-47	12.000	NEW RAPIER	1725	1967-76	3.000	LAND CRUISER 300 3P/5P	2694-3956	2003	5.500
LEON 1.8 TURBO/CUPRA/2.8 V6	1781-2791	2000-03	2.000	FAVORIT/FAVORIT 2000 OHV	1802-2091	1936-41	10.000	RAPIER H 120	1725	1968-76	3.500	LAND CRUISER 300 TD 3P/5P	2982	2003	4.000
SIATA ITALIA				640 SUPERB	2492	1934-36	11.000	ALPINE	1725	1969-76	2.500	CELICA VI SERIE (TUTTI I MODELLI)	1762-1998	1993-99	2.000
208 CS	1996	1962-54	250.000	SUPERB/SUPERB OHV	2704-3137	1936-49	12.000	ALPINE	1494	1959-60	14.000	CELICA CABRIOLET VI SERIE	1998	1993-99	3.500
600	633	1966-60	6.000	SUPERB 4000	3991	1939-40	16.000	ALPINE I/II/III/IV/V	1592-1725	1960-68	12.000	CELICA 2.0 TURBO 16V GT FOUR/4WD V S	1998	1993-99	6.000
1500 TS	1481	1962-66	5.000	1101/1102	1089	1946-52	5.000	TIGER 260	4261	1964-67	30.000	TRIUMPH GRAN BRETAGNA			
1500 TS COUPE MICHELOTTI	1481	1962-64	7.000	SMART GERMANIA				TIGER 289	4737	1967	32.000	10/20	1293	1923-25	10.000
1600 TS COUPE MICHELOTTI	1587	1964-66	7.000	SMART	599	1998-03	2.000	VENZIA	1592	1963-65	20.000	13/35	1873	1925-27	12.000
SPRING 850 SPIDER	845	1967-70	8.000	SMART CABRIO	599	2000-03	2.500	IMP	875	1964-76	3.500	15	2170	1927-30	12.000
SIMCA/TALBOT FRANCIA				SMART CROSSLADE	599	2001-02	4.000	STILETTO	875	1967-72	4.000	SUPER 7	747	1928-29	8.000
6 CV BERLINA	995	1935-37	12.000	SMART ROADSTER	698	2002-03	5.000	SUZUKI GIAPPONE				SUPER 8	832	1930	9.000
6 CV CABRIOLET	995	1935-37	15.000	SMART ROADSTER-COUPE	698	2002-03	4.500	LJ10 JIMNI	359	1970-73	3.500	SUPER 9	1018	1931-32	10.000
5 (3 CV)	569	1936-48	8.000	SPA ITALIA				LJ50	539	1970-80	3.000	SOUTHERN CROSS	1087-1232	1932	22.000
8 (1100) BERLINA	1089	1938-49	9.000	TIPO 23/23S - 20 HP TORP./BERL	2724	1920-25	35.000	LJ80	797	1975-80	3.500	12/16 SCORPION	1203	1931-33	25.000
ARONDE 9	1221	1951-55	4.000	TIPO 24S - 40 HP TORP./BERL	4426	1920-26	65.000	SJ 410/413/SAMURAI	657-1324	1981-03	3.500	GLORIA 10	1087	1933	9.000
ARONDE (TUTTI I MODELLI)	1290	1956-64	4.500	SSANGYONG COREA DEL SUD				VITARA/VITARA TD	1590-1998	1988-98	2.000	GLORIA FOUR (1.2) SALOON/COUPE	1232-1496	1934-37	12.000
ARONDE PLEIN CIEL COUPE	1290	1957-62	5.500	KJ/KORANDO	2238-3199	1995-03	2.000	VITARA WAGON/WAGON TD	1590-1998	1991-98	2.500	GLORIA FOUR (1.2) TOURER/DHC	1232-1496	1934-37	23.000
ARONDE OCEANE CABRIOLET	1290	1957-62	7.500	MUSSO	2295-3199	1995-03	2.000	X-90	1590	1996-00	4.000	GLORIA SIX (6-8/16) SALOON/COUPE	1476-1991	1934-35	18.000
VEDETTE (TUTTI I MODELLI)	2351	1955-62	5.500	MUSSO DIESEL	2299-2874	1995-03	1.500	GRAND VITARA (TUTTI I MOD.)	1590-2737	1998-03	3.000	GLORIA SIX (6-8/16) TOURER/DHC	1476-1991	1934-35	30.000
ARANE (TUTTI I MODELLI)	1290-2351	1957-63	4.500	STANDARD GRAN BRETAGNA				JIMNY/JIMNY CABRIOLET	1298	1998-03	3.500	DOLomite/VITESSE SALOON	1496-1991	1937-39	18.000
1000 (TUTTI I MODELLI)	777-1118	1961-72	2.000	VANGUARD I/II/III	2088	1948-63	5.000	SWIFT CABRIOLET	1298	1992-94	1.500	DOLomite 8 ROADSTER	1990	1934	80.000
1000 COUPE BERTONE	944	1962-67	4.000	EIGHT	803	1953-59	3.500	BALENO (TUTTI I MODELLI)	1299-1590	1994	1.000	DOLomite 14/60 ROADSTER	1776	1936-38	32.000
1200 S COUPE	1204	1967-71	5.000	TEN	948	1954-61	4.000	TALBOT LAGO FRANCIA				DOLomite 16 ROADSTER	1991	1938-39	40.000
1000 (TUTTI I MODELLI)	997-1118	1973-78	1.500	STEYR PUCH AUSTRIA				SPECIAL COUPE	3996	1936-39	130.000	1800 SALOON	1776	1946-49	9.000
1000 RALLYE	1118	1970-71	4.000	500 (TUTTI I MODELLI)	493	1958-72	7.500	SPECIAL CABRIOLET	3996	1936-39	150.000	2000 SALOON (RENOVN)	2088	1949-51	10.000
1000 RALLYE 1	1294	1972-76	4.500	650 (TUTTI I MODELLI)	643-660	1963-68	9.000	SS COUPE	3996	1937-39	150.000	RENOVN LIMOUSINE	2088	1951	12.000
1000 RALLYE 2	1294	1972-77	5.500	700 C	643	1961-68	6.000	SS CABRIOLET	3996	1937-39	180.000	MAYFLOWER	1247	1949-53	9.000
1300/1500	1290-1475	1963-66	2.000	700 E	643	1963-66	6.000	T 26 RECORD	4482	1946-55	40.000	MAYFLOWER DHC	1247	1949-53	13.000
1300/1500 CANADA BREAK	1290-1475	1965-66	2.500	HAFLINGER	643	1958-75	10.000	T 26 GS GRAND SPORT	4482	1948-53	55.000	HERALD	948-1147	1959-70	3.000
1301/1501	1290-1475	1967-76	2.000	PINZGAUER	2499	1972-82	12.000	T 26 GS GRAND SPORT	4482	1953-55	60.000	HERALD COUPE	948-1147	1959-64	3.500
1301/1501 CANADA BREAK	1290-1475	1967-76	1.500	SUBARU GIAPPONE				T 14 LS SPORT 2500	2491	1955-57	40.000	HERALD CONVERTIBLE	948-1147	1961-71	6.000
1100 (TUTTI I MODELLI)	944-1294	1967-82	1.000	1800 4 WD/LEONE (TUTTI I MODELLI)	1782	1979-91	1.000	TALBOT/SUNBEAM GRAN BRETAGNA				VITESSE	1596-1998	1962-71	4.000
1100 BREAK (TUTTI I MOD.)	944-1294	1968-80	1.000	IMPREZA (TUTTI I MODELLI)	1587-1820	1992-94	1.000	SUNBEAM (TUTTI I MODELLI)	928-1295	1977-81	1.000	VITESSE CONVERTIBLE	1596-1998	1962-71	7.000
1100 TI	1294	1974-78	1.500	IMPREZA 2.0 TURBO 16V 4WD	1994	1993-01	8.000	SUNBEAM TI	1592	1979-81	2.000	TR2	1991	1953-55	30.000
CHRYSLER 160/180/2 LITRI	1639-1981	1971-79	1.000	IMPREZA WRX TURBO	1994	2000-03	10.000	SUNBEAM LOTUS	2174	1979-81	12.000	TR3	1991	1955-58	27.000
HORIZON (TUTTI I MODELLI)	1118-1442	1977-86	1.000	IMPREZA WRX STI	1994	2001-03	13.000	TOYOTA GIAPPONE				TR3 A	1991	1957-61	28.000
HORIZON LD/EXO	1905	1983-86	1.000	SIX	3318	1991-96	6.000	FJ 40	3678	1960-70	7.000	TR3 B	1991	1962	30.000
1307/1308/1309/1510	1294-1592	1975-84	1.000	LEGACY (TUTTI I MODELLI)	1820-2212	1989-94	1.000	FJ 40/41/42/43/45	2977-3878	1971-79	5.000	ITALIA	1991	1980-81	20.000
SOLARA (TUTTI I MODELLI)	1294-1592	1980-86	1.000	LEGACY WAGON (TUTTI I MOD.)	1820-2212	1989-94	1.000	FJ 55 SW	3678	1967-70	5.500	TR4	2138	1961-65	24.000
SOLARA D	1905	1984-86	1.000	LEGACY OUTBACK 2.0 TURBO 16V 4WD	1994	1997-03	2.000	FJ 55 SW	2977-3878	1971-79	4.500	TR4 A IRS	2138	1965-67	26.000
TAGORA (TUTTI I MODELLI)	2155-2849	1980-84	1.000	LEGACY OUTBACK HS 3.0	2999	2000-03	2.500	FJ 60 SW	3431-4228	1980-82	4.000	TR5 PL	2498	1967-68	30.000
TAGORA DT	2304	1980-84	1.000	FORESTER (TUTTI I MOD.)	1994-2457	1987-03	1.500	LAND CRUISER S.W. FJ/HJ	3955-3980	1983-86	5.000	TR 250	2498	1967-68	27.000
SAMBA	954-1360	1981-86	750	M 80	758	1982-93	750	H-LUX	1968-2188	1979-82	2.000	TR6 PL	2498	1969-75	20.000
SAMBA CABRIOLET	954-1360	1982-86	1.500	SUNBEAM GRAN BRETAGNA				BLIZARD	2188-2446	1980-91	2.000	2000 MK1/MK2/TC	1998	1963-77	3.000
SAMBA RALLYE	1219-1360	1982-86	1.500	18/40	3016	1919-24	28.000	LAND CRUISER I SERIE	2977-4228	1979-85	4.000	2500 M/2/TC	2498	1968-77	3.500
SINGER GRAN BRETAGNA				24/24/60/24/70	4524	1919-24	32.000	LAND CRUISER I SERIE	2446-4164	1985-93	4.500	SPITFIRE 4	1147	1962-64	10.000
GAZELLE	1497	1955-67	4.500	14	1954	1921-24	10.000	LAND CRUISER II	2446-4164	1985-96	4.000	SPITFIRE MKII	1147	1964-67	8.000
GAZELLE CONVERTIBLE	1497	1955-62	7.500	12	1898	1924-26	10.000	LAND CRUISER 80/80 TD	4164-4477	1989-97	5.000	SPITFIRE MKIII	1296	1967-70	9.000
VOGUE	1725	1961-66	3.500	18/50	2540	1924	28.000	LAND CRUISER J9	2894-3378	1996-03	5.000	SPITFIRE MK IV	1296	1970-74	7.000
CHAMDIS	875	1964-70	3.000	20/60	3181	1924-27	30.000	LAND CRUISER J8 TD	2982	1996-03	4.000	SPITFIRE 1500	1493	1974-80	8.000
SKODA REPUBLICA CECA				3 LITRE	2916	1926-31	40.000	4 RUNNER	2366-2958	1987-96	3.000	STAG	2997	1970-77	12.000
1200	1221	1952-59	4.000	30/90	4826	1926-29	50.000	4 RUNNER TD	2446	1989-96	4.000	GT6 COUPE MK I	1998	1966-68	10.000
440/445	1089-1221	1958-61	4.500	18	2035-2193	1927-33	20.000	4 RUNNER II (SERIE)	2894-3378	1996-03	5.500	GT6 COUPE MK II	1998	1968-70	8.000
FELICIA	1089-1221	1959-64	5.000	20	2916-3317	1927-33	25.000	4 RUNNER TD (II SERIE)	2882	1996-03	5.000	TOLEDO	1296-1493	1970-76	1.500
OCTAVIA BERLINA/COMBI	1089-1221	1959-71	3.500	25	3617	1927-33	28.000	CELICA IV SERIE	1587-1998	1965-89	1.500	1300/1300 TC	1296	1966-70	1.500
1000 MB/MBX/MBX	988	1964-69	1.500	35	5447	1929	60.000	CELICA TURBO 4WD IV SERIE	1998	1986-89	3.000	1500/1500 TC	1493	1970-76	2.000
1100 MB/MBX	1107	1967-69	1.500	20	2194-2916	1933-35	26.000	CELICA 2.0/2.0 GT V SERIE	1998	1989-93	3.500	2000/2000 TC	1296-1854	1972-80	2.000
100/110/120 S/130 RS	1046-1289	1969-80	1.000	25	3317	1934-35	30.000	CELICA CABRIOLET V SERIE	1998	1989-93	3.000	DOLomite SPRINT	1998	1973-79	5.500
105/120/130 (TUTTI I M.)	1046-1289	1976-90	750	DAWN	1627	1934-35	15.000	CELICA 2.0 TURBO 16V GT-FOUR V SERIE	1998	1989-93	5.000	TR7 COUPE	1998	1976-81	5.000
GARDE/RAPIDE	1174-1289	1981-90	1.000	3 LITRE	3181	1938-40	20.000	MR2 I SERIE	1453-1587	1984-89	1.500	TR7 SPIDER	1998	1980-82	6.500
FAVORIT	1137-1289	1988-94	750	4 LITRE	4086	1938-40	25.000	MR2 II SERIE	1998-2164	1992-99	3.000	ACCLAIM (TUTTI I MODELLI)	1335	1980-84	750
FORMAN	1289	1990-94	750	TEN SALOON	1184	1938-48	8.000	MR2 IV SERIE	1794	1999-03	3.000	TVR GRAN BRETAGNA			
4 R	1944	1938-30	15.000	TEN TOURER/DHC	1184	1938-48	12.000	SUPRA 2.0 24V	1988	1988-91	1.500	GRANTURA	1588-1798	1958-66	16.00

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
CHIMERA	3947-4987	1992-03	25.000	MAGGIOLINO 1200	1192	1967-64	7.500	PASSAT II S. D/TD VARIANT	1.588	1981-88	1.000	244 BERLINA (TUTTI I MOD.)	1986-2127	1974-81	2.500
TUSCAN'S	3605-3996	2000-03	25.000	MAGGIOLINO 1200	1192	1964-67	6.500	PASSAT III S. DIESEL (TUTTI I MOD.)	1595-1964	1988-94	1.000	244 GL D6	2383	1978-83	1.500
TAMORA	3605	2002-03	25.000	MAGGIOLINO 1300/1500	1285-1493	1965-67	6.500	PASSAT III SERIE D/TURBOD.	1588-1896	1988-94	1.000	245 SW (TUTTI I MOD.)	1986-2127	1974-81	2.500
UAZ RUSSIA				MAGGIOLINO 1300/1500	1285-1493	1967-70	5.500	PASSAT III SERIE VAR. (TUTTI I M.)	1595-1964	1988-94	1.000	245 GL D6	2383	1978-83	1.500
469 B/31512	1995-2498	1964-99	2.500	MAGGIOLINO CABR. HEBMÜLLER	1131	1949-53	30.000	PASSAT III SERIE D/TURBOD. VAR.	1588-1896	1988-94	1.000	240 BERLINA (TUTTI I MOD.)	1986-2127	1982-91	2.000
UMM PORTOGALLO				MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1131	1951-52	20.000	PASSAT III S. G60 SYNCRO GTI	1781	1989-93	1.500	244/240 BERLINA TURBO	1986-2127	1980-89	3.000
4X4/ALTER/ALVOR	1971-2498	1976-95	2.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1192	1952-57	17.000	PASSAT III S. G60VAR. SYNCRO GTI	1781	1989-93	1.500	240 GL D6	2383	1983-91	1.500
VANDEN PLAS GRAN BRETAGNA				MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1192-1285	1957-67	13.000	PASSAT III SERIE 2.8 VR6	2792	1991-94	1.500	240 SW (TUTTI I MOD.)	1986-2127	1982-93	2.000
PRINCESS 3 LITRI	2912	1969-64	7.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1192-1285	1967-70	10.000	PASSAT III SERIE 2.8 VR6 VARIANT	2792	1991-94	1.500	245 TURBO/240 SW TURBO	1986-2127	1980-89	3.000
4 LITRI BERLINA	3993	1960-68	13.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1966-67	13.000	CORRADO 1.9/2.0 16V	1781-1964	1988-94	1.500	240 GL D6 SW	2383	1983-91	1.500
4 LITRI LIMOUSINE	3993	1960-68	15.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	11.000	CORRADO 1.8I G80	1781	1988-93	2.000	264 DL/6L/6LE	2664-2894	1974-81	3.000
PRINCESS 4 LITRI (MOTORE RR)	3909	1964-68	9.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	10.000	CORRADO 2.8 VR6	2861	1991-95	2.000	265 DL/6L/6LE	2664-2894	1974-81	3.000
PRINCESS 1100/1300	1098-1275	1963-74	4.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1966-67	13.000	SHARAN 2.8 VR6	2792	1995-03	1.500	262 COUPÉ	2664-2894	1977-81	6.000
VAUXHALL GRAN BRETAGNA				MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	11.000	SHARAN 2.8 VR6 SYNCRO	2792	1996-03	2.000	740 (TUTTI I MOD.)	2316	1984-90	1.000
25 HP	3969	1921	28.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	10.000	GOLF IV 1.8 20V TURBO	1781	1997-03	2.000	740 TURBO 16V	1986-2316	1984-89	1.000
14/40	2297	1921-27	18.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	10.000	GOLF IV 1.8 20V TURBO PLUS	1781	2003	3.000	740 GL DIESEL	2383	1984-90	1.000
23/60	4000	1922-26	20.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	10.000	GOLF IV 2.3 V5	2324	1997-03	2.000	740 SW	2316	1985-90	1.000
30/98	4224	1922-26	30.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	10.000	GOLF IV 2.8 VR6	2792	2000-03	2.500	740 TURBO SW	1986	1985-89	1.500
25/70	3880	1926-28	30.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	10.000	GOLF IV R32	3189	2002-03	7.000	740 TURBO 16V SW	1986	1989-90	1.500
20/60	2762-2916	1927-31	25.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	10.000	POLO GTI	1598	1998-01	1.500	740 TURBO 16V SW	1986	1989-90	1.500
CADET	2048	1931-33	13.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	10.000	VENTO (TUTTI I MOD.)	1598-1984	1992-94	1.000	760 GLE V6	2849	1982-87	1.500
80	3817	1931-32	18.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	10.000	VENTO D/TD	1896	1992-94	1.000	760 TURBO 2.3	2316	1982-87	1.000
27 HP	3190	1933-36	15.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	10.000	VENTO 2.8 VR6	2792	1992-98	1.000	760 GLE D/TD	2383	1982-87	1.000
BIG 6	2392	1933-35	13.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	10.000	VENTO BEETLE	1380-1984	1998-03	2.500	760 GLE V6 SW	2849	1985-87	1.500
LIGHT 6	1531	1934-36	12.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	10.000	NEW BEETLE 2.3 V5	2324	2000-03	3.500	760 TURBO 2.3 SW	2316	1985-87	1.500
14 HP	1781	1935-38	10.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	10.000	NEW BEETLE RSi	3189	2000-02	10.000	760 GLE D/TD SW	2383	1985-87	1.000
14 HP	1781	1938-48	10.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	10.000	LUPO GTI	1598	1999-03	1.500	760 GLE LIMOUSINE	2849	1986-87	1.500
14/6	1781	1939-40	10.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	10.000	BORA 2.3 V5	2324	1999-02	1.000	760 GLE V6 (II SERIE)	2849	1987-90	1.500
20 HP	2392	1934-36	12.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	10.000	BORA 2.8 VR6	2792	2001-02	1.500	760 TURBO (II SERIE)	2316	1987-90	1.500
12 HP	1530	1936-38	9.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	10.000	PASSAT IV S. 2.8 V5 SYNCRO	2324-2327	1997-02	1.000	760 GLE TURBOD. (II SERIE)	2383	1987-90	1.000
12 HP	1442	1938-46	8.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	10.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V	2771	1996-03	1.500	760 GLE V6 SW (II SERIE)	2849	1987-90	1.500
12 HP	1442	1946-48	7.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	10.000	PASSAT IV S. 2.3 V5 VAR. SYNCRO	2324-2327	1997-02	1.500	760 TURBO SW (II SERIE)	2316	1987-90	1.500
25 HP	3215	1936-39	13.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	10.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V VARIANT	2771	1997-03	1.500	760 GLE TURBOD. SW (II SERIE)	2383	1987-90	1.500
10 HP	1203	1938-40	7.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	10.000	PASSAT IV SERIE 4.0 W8	3999	2001-03	3.000	790 TURBO	1986	1986-90	3.000
10 HP	1203	1946-47	6.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	10.000	PHAETON 3.2 V6	3189	2002-03	3.000	790 TURBO 16	1986	1990	3.500
WYVERN (LX)	1442	1948-51	4.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	10.000	PHAETON 4.2 V8	4172	2003	5.000	790 V6	2458-2849	2000	3.000
WYVERN (EX)	1442	1951-52	4.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	10.000	PHAETON 6.0 V12	5988	2002-03	6.000	790 TURBODIESEL	2383	1985-91	1.500
WYVERN (EXW)	1507	1952-57	5.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	10.000	PHAETON 5.0 V10 TD	4921	2002-03	4.000	960 2.0 TURBO 16V	1986	1990-94	2.000
VELOX (LP)	2275	1948-51	4.500	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	10.000	NEW BEETLE CABRIOLET 1.4/1.6	1390-1395	2003	4.000	960 2.0 TURBO 16V S.W.	1986	1990-94	2.500
VELOX (EP)	2275	1951-52	4.500	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	10.000	NEW BEETLE CABRIOLET 1.8 T/2.0	1781-1984	2003	5.000	960 TURBO SW	2316	1990-92	2.500
VELOX (EPV)	2262	1952-57	5.500	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	10.000	TOUAREG 3.2 V6	3189	2002-03	5.000	960 2.9I 24V S.W.	2822	1990-96	2.500
VELOX (PAS-PASY-PASX)	2262-2651	1957-62	6.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	10.000	TOUAREG 4.2 V8	4172	2002-03	6.000	960 2.9I 24V S.W.	2822	1990-96	2.500
VELOX (PB)	2651	1962-65	5.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	10.000	TOUAREG 25 RS TDI	2461	2002-03	3.500	960 TURBODIESEL	2383	1990-94	1.500
VELOX (PB)	3293	1964-65	5.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	10.000	TOUAREG 5.0 V10 TDI	4921	2002-03	4.500	960 TURBODIESEL SW	2383	1990-94	2.000
CRESTA (EIPC)	2262	1954-57	5.500	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	10.000	914/4	1679	1969-72	12.000	850 GLE GLT	1984-2435	1991-94	1.000
CRESTA (PAS-PASY-PASX)	2262-2651	1957-62	6.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	10.000	914/6	1991	1969-72	20.000	850 GLE SW/GLT SW	1984-2435	1993-94	1.500
CRESTA (PB)	2651	1962-65	5.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	10.000	S70 20V TURBO	1795	1973-75	10.000	850 TURBO 20V T-5	1984-2319	1993-96	2.000
CRESTA (PC)	3293	1965-72	4.500	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	10.000	914 1.8	1795	1973-75	10.000	850 T-5 R	2319	1995-96	3.000
VISCOUNT	3293	1966-72	5.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	10.000	914 2.0	1971	1972-75	10.000	850 TURBO 20V T-5 S.W.	1984-2319	1993-96	2.500
VICTOR	1507	1957-59	4.500	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	10.000	914 2.0	1971	1972-75	10.000	S70 20V TURBO	2319-2435	1996-01	2.000
VICTOR II	1507	1959-61	4.500	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	10.000	914 2.0	1971	1972-75	10.000	V70 20V TURBO	1984-2435	1996-03	3.000
VICTOR (FB)/VX 4-90	1507	1961-64	4.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	10.000	914 2.0	1971	1972-75	10.000	V70 XC 20V TURBO AWD	1984-2435	1996-03	4.000
VICTOR (FC10I)/VX 4-90	1594	1965-67	3.500	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	10.000	914 2.0	1971	1972-75	10.000	S90 2.9I 24V	2822	1996-98	2.500
VICTOR (FD)	1599	1967-71	2.500	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	10.000	914 2.0	1971	1972-75	10.000	V90 2.9I 24V	2822	1996-98	3.500
VICTOR 2000 (FD)/VX4-90	1975	1967-72	3.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	10.000	914 2.0	1971	1972-75	10.000	POLAR 2.3 TURBO	2316	1997	2.000
VICTOR 1800/2300 (FE) /VX4-90	1759-2279	1972-78	2.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	10.000	914 2.0	1971	1972-75	10.000	POLAR 2.3 TURBO SW	2316	1997	3.000
VICTOR 3300 (FE)	3294	1973-76	2.500	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	10.000	914 2.0	1971	1972-75	10.000	C70 COUPÉ	1948-2435	1996-03	2.000
VENTORA	3294	1968-72	3.500	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	10.000	914 2.0	1971	1972-75	10.000	C70 CABRIOLET	2319-2435	1998-03	4.000
VENTORA II	3294	1972-76	3.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	10.000	914 2.0	1971	1972-75	10.000	S80 2.8I 24V TURBO	2783	1998-03	3.000
VIVA (HA) TUTTI I MODELLI	1057	1963-66	2.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	10.000	914 2.0	1971	1972-75	10.000	S80 2.9I 24V	2822	1998-03	2.500
VIVA (HB) TUTTI I MODELLI	1159-1599	1966-70	2.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	10.000	914 2.0	1971	1972-75	10.000	940 GLE	2849	1990-93	1.500
VIVA BRABHAM	1159	1967-70	5.500	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	10.000	914 2.0	1971	1972-75	10.000	940 TURBO	2316	1990-94	1.500
VIVA GT	1968-70	5.000		MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	10.000	914 2.0	1971	1972-75	10.000	940 GLE TURBODIESEL	2383	1990-94	1.000
VIVA (HC) TUTTI I MODELLI	1159-2279	1970-79	1.500	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	10.000	914 2.0	1971	1972-75	10.000	940 GLE SW	2849	1990-93	2.000
FIRENZA	1159-2279	1971-73	2.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	10.000	914 2.0	1971	1972-75	10.000	940 TURBO SW	2316	1990-94	2.00

SCOPRI IL NUOVO QUATTORRUOTE.IT

NUOVA
VESTE GRAFICA

RIORGANIZZAZIONE DEI
CONTENUTI EDITORIALI

TUTTI I SERVIZI
A PORTATA
DI CLICK

ACCESSO
SEMPLICE
E VELOCE
AL TUO
PROFILO

The screenshot displays the Quattroruote.it website interface. At the top, there is a navigation bar with the logo 'QUATTORRUOTE' and various service icons like 'CERCA AUTO NUOVE E USATE'. Below the navigation bar, there are three video thumbnails. The main content area features a large article titled 'Skoda Superb Vs Mazda6 Sfida fra station wagon'. Below this, there is a grid of news items categorized by 'ULTIMORA' and 'PRIMO PIANO'. The grid includes articles such as 'Mondiale Rally 2014', 'Gran Premio del Canada', and 'Mondiale Turismo 2014'. At the bottom, there is a section for 'TUTTI I CONTENUTI MARCA PER MARCA' with logos for various car brands like Alfa Romeo, Audi, BMW, Chevrolet, Citroën, Ford, Honda, Hyundai, Jaguar, Land Rover, Lotus, Mercedes-Benz, Mini, Nissan, Opel, Peugeot, Renault, SEAT, Skoda, Suzuki, Toyota, Volkswagen, and Volvo. A 'MOETRA TUTTE' button is also present.

IL LISTINO
AUTO NUOVE E
LE PROPOSTE
DELL'USATO

SELEZIONE
DI CONTENUTI
SUBITO
ACCESSIBILI

ACCESSO
DIRETTO
PER MARCA

DIGITAL
EDITION

NUOVE STRADE PER LA STESSA **PASSIONE**

#NUOVOQUATTORRUOTEIT

I VEICOLI INDUSTRIALI E COMMERCIALI

Le quotazioni si riferiscono a veicoli originali, completi in ogni loro parte, in condizioni d'uso normali e, se previsto, con cassone fisso originale o coevo al veicolo. Ogni difetto sostanziale (mancanza dell'allestimento, motore non originale, necessità di restauro della carrozzeria) ne diminuisce la quotazione; un restauro totale o parziale già effettuato la aumenta. Allestimenti diversi dal cassone ma di grande serie (cisterne, furgonature) non variano la quotazione; il cassone ribaltabile non originale la diminuisce. Gli allestimenti speciali come bisarche, uffici mobili e simili sono da valutare caso per caso anche in base alla loro storia. Vengono quotati soltanto i veicoli ancora esistenti in un numero di esemplari tale da garantire un minimo volume di compravendite. I modelli non citati seguono indicativamente la quotazione del modello da cui derivano o di quello tecnicamente e cronologicamente più vicino.

valutazioni in crescita • valutazioni in discesa

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
ALFA ROMEO ITALIA				642N65/N6SR	7298	1969-63	3.500	190.38	171.74	1980-84	1.800	TIGRE I SERIE	6870	1958-63	4.000
430	5816	1939-50	8.000	642T65	7298	1969-63	4.200	190.38 SPECIAL	171.74	1980-84	2.800	LEONCINO I SERIE	3770	1950-53	4.000
800	8725	1940-50	10.000	639 N2/N3 (CMLE)	6650-7298	1965-68	3.500	190.26	13798	1980-84	2.500	TIGROTTO I SERIE	4156	1953-57	3.700
450/455	6330	1950-59	6.000	671N	6650	1962-55	7.800	190.33/36 TURBOSTAR	13798	1987-92	3.500	LEONCINO II/III SERIE	4156-4561	1957-62	1.200
900/950	8725	1950-58	9.500	671N2/N3	6650-7298	1965-63	3.700	190.42 TURBOSTAR	171.74	1984-92	2.000	TIGROTTO II SERIE E SUCCESS.	4561-4940	1963-70	800
MILLE	11050	1958-65	3.000	682N	10676	1952-55	8.200	190.48 TURBOSTAR	171.74	1989-92	4.000	LEONCINO IV SERIE E SUCCESSIVE	4561	1963-70	8.000
ROMEO/ROMEO2	1290	1954-67	2.000	682N2	10676	1956-61	3.500	190.48 TURBOSTAR SPECIALHP	171.74	1981-92	5.000	LUPETTO I SERIE	4156	1956-63	2.500
ROMEO/ROMEO2 DIESEL	1158	1954-67	2.200	682T2	10676	1956-61	4.200	300 PC	13298	1975-80	1.300	LUPETTO II SERIE	4561	1963-70	1.000
A11/A12/F11/F12	1290	1966-83	1.000	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
A11/A12/F11/F12 DIESEL	1760	1966-83	1.100	682T3	11548	1962-84	3.000	330.26	171.74	1980-84	1.500	TIGRE S	6870	1963-67	3.000
A15/A19/A38	3017-3300	1967-75	500	C40/C50	4678	1958-60	2.000	330.35	171.74	1980-84	1.600	TITANO	11150	1961-67	3.000
ASTRA ITALIA				682N4	11548	1970-84	2.000	LANCIA ITALIA				TITANO S	11150	1961-67	3.500
BM19/21/22	11580-17174	1966-80	1.000	682T4	11548	1970-84	2.400	3R0 464/564	6875	1938-47	12.000	10Q/120	7412	1967-70	1.500
BM25	19560-17174	1972-80	1.000	690N1/N2 4 ASSI	11548	1961-66	3.500	ESAR0	6875	1942-46	11.000	150	8905	1967-70	1.800
AUTOBIANCHI ITALIA				690N1/N2 3 ASSI - 690 T/T1/T2	11548	1961-66	4.200	ESATAU 864/864C	8245-8864	1948-56	10.000	DAINO/CERBIATTO/ORSETTO	4561	1960-72	800
VISCONTI/SCALIGERO I SERIE	3770	1958-59	2.000	690N3 4 ASSI	11548	1961-68	4.000	ESATAU 864A	8864	1955-57	13.000	190/280	14886	1970-75	3.200
VISCONTI/SCALIGERO II SERIE	4397	1959-68	1.500	690N4/T4	9819	1969-71	3.000	ESATAU B 503	8864	1956-62	6.000	OMT ITALIA			
AMBROSIANO/ESTENSE I SERIE	3770-4156	1958-59	1.800	1100 T/TN	1098-1901	1956-66	1.000	ESADELTA/ESADELTA B 401	8245	1959-66	2.500	MF (TUTTI I MODELLI)	11310-11548	1963-67	3.500
AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.500	618N1	2693	1965-67	1.300	BETA/BETA DIESEL/BETA 190	1908-1963	1950-61	4.000	PEUGEOT FRANCIA			
BEDFORD GRAN BRETAGNA				618N2/N3	3455	1967-77	800	JOLLY	1090	1959-63	1.500	J7/J8	1468-2304	1965-89	800
TM3300/4400	9308-12066	1975-80	1.500	625N1/N2 AUTOCARRO	2693-3455	1965-72	900	ESAGAMMA 516	10521	1962-66	2.500	RENAULT FRANCIA			
BIANCHI ITALIA				625N1/N2 FURGONE	2693-3455	1965-72	1.500	ESAGAMMA 516 TRATT/4 ASSI	10521	1962-66	3.000	ESTAFETTE	845-1289	1959-80	1.100
MILES/CM5	4939-4847	1934-52	8.000	645/650/662 I SERIE (N1/N2)	4678	1960-68	1.000	ESAGAMMA/ESAGAMMA E 519	10521	1966-68	2.600	SCANIA SVEZIA			
VISCONTI/SCALIGERO I SERIE	3770	1952-57	2.000	645/650/655/662 II SERIE (N2/N3)	4678	1970-74	800	ESAGAMMA/ESAGAMMA E 519 TR, 4 ASSI	10521	1966-68	3.200	110	11020	1969-76	2.100
AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	3770-4156	1952-57	1.800	643N1 - T/T1	9161	1963-70	1.400	ESAGAMMA E 520	10521	1968-75	3.000	140	14180	1969-76	2.500
FILARETE	5319	1951-56	2.800	693N1 - 619N/T1 SERIE	13798	1966-70	2.000	ESAGAMMA E 520 TRATT/4 ASSI	10521	1968-75	3.600	86	7790	1976-81	1.300
AUDAX	5319	1951-56	3.500	693N/T	12883	1966-70	2.000	ESADELTA C 402	9469	1967-75	2.000	111	11020	1976-81	1.500
CITROËN FRANCIA				238	1197-1498	1969-75	500	ESADELTA C 402 TRATT/4 ASSI	9469	1967-75	2.400	141	14180	1976-81	2.000
H/HY	1628-1911	1948-81	1.500	698N/T	9819	1970-73	1.200	SUPERJOLY	1488-1800	1965-70	2.000	82	7790	1981-88	1.000
H/HY DIESEL	1610-1946	1948-81	1.500	691N/T	13798	1970-73	2.200	MAGIRUS DEUTZ GERMANIA				112	11020	1981-88	1.200
FIAT ITALIA				619N1 II SERIE	13798	1970-73	3.000	150 D14	9500	1960-73	1.000	142	14190	1981-88	1.500
18BL/BLR	5650	1914-21	10.000	697N/T	13798	1971-73	1.500	230/232 D26	11330	1967-75	1.500	142T	14190	1981-88	2.000
15TER	4388	1913-22	10.000	673N/R/T - 129	7400	1970-82	1.000	380 D18	19145	1975-80	1.800	SPA ITALIA			
614/618 AUTOCARRO	1438-1944	1930-37	6.000	242	2498	1975-82	500	MAN GERMANIA				38R	4053	1936-46	10.000
614/618 FURGONE	1438-1944	1930-37	7.200	FORD EUROPA				F8 FONTON	11413	1956-69	1.000	UNIMOG GERMANIA			
621	2516	1930-35	8.000	TALUNUS TRANSIT	1498	1962-67	1.000	F7/F8/F9 CABINA SAVIEM	11413	1967-86	1.900	BOHRINGER	1767	1947-51	4.000
621/621N	4580	1934-39	10.000	TRANSIT I SERIE	2360	1967-77	500	MERCEDES GERMANIA				401/411	1767	1951-63	4.000
632N/633N	5540	1931-37	12.000	TRANSCONTINENTAL	14018	1974-80	1.800	LAK (TUTTI I MODELLI)	10810-15950	1960-82	1.800	404	2195	1955-80	1.000
634N III SERIE	8310-8355	1931-39	15.000	ISOTTA FRASCHINI ITALIA				LPI SERIE (ECCETTOL P333)	4580-10830	1950-65	1.700	406/416	1767	1963-88	2.000
626N	5750	1939-47	5.000	D85	5800	1937-46	8.000	LP333	10830	1958-61	3.000	VIBERTI ITALIA			
666N/N7	9365	1939-47	8.000	D80	7300	1937-46	12.000	LPI II SERIE	5765-15950	1970-74	1.500	BVF 203	10676-11548	1956-65	3.000
1100 BLR/ELR	1098	1948-53	4.000	IVECO ITALIA				L319	1767	1956-69	1.200	VOLVO TRUCKS SVEZIA			
640N	6032	1948-52	4.500	40	3455	1976-80	500	NG FINO 12.000 KG	5765	1973-88	800	F88	9602	1965-77	2.000
680N	10170	1948-52	7.000	65/75/90 PC (CIVILE)	3886-5184	1975-85	1.000	NG OLTRE 12.000 KG	9670-17426	1973-88	1.200	F89	19519	1970-77	2.000
615/615N	1385-1901	1951-61	2.000	50/55/65/75/90/100	3455-4561	1970-76	800	OM ITALIA				F10/N10 I SERIE	9600	1976-84	1.500
615N1	1385-1901	1960-68	1.500	110/130 NQ/NR/NT	5184-7412	1973-82	1.000	TITANO 137	11540	1937-45	35.000	F12/N12 I SERIE	11970	1976-84	1.700
642N	6650	1952-55	4.200	140/150/159 NQ/NT	9572	1976-82	1.000	TALURUS	5320	1939-47	7.000	VALUTAZIONI IN CRESCITA			
642T	6650	1952-55	5.000	160 NQ/NT	6129	1970-76	1.100	TALURUS 340	5320	1949-51	4.000	VALUTAZIONI IN DISCESA			
642N2/N6/NBR	6650	1955-58	4.000	180 NQ/NT	13798	1974-76	2.000	SUPER TALURUS	5836	1951-57	5.000	ALFA ROMEO ITALIA			
642T2/T6	6650	1955-58	4.800	170/190.26 NQ/NT	13798	1975-80	1.500	190.38	171.74	1980-84	1.800	ASTRA ITALIA			
				170/190.33/35 NQ/NT	17174	1975-80	1.500	190.38 SPECIAL	171.74	1980-84	2.800	AUTOBIANCHI ITALIA			
				190.35	17174	1980-84	1.500	190.26	13798	1980-84	2.500	BEDFORD GRAN BRETAGNA			
								190.33/36 TURBOSTAR	13798	1987-92	3.500	BIANCHI ITALIA			
								190.42 TURBOSTAR	171.74	1984-92	2.000	CITROËN FRANCIA			
								190.48 TURBOSTAR	171.74	1989-92	4.000	FIAT ITALIA			
								190.48 TURBOSTAR SPECIALHP	171.74	1981-92	5.000	FORD EUROPA			
								300 PC	13298	1975-80	1.300	ISOTTA FRASCHINI ITALIA			
								190.260/300 PC/PAC	9572-13798	1979-82	1.800	IVECO ITALIA			
								330.26	171.74	1980-84	1.500	LANCIA ITALIA			
								330.35	171.74	1980-84	1.600	MAGIRUS DEUTZ GERMANIA			
												OMT ITALIA			
												PEUGEOT FRANCIA			
												RENAULT FRANCIA			
												SCANIA SVEZIA			
												SPA ITALIA			
												UNIMOG GERMANIA			
												VIBERTI ITALIA			
												VOLVO TRUCKS SVEZIA			

LE AUTOMOBILI AMERICANE

I modelli sono raggruppati per «famiglie» di valore omogeneo, essendo molto vasto il numero di versioni. La cilindrata non compare in quanto praticamente ininfluente per fissare le valutazioni. I fuoristrada e alcuni modelli, più diffusi in Italia perché regolarmente importati all'epoca, compaiono invece nelle pagine precedenti. **I prezzi, riferiti al mercato americano, sono qui indicati in dollari**

valutazioni in crescita • valutazioni in discesa

Modello	Note	Anni	Dollari	Modello	Note	Anni	Dollari	Modello	Note	Anni	Dollari	Modello	Note	Anni	Dollari	
AMC/RAMBLER				CADILLAC				EL DORADO				CHEVROLET				
AMBASSADOR		1966-74	5.000	CONVERTIBILE		1961-74	15.000	BERLINA 4 PORTE		1959-60	17.000	CHECKER				
JAVELIN		1968-70	17.000	SKYLARK 2¼ PORTE		1961-63	5.000	LIMOUSINE (SERIE 75)		1959-60	18.000	MARATHON 6 CILINDRI		1961-70	5.000	
AMX		1968-70	30.000	SKYLARK CONVERTIBILE		1961-63	10.000	COUPE		1959-60	30.000	MARATHON 8 CILINDRI		1965-70	6.000	
HORNET		1970-75	4.000	RIVIERA		1963-65	20.000	ELDORADO CONVERTIBILE		1959	160.000	MARATHON 6 CILINDRI		1971-85	5.500	
GREMLIN		1971-78	4.000	GS 3504.00/455 COUPE		1965-73	18.000	ELDORADO COUPE		1959	45.000	MARATHON 8 CILINDRI		1971-85	6.500	
PACER		1975-80	5.000	GS 3504.00/455 CONVERTIBILE		1965-72	30.000	DE VILLE CONVERTIBILE		1959	90.000	CHEVROLET				
EAGLE		1981-87	6.000	RIVIERA		1966-73	15.000	CONVERTIBILE		1961-64	30.000	BERLINA 2¼ PORTE		1946-54	9.000	
BUICK				BERLINA 2¼ PORTE				LIMOUSINE				STATION WAGON				
BERLINA 2¼ PORTE		1946-54	14.000	BERLINA 4 PORTE		1946-52	17.000	CONVERTIBILE		1961-74	13.000	CONVERTIBILE		1946-48	75.000	
CONVERTIBILE		1946-60	55.000	LIMOUSINE (SERIE 75)		1946-52	18.000	ELDORADO COUPE		1965-70	18.000	CONVERTIBILE		1946-54	35.000	
STATION WAGON		1946-53	80.000	COUPE		1946-52	25.000	ELDORADO COUPE		1968-76	10.000	STATION WAGON		1949-58	15.000	
SKYLARK		1953	130.000	CONVERTIBILE		1946-58	80.000	ELDORADO CONVERTIBILE		1971-76	15.000	COUPE		1949-54	18.000	
STATION WAGON		1954-74	15.000	BERLINA 4 PORTE		1953-58	17.000	BERLINA 2¼ PORTE		1975-89	5.000	CORVETTE		(C1)	1953	200.000
SKYLARK		1954	100.000	LIMOUSINE (SERIE 75)		1953-58	18.000	LIMOUSINE		1975-89	7.500	CORVETTE		(C1)	1954-55	140.000
BERLINA 2¼ PORTE		1955-60	10.000	COUPE		1953-58	30.000	ALLANTE		1987-91	7.000	BERLINA 2¼ PORTE		6 CL-20%	1955-60	15.000
BERLINA 2¼ PORTE		1961-74	7.000	ELDORADO CONVERTIBILE		1953	200.000	SEVILLE SLS/STS		1994-01	3.000	COUPE		N+50%/6 C-20%	1955-57	30.000
				ELDORADO CONVERTIBILE		1954-58	120.000	ELDORADO TC		1994-01	5.500	CONVERTIBILE			1955-57	75.000
				ELDORADO COUPE		1955-58	35.000					NOMAD			1955-57	55.000

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.

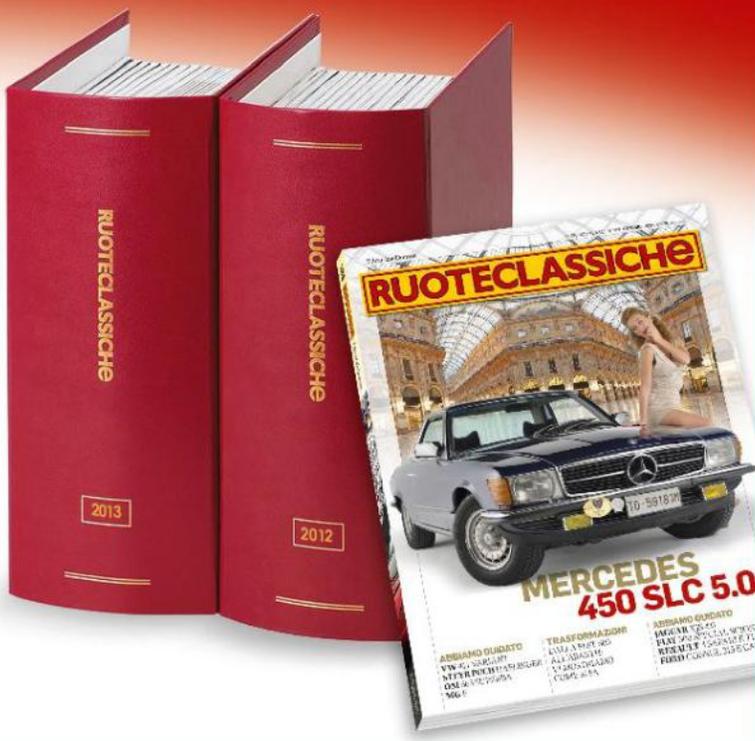
Ogni Raccoglitore

€ **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
CORVETTE	(C1) IN+50%	1956-60	85.000	CHALLENGER COUPÉ		1970-74	15.000	LIMOUSINE		1946-61	15.000	CARIBBEAN CONVERTIBLE		1953-56	80.000
COUPÉ	6 CL.-20%	1959-60	22.000	CHALLENGER CONVERTIBLE	HEM+150%	1970-72	16.000	COUPÉ		1951-61	23.000	BERLINA 2/4 PORTE		1957-58	12.000
CONVERTIBILE		1959-60	40.000	CHALLENGER RT COUPÉ	440+30%	1970-71	35.000	CONVERTIBILE		1951	30.000	HAWK		1958	25.000
CORNAIR 2/4 PORTE		1959-69	6.000	CHALLENGER RT CONVERTIBILE	440+20%	1970	75.000	CONVERTIBILE		1957-61	65.000	PLYMOUTH			
CORNAIR CONVERTIBILE		1960-65	12.000	EDSEL								BERLINA 2/4 PORTE		1946-56	8.000
BERLINA 2/4 PORTE/S.W.	BIG BLOCK+20%	1961-74	8.500	BERLINA 4 PORTE		1958	10.000	GHIA LIMOUSINE		1957-61	22.000	STATION WAGON		1946-49	50.000
COUPÉ	BIG BLOCK+20%	1961-66	15.000	COUPÉ		1958	15.000	BERLINA 2/4 PORTE		1962-74	8.000	CONVERTIBILE		1946-56	18.000
CONVERTIBILE	BIG BLOCK+20%	1961-66	35.000	CONVERTIBILE		1958	40.000	CONVERTIBILE		1962-68	15.000	STATION WAGON		1950-56	10.000
CORVETTE	(C1) IN+50%	1961-62	65.000	STATION WAGON		1958	12.000	COUPÉ		1961-83	3.500	FURY COUPÉ		1956	30.000
CORNAIR TURBO		1962-66	9.000	BERLINA 4 PORTE		1959-60	8.500	KAISER				BERLINA 2/4 PORTE		1957-60	10.000
NOVA 2/4 PORTE	V8+20%	1962-74	6.000	COUPÉ		1959-60	12.000	BERLINA/COUPÉ		1947-55	4.000	STATION WAGON		1957-60	12.000
CORVETTE	(C2) IN/BIG BLOCK+50%	1963-67	85.000	CONVERTIBILE		1959-60	30.000	DE LUXE CONVERTIBILE		1950	20.000	COUPÉ		1957-60	20.000
CORVETTE CONV.	(C2) IN/BIG BLOCK+50%	1963-67	85.000	STATION WAGON		1959	10.000	DARRIN CONVERTIBILE		1954	80.000	CONVERTIBILE		1957-60	55.000
CHEVELLE 2/4 PORTE		1964-74	10.000	FORD								FURY COUPÉ		1957-58	45.000
NOVA/SS V8	BIG BLOCK+50%	1966-70	10.000	T TOURING		1928-27	20.000	LINCOLN				VALIANT 2/4 PORTE		1960-70	3.500
CHEVELLE CONVERTIBILE		1966-72	25.000	T SEDAN/COUPÉ		1928-27	15.000	2/4 PORTE	CONTINENTAL+20%	1946-48	25.000	BERLINA 2/4 PORTE		1961-74	7.000
CHEVELLE SS	BIG BLOCK+30%	1966-74	23.000	A SEDAN/COUPÉ		1927-32	18.000	CONVERTIBILE	CONTINENTAL+20%	1946-48	55.000	STATION WAGON		1961-74	7.000
CHEVELLE SS CONVERTIBILE		1966-72	40.000	A PHAETON		1927-32	25.000	BERLINA 2/4 PORTE		1949-55	20.000	CONVERTIBILE		1961-70	15.000
COUPÉ	BIG BLOCK+20%	1967-74	15.000	A ROADSTER		1927-32	35.000	CONVERTIBILE		1949-55	55.000	VALIANT CONVERTIBILE		1963-66	7.000
CONVERTIBILE	BIG BLOCK+20%	1967-74	18.000	V8 SEDAN/COUPÉ		1932-34	38.000	BARRACUDA COUPÉ	BIG BLOCK+40%	1964-67	14.000	BARRACUDA CONVERTIBILE		1967-69	20.000
CAMARO COUPÉ	6 CL.-30%	1967-73	10.000	V8 PHAETON		1932-34	45.000	ROADRUNNER/GTX COUPÉ	HEM+150%	1967-73	35.000	ROADRUNNER CONVERTIBILE		1969-70	40.000
CAMARO CONVERTIBILE	6 CL.-30%	1967-69	20.000	V8 ROADSTER		1932-34	80.000	SUPERBIRD	HEM+80%	1970	135.000	BARRACUDA COUPÉ		1970-71	26.000
CAMARO Z 28	RS/SS+20%	1967	45.000	V8 STATION WAGON		1934-42	80.000	BARRACUDA CONVERTIBILE		1970-72	17.000	CUDA COUPÉ	440+50%/HEM+150%	1970-71	40.000
CAMARO Z 28	BIG BLOCK+20%	1968-73	35.000	V8 COUPÉ		1935-42	35.000	CUDA CONVERTIBILE	440+50%	1970-71	70.000	BARRACUDA COUPÉ		1972-74	20.000
CORVETTE COUPÉ	(C3) BIG BLOCK+30%	1968-74	30.000	V8 ROADSTER/CONVERTIBILE		1935-42	65.000	MERCURY				BERLINA 2/4 PORTE		1946-52	8.000
CORVETTE CONV.	(C3) BIG BLOCK+30%	1968-75	45.000	BERLINA 2/4 PORTE		1946-51	14.000	BERLINA 4 PORTE		1946-51	12.000	CONVERTIBILE		1946-52	40.000
CHEVELLE SS 454	LS 6+50%	1970-72	35.000	STATION WAGON		1946-51	70.000	BERLINA 2 PORTE/COUPÉ		1946-51	25.000	STATION WAGON		1946-52	45.000
CAMARO COUPÉ	6 CL.-30%	1975-81	10.000	COUPÉ		1946-51	18.000	STATION WAGON		1946-48	60.000	CONVERTIBILE		1946-52	45.000
CORVETTE COUPÉ	(C3)	1975-82	15.000	CONVERTIBILE		1946-51	35.000	SPORTSMAN CONVERTIBILE		1946-47	120.000	COUPÉ		1949-52	14.000
CAMARO COUPÉ	4/6 CL.-30%	1982-91	5.500	SPORTSMAN CONVERTIBILE		1946-48	150.000	BERLINA 2/4 PORTE		1952-59	10.000	BERLINA 2/4 PORTE		1953-60	10.000
CORVETTE	(C4)	1983-94	7.000	BERLINA 2/4 PORTE/STATION W.		1952-74	9.000	STATION WAGON		1952-59	20.000	COUPÉ		1953-60	14.000
CORVETTE COUPÉ	(C4)	1985-91	11.000	CONVERTIBILE		1952-59	40.000	CONVERTIBILE		1952-59	40.000	STATION WAGON		1953-60	40.000
CORVETTE CONV.	(C4)	1986-91	17.000	HARDTOP		1952-59	15.000	BERLINA 2/4 PORTE		1960-74	6.500	STATION WAGON		1953-60	15.000
CORVETTE ZR1		1991-95	25.000	SKYLINER/CROWN VICTORIA GLASS TOP		1954-56	25.000	SAFARI		1960-70	17.000	BONNEVILLE CONVERTIBLE	IN+20%	1957-58	140.000
CORVETTE COUPÉ	(C4)	1992-95	12.000	THUNDERBIRD CONVERTIBLE	I.S.	1955-57	55.000	BONNEVILLE COUPÉ	IN+20%	1958	70.000	BERLINA 2/4 PORTE		1961-74	9.000
CORVETTE CONV.	(C4)	1992-95	18.000	SKYLINER CONVERTIBLE		1957-59	45.000	COUGAR COUPÉ		1963-70	10.000	COUPÉ		1961-74	12.000
CORVETTE COUPÉ	(C5)	1996-03	15.000	THUNDERBIRD COUPÉ	I.S.	1959-60	18.000	COUGAR ELIMINATOR COUPÉ		1967-73	25.000	CONVERTIBILE		1961-75	17.000
CORVETTE CONV.	(C5)	1996-03	20.000	CONVERTIBILE		1959-60	35.000	COUGAR CONVERTIBLE		1969-73	23.000	TEMPEST 2/4 PORTE/STATION W.		1961-64	5.500
CORVETTE COUPÉ 50' ANNIV.	(C5)	2002-03	18.000	FALCON 2/4 PORTE		1961-70	5.000	METROPOLITAN				TEMPEST CONVERTIBLE		1961-64	10.000
CORVETTE CONV. 50' ANNIV.	(C5)	2002-03	22.000	FALCON SPRINT COUPÉ V8		1961-63	15.000	COUPÉ		1954-62	10.000	GRAND PRINX COUPÉ		1962-66	14.000
CHRYSLER				FALCON SPRINT CONVERTIBILE V8		1961-63	20.000	CONVERTIBILE		1954-62	15.000	GTO COUPÉ		1964-67	35.000
BERLINA 2/4 PORTE		1946-56	10.000	THUNDERBIRD COUPÉ	II-IV S.	1961-66	14.000	OLDSMOBILE				GTO CONVERTIBLE		1964-67	50.000
CONVERTIBILE		1946-56	55.000	THUNDERBIRD CONVERTIBILE	II-IV S.	1961-66	22.000	BERLINA 4 PORTE		1946-60	10.000	TEMPEST 2/4 PORTE/STATION W.		1965-74	6.000
TOWN & COUNTRY CONVERTIBILE		1946-48	130.000	MUSTANG COUPÉ	6 CL.-20%	1964-66	20.000	STATION WAGON	(WOODY)	1946-48	70.000	LE MANS 2/4 PORTE/STATION W.		1965-74	8.000
TOWN & COUNTRY BERLINA		1946-48	55.000	MUSTANG FASTBACK	6 CL.-20%	1964-66	25.000	COUPÉ		1946-60	15.000	TEMPEST CONVERTIBLE		1965-72	18.000
TOWN & COUNTRY CONVERTIBILE		1949-9	110.000	MUSTANG CONVERTIBILE	6 CL.-20%	1964-66	30.000	CONVERTIBILE		1946-60	60.000	LE MANS CONVERTIBLE		1965-72	18.000
TOWN & COUNTRY STATION W.		1949-50	45.000	FAIRLANE/TORINO 2/4 PORTE		1965-74	8.000	STATION WAGON		1949-60	15.000	FIREBIRD COUPÉ		1967-81	15.000
300 COUPÉ		1955-61	85.000	FAIRLANE GT COUPÉ		1966-67	14.000	FIESTA CONVERTIBILE		1953	125.000	FIREBIRD CONVERTIBILE		1967-69	35.000
BERLINA 4 PORTE/STATION W.		1957-61	20.000	FAIRLANE GT CONVERTIBILE		1966-67	18.000	F 85 2/4 PORTE		1961-64	5.000	GRAND PRINX COUPÉ		1967-74	12.000
COUPÉ		1957-61	25.000	MUSTANG COUPÉ	6 CL.-20%	1967-68	23.000	F 85 STATION WAGON		1961-64	5.500	GTO COUPÉ	JUDGE+20%	1968-72	40.000
CONVERTIBILE		1957-61	75.000	MUSTANG FASTBACK	6 CL.-20%	1967-68	30.000	F 85 CONVERTIBLE		1961-64	10.000	GTO CONVERTIBILE	JUDGE+50%	1968-72	65.000
300 CONVERTIBILE		1957-61	150.000	MUSTANG CONVERTIBILE	6 CL.-20%	1967-68	30.000	BERLINA 4 PORTE		1961-74	8.000	TRANS AM		1969	120.000
BERLINA 4 PORTE/STATION W.		1962-74	6.500	THUNDERBIRD 4 PORTE	V.S.	1967-71	9.000	CONVERTIBILE		1961-74	8.000	TRANS AM		1970-73	35.000
COUPÉ		1962-74	10.000	THUNDERBIRD COUPÉ	V-VI S.	1967-76	12.000	COUPÉ		1961-74	20.000	TRANS AM		1974-81	20.000
CONVERTIBILE		1962-70	20.000	MUSTANG COUPÉ I.S. (RESTYLING)		1969-73	12.000	STARFIRE CONVERTIBILE		1961-63	25.000	TRANS AM		1982-91	5.000
300 H/J/K/L		1962-65	25.000	MUSTANG COUPÉ II SERIE		1974-78	5.000	STARFIRE COUPÉ		1962-63	18.000	SHELBY			
300 H/K/L CONVERTIBILE		1962-65	30.000	MUSTANG COUPÉ III SERIE		1979-86	6.000	JETFIRE TURBO		1962-63	8.000	MUSTANG GT 350 COUPÉ		1965	150.000
300 HURST COUPÉ		1970	20.000	THUNDERBIRD COUPÉ I.S. (RESTYLING)		1983-88	5.500	442 COUPÉ		1965-69	18.000	MUSTANG GT 350 COUPÉ		1967-70	90.000
TOWN AND COUNTRY		1983-87	3.000	MUSTANG CONVERTIBILE I.S. (RESTYLING)		1989-97	5.000	442 CONVERTIBILE		1965-69	35.000	MUSTANG GT 500 COUPÉ		1967-70	130.000
DE SOTO				MUSTANG COUPÉ IV SERIE		1974-78	5.000	TORONADO COUPÉ		1966-70	18.000	MUSTANG GT 500 CONVERTIBILE		1969-70	175.000
BERLINA 2/4 PORTE		1946-56	8.000	MUSTANG COUPÉ V SERIE		1979-86	6.000	HURST OLDS		1968-69	30.000	STUDEBAKER			
STATION WAGON	(WOODY)	1946-56	80.000	THUNDERBIRD COUPÉ	VII-VIII S.	1977-82	4.000	442 COUPÉ		1970-72	28.000	BERLINA 2/4 PORTE		1946-66	10.000
CONVERTIBILE		1946-56	50.000	MUSTANG COUPÉ	III SERIE	1979-86	6.000	442 CONVERTIBILE		1970-72	40.000	CONVERTIBILE		1946-52	24.000
BERLINA 4 PORTE/STATION W.		1957-61	15.000	THUNDERBIRD COUPÉ	IX S.	1983-88	5.500	RALLYE 350		1970	25.000	COUPÉ		1953-55	18.000
COUPÉ		1957-60	25.000	MUSTANG CONVERTIBILE	III SERIE	1979-86	6.000	TORONADO COUPÉ		1973-75	12.000	HAWK		1955-61	18.000
CONVERTIBILE		1957-60	80.000	THUNDERBIRD COUPÉ	IX S. (REST.)	1987-93	8.500	TORONADO COUPÉ		1979-85	7.000	LARK 2/4 PORTE		1959-63	8.000
BERLINA 2/4 PORTE/S.W.		1961-74	10.000	THUNDERBIRD COUPÉ	X S.	1983-88	5.500	TORONADO COUPÉ		1986-90	6.000	LARK CONVERTIBILE		1960-63	14.000
COUPÉ		1961-74	10.000	FRAZER								DAYTONA CONVERTIBILE		1960-63	15.000
CONVERTIBILE		1961-70	18.000	BERLINA	HARDTOP 4 P.+20%	1947-51	9.000	HUDSON				AVANTI		1963-64	25.000
CORONET RT/SUPER BEE	HEM+50%	1965-71	35.000	CONVERTIBILE		1947-51	20.000	BERLINA		1946-57	13.000	AVANTI II COUPÉ		1965-91	20.000
CHARGER	1968-70+50%	1966-74	15.000	HENRY J/ALLSTATE								AVANTI II CONVERTIBILE			



CERA LIQUIDA SUPERVELOCE LAST TOUCH



LA CERA PIÙ AMATA DAI COLLEZIONISTI

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

USALA DOVE VUOI, QUANDO VUOI, SENZA FATICA!

SEGUICI SU

PRODUZIONE E SVILUPPO 100% MADE IN ITALY
TRADIZIONE ITALIANA
DAL 1965 ABBIAMO CURA DELLA TUA AUTO

IN VENDITA SU
www.auto-spa.it

MORDE.



NUOVA RCZ *R* 270 CV

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

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

NUOVA PEUGEOT RCZ R

MOTION & EMOTION



PEUGEOT