

RUOTECLASSICHE

ruoteclassiche.it

PEUGEOT 302 DARL'MAT PROVA DI FORZA



PEZZI UNICI

INNOCENTI 186 GT
LA "FERRARINA" MAI NATA



I LUOGHI DEL CULTO

L'ALTRO MUSEO
ALFA ROMEO A LEGNANO



EVENTI

A GARLENDIA IN 900
CON LA FIAT 500





VENDITE A TRATTATIVA PRIVATA PRESSO LA KIDSTON SA



Sopra **1955 MERCEDES-BENZ 300SL 'Ali di Gabblano'**

PORTFOLIO CLIENTI 1930 Delage D8N Mouette di Chapron • 1957 AC Ace Bristol
1962 Ferrari 400 Superamerica Coupé Aerodinamico (ex-Salone di Ginevra)
1985 Ferrari 288 GTO • 1985 Porsche 962 (due arrivi sul podio alla 24 Ore di Daytona)
1987 Porsche 959 Komfort • 1989 Aston Martin V8 Vantage Volante • 1991 Ferrari F40
Alcune delle auto attualmente disponibili non sono state incluse in questa lista per rispettare la privacy dei clienti



44

50

102

Promosse alla Sarthe

Con la sua carrozzeria aerodinamica in lega leggera, la Peugeot "302 Darl'mat Spécial Sport" era nata per ben figurare a Le Mans.

Obiettivo raggiunto, grazie a un 7°, a un 8° e a un 10° posto assoluti alla "24 Ore" del 1937.

Servizio a pag. 32.

facebook

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



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



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



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

AUTOMOBILI**Regine del passato**

Peugeot "302 Darl'mat Spécial Sport" 1937:
Obiettivo Le Mans

32

Pezzi unici

Innocenti "186 GT" 1964:
L'incompiuta Ferrarina

38

Nate per correre

Alfa Romeo "8C" 1935:
Un sogno in pista

44

Impressioni

BMW "2002 tii" 1971: *Reminiscenze di gioventù*

50

Fiat "850 Idroconvert" 1968:

Avanguardia automatica

56

Ginetta "G32 1.6i Convertible" 1992:

L'imprendibile inglese

64

Lancia "Appia Convertibile" Vignale 1957:

Un'ambita conquista

70

Fiat "Balilla 4 Marce" 1936:

Colpo di fulmine

76

Volkswagen Porsche "914 S" 1971:

Bruttina ma sexy

82

La storia

Fiat "850":
Da un'unica base una gamma per tutti

62

Youngtimer

Audi "A4 Cabriolet" 2001-05:
Scappatella d'estate

86

TUTTOCLASSICO**Veicoli industriali**

Lancia "Omicron 256 C" Macchi 1930:
Testimone essenziale

94

STORIA E COSTUME**Anniversari**

Opel Design Studio: *Questione di stile*

98

Grandi eventi

Goodwood Festival of Speed:

Benvenuti in paradiso

102

XXXI Meeting Internazionale di Garlenda:

Il paese della 500

108

Cuervo y Sobrinos Cup:

Cronometri e scalate

114

I luoghi del culto

Concessionaria Flli Cozzi Legnano:

L'altro museo Alfa Romeo

118

Specialisti

Gunnar Porsche Racing:

Il tocco magico

124

MERCATO**Vendite all'asta**

Una Rossa regina di Goodwood

128

Mai tante Stelle in una sola asta

131

Tutti pazzi per Le Mans Classic

132

Il polso del mercato

Vendite all'asta, un mercato globale

139

Vendo&Compro

Un ponte fra la domanda e l'offerta

140

Quotazioni

Dieci gradi di valore

158

I prezzi dei veicoli industriali e commerciali

175

I prezzi delle auto americane

176

RUBRICHE

Editoriale *Quella Gioconda non più italiana...* 5

Flashback

Gianni Lancia:

Una vita tra ambizioni, corse e riserbo

6

Fatti e persone

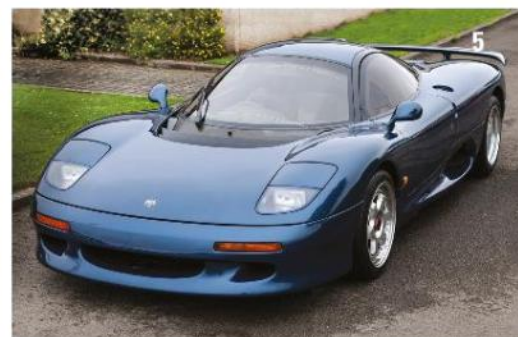
8

Posta

28

Appuntamenti con le storiche

134



- 1 1984 PEUGEOT 205 TURBO 16 Telaio no. VF3741R76E5100117
Meno di 1.700 km da nuovo; no. 117 su 200 della versione stradale dell'ultima macchina che vinse il Gruppo B nel Mondiale Rally
- 2 1954 ASTON MARTIN DB2/4 Telaio no. LML/664
Il meglio di entrambi i mondi; Godersi il suo metallo lucidato o da la possibilità di rifinirla a gusto; Restaurata da un esperto del marchio britannico; Numerose fatture del restauro
- 3 1967 FERRARI 330 GT 2+2 Carrozzeria di Pininfarina; Telaio no. 9177 GT
Certificata Ferrari Classiche e appena tagliandata; Condizioni molto originale con aria condizionata, radio, alzacvetri elettrici opzionali e molto raro servosterzo; Numeri corrispondenti; Include manuali ed attrezzi
- 4 1955 LANCIA AURELIA B24 SPIDER AMERICA Carrozzeria di Pinin Farina; Telaio no. B24-1049
Esemplare restaurato bene, con tanti accessori rari da nuovo, tra cui contagiri e fanali supplementari integrati al muso
- 5 1991 JAGUAR XJR 15 Telaio no. 21
Basata sulla 9 XJR da corsa sviluppata da Jaguar Sport e da Tom Walkinshaw Racing; Feroce motore a 12 cilindri; Meno di 2.500 chilometri da nuovo

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

LONDON BATTERSEA EVOLUTION
8 SETTEMBRE 2014

MILAN +39 02 9475 3812

UK +44 (0) 20 7851 7070

CANADA +1 519 352 4575

RM
RM AUCTIONS

www.rmauctions.com

QUELLA GIOCONDA NON PIÙ ITALIANA...

Ricevo e pubblico volentieri. "Caro direttore, sono un vostro affezionato lettore e mi rivolgo a lei in quanto persona perbene e appassionato d'auto. Oggi, per caso, ho scoperto che la collezione del museo Maranello Rosso è stata venduta a un signore olandese, socio di Bonhams. Dopo pochi giorni dalla compravendita è stato reso noto che la mitica '250 GTO', targata MO 80576, dell'ancora più mitico Fabrizio Violati, verrà venduta all'asta il 14 agosto, assieme ad altre auto appartenute al compianto Violati (...). Non ho parole per esprimere lo sdegno più assoluto. La collezione di Ferrari per antonomasia è stata ceduta all'estero senza che nessuno, tra Ferrari (rectius, Fiat) e, mi permetta, il Governo italiano, abbia fatto qualcosa per preservare questa parte fondamentale del nostro patrimonio nazionale". La lettera prosegue ben oltre e con toni sempre più accesi. Ci fermiamo qui. Non me ne voglia il "27enne divorato dalla passione per l'Italia e le auto italiane" che si firma con nome e cognome.

Lo spunto, però, ci è utile per alcune precisazioni. La prima è che la prelibatissima Collezione Maranello Rosso, che anima tutti gli appassionati, non è mai stata in territorio italiano: la sua sede, sin dalla fondazione nel 1989, è nello Stato sovrano della Repubblica di San Marino. Come poi ci ha ribadito per iscritto la famiglia Violati, pregandoci di preservare la memoria del compianto Fabrizio senza speculazioni, la collezione non è di loro proprietà. Insomma, nessun delitto si è consumato: non "abbiamo venduto un'altra Gioconda". Certo, il fatto che la "250 GTO" ex Violati monti ancora la targa Modena si prestava a equi-

voci, ma l'auto non ha più da tempo documenti italiani. Da quanto riferitoci da fonti attendibili, la Collezione Maranello Rosso è stata rilevata da un gruppo di investitori e si prepara a essere ceduta in larga parte il 14 e 15 agosto. La "250 GTO" telaio numero 3851 sarà dunque assegnata per incanto, con un'offerta senza riserva. Paradossalmente, potrebbe passare di mano per un valore simbolico... Tuttavia, si stima che la cifra di aggiudicazione potrà assestarsi tra i 30 e i 50 milioni di dollari. Il destino tragico dell'auto nel periodo pre-Violati potrebbe giocare a sfavore di un nuovo record. Detto tutto questo, una riflessione dobbiamo dividerla. Viviamo, ahinoi, in uno stato di terrorismo psicologico e fiscale, dove non ci è più consentito mettere in mostra alcuna delle nostre opere d'arte, pena stangate e persino ritorsioni sociali.

Così, una delle Ferrari più iconiche di sempre, costruita in appena 36 esemplari, acquistata da Violati nel 1965 e con lui sempre rimasta, con buona pace di tutti potrebbe abbandonare definitivamente lo Stivale. Probabilmente, al momento di andare in stampa, lo ha persino già fatto. Come d'altro canto accade fin troppo spesso anche a "pezzi" meno pregiati. Ruoteclassiche aveva già evidenziato la questione con l'inchiesta sul numero di marzo "Emigrazione di massa", che denunciava quanto il nostro Paese sia ormai ritenuto "terra di conquista", con le ultime perle nostrane pronte a espatriare per rimpolpare lidi di maggiore serenità. Un fenomeno che dobbiamo trovare il modo di contrastare e che, con l'aiuto degli organi più autorevoli di questo settore, ci impegneremo a combattere.

P.S. Chiudo con un amarcord personale. Ragazzino alle prime armi con il mestiere, ho avuto il grande piacere di salire in auto con Fabrizio Violati che, guidando tra una curva e l'altra del circuito di Misano la sua "F40" rossa, mi diceva "quest'auto la spacciano come vettura da corsa, ma non è mica adatta per la pista...". E dava giù di gas con i due turbo, uno per bancata, che soffiavano a più non posso. Più tardi, con uno dei suoi uomini sono salito sulla "250 LM": mi dovevo tenere saldamente con la mano destra a cavallo della spalla alla porta sinistra, per restare ancorato al sedile. Speriamo che almeno una delle "250" resti lì dov'è. Io quella giornata non la scorderò mai più.

 @davgiud

Verso un nuovo record

La "250 GTO" del 1962 della Collezione Maranello Rosso, numero di telaio 3851, fu acquistata da Fabrizio Violati nel 1965 e da lui salvata dalla rottamazione.

A metà agosto sarà venduta all'asta di Bonhams in California: si preannuncia un nuovo primato di assegnazione, con una stima tra i 30 e i 50 milioni di dollari.



di Gianni Cancellieri



UNA VITA TRA **AMBIZIONI CORSE E RISERBO**

Stile impeccabile

A destra. 20 febbraio 1954: Gianni Lancia, sorridente, scambia qualche battuta con Alberto Ascari durante un test della "D50". Nella pagina a fianco. Tolta la giacca e svestiti i panni del manager, Gianni Lancia non disdegnava occuparsi di qualche lavoretto manuale. Qui è alle prese con un intervento di saldatura.



Nel ricordare Gianni Lancia, scomparso il 30 giugno scorso, è necessario mettere ordine ai pensieri che si contendono lo spazio della memoria. Anzitutto echeggia quasi musicalmente quel nome squillante - Lancia - carico di un fascino che solo agli ignari di storia dell'automobile può sfuggire. Vincenzo Lancia (1881-1937) padre di Gianni e delle sue sorelle Anna Maria ed Eleonora, fu tra i pionieri dell'automobile uno dei più fecondi e autenticamente geniali.

Fu anche un grande pilota di rango internazionale che tuttavia, divenuto costruttore nel 1906, bandì le corse dagli obiettivi della sua industria, ritenendole eccessivamente costose e comunque non adeguate a propagandare auto di qualità raffinata quali le Lancia furono fin dall'inizio. Chi infranse questo severo orientamento aziendale fu Gianni Lancia, poco più che dodicenne alla morte del padre, essendo nato alla fine del 1924 (per inciso, compiva gli anni lo stesso giorno di Tazio Nuvolari, il 16 novembre). Sua madre, Adele Miglietti, prese in mano le redini della società e con il vecchio gruppo dirigente la condusse attraverso la guerra, le distruzioni delle fabbriche, l'avvio della ricostruzione. Gianni era ancora studente, stava per laurearsi in ingegneria all'Università di Pisa quando, nel 1948, fu nominato direttore generale e avviò ben presto un piano di rinnovamento della gamma.

Nel giro di due anni vide la luce un modello inedito, l'"Aurelia", spinta dal primo motore V6 di serie al mondo, e capostipite di una famiglia di berline, di coupé e di spider ancor oggi ammirate e de-

siderate da collezionisti di ogni dove. Furono le brillanti prestazioni e la tenuta di strada di quella vettura, sperimentata con successo in corsa da clienti-piloti a convincere Gianni Lancia a compiere il grande passo. Creò un reparto corse che, sotto la guida di Vittorio Jano, diede vita alla leggendaria serie "Tipo D-Competizione", vetture Sport che dominarono corse come la Carrera Panamericana, la Mille Miglia e la Targa Florio.

Lancia decise allora di puntare all'obiettivo più ambizioso, la Formula 1, concentrando ogni sforzo sulla realizzazione della monoposto "D50" che esordì a fine 1954 mostrando doti promettenti, ma purtroppo la situazione precipitò. Ascari, in testa al G.P. di Monaco, volò in mare, fu ripescato quasi incolume, ma quattro giorni dopo si uccise a Monza provando una Ferrari. I conti della Lancia erano in rosso e Gianni si trovò contro la maggioranza del consiglio di amministrazione, per cui si dimise uscendo di scena e cambiando attività.

Si trasferì in Brasile occupandosi di commercio di alimentari in scatola e non accettando più di parlare della sua vicenda, comunque straordinaria. Sposò la giovane attrice Jacqueline Sassard, da cui ebbe un figlio, Lorenzo, il suo terzo dopo i due avuti da un primo matrimonio, Mariele e Vincenzo Jr. Tornato in Europa e stabilitosi a Saint-Jean-Cap-Ferrat, mantenne fino all'ultimo il suo rigoroso riserbo. Ma la luce della sua cometa non si è spenta con lui e nemmeno con l'annuncio, di pochi giorni precedente, che le automobili Lancia non saranno più commercializzate oltre i confini del nostro Paese. **R**

CON L'ALFA "6C 1750" AL VIA DELLA BREBEMI



Massima autorità

In alto. Il Presidente del Consiglio Matteo Renzi taglia il nastro della A35. Al suo fianco si riconoscono il ministro delle Infrastrutture Maurizio Lupi e il presidente della BreBeMi Francesco Bettoni. Sotto. Il tracciato, lungo 62,1 km. Più a destra, la colonna delle "storiche". In basso. Francesco Bettoni sulla OM "Superba" della Mille Miglia e l'Alfa Romeo "6C 1750 GS" del 1930 della Collezione Quattroruote.

Mercoledì 23 luglio è stata inaugurata dal Presidente del Consiglio Matteo Renzi l'A35 BreBeMi, l'autostrada di 62,1 km che collega Brescia a Milano e i cui primi passi furono mossi ben diciotto anni fa. Dal punto di vista operativo è stata invece realizzata in cinque anni e, secondo le previsioni, potrà ridurre del 60% il traffico pesante sulla viabilità locale.

Per l'occasione, una carovana di auto storiche ha percorso la nuova arteria partendo dal Centro di Manutenzione di Fara Oliviana, a metà circa del tracciato. Una parte delle vetture è andata in direzione di Brescia, l'altra in direzione di Milano. Noi eravamo presenti con l'Alfa Romeo "6C 1750 GS" del 1930 del-

la Collezione di Quattroruote che ha mostrato sulle tre immacolate corsie, praticamente deserte, tutta la sua grinta. Le altre vetture, una cinquantina, appartenevano ad amici della Mille Miglia, del Club Milanese Auto Moto d'Epoca e del Veteran Car Club di Como: la più vecchia era la OM "Superba" del 1928 sulla quale ha preso posto anche il presidente della BreBeMi Francesco Bettoni. Numerose le Alfa Romeo, le Lancia e le Fiat, ma c'erano anche Riley, Lotus, Abarth, Giannini e una rara barchetta Roselli Colli "1100". Costata 1,6 miliardi di euro in Project financing, la BreBeMi attraversa cinque province, dispone di due gallerie e sei caselli ma il suo pedaggio è più salato di quello della vicina A4. (Alfredo Albertini)



FOTO DI ALFREDO ALBERTINI



DAL 23 AL 26 OTTOBRE

PADOVA GUARDA AI GIOVANI

“A rendere l'auto d'epoca un prodotto perfetto per le nuove generazioni sono il prezzo accessibile, il valore dell'investimento e la possibilità di distinguersi ed esprimere la propria sensibilità in maniera originale e raffinata". Parola di Mario Carlo Baccaglini, patron di Auto e Moto d'Epoca di Padova, che raccoglie dal comparto dell'auto d'epoca un messaggio chiaro: i giovani guardano alle "classiche" con interesse sempre crescente. "Va sfatato cioè il mito che confina i modelli del passato a lusso per pochi" spiega, lanciandosi anche in qualche esempio: "Una vettura inimitabile come l'Alfa Romeo 'Duetto' si aggira sui 10 mila euro. Costa, perciò, come un'utilitaria. Ma il suo valore, anziché dimezzarsi nell'arco di un anno, raddoppia: da 6 mila a 12 mila euro per un 'Maggiolino' Volkswagen, da 80 a 150 mila per un Porsche '356'". Insomma, c'è di che guardare al futuro del settore con rinnovata fiducia, consapevoli che il testimone in mano alle "leve mature" del collezionismo possa essere passato con grande serenità ai venti-trentenni di oggi, frequentatori ormai assidui di raduni e saloni in tutta la penisola. Per la sua 31ª edizione, il Salone di Padova si fa interprete di questo trend incoraggiante e incassa già il tutto esaurito: 1600 espositori sui 90 mila metri quadrati distribuiti in 11 padiglioni. La kermesse, in programma dal 23 al 26 ottobre, avrà quest'anno il patrocinio di Ruoteclassiche, confermandosi come uno degli appuntamenti dedicati alle "storiche" più importanti del panorama europeo, in crescita costante sia sul fronte delle presenze professionali sia dal punto di vista dei visitatori (nel 2013 sono stati ben 74 mila, un record). Tra la Case che hanno già annunciato la propria presenza a Padova, ci sono Alfa Romeo, Abarth, Audi, BMW, Maserati, Mercedes, Peugeot, Porsche, Toyota, Volkswagen e Volvo. Ma, come da tradizione, il piatto forte della manifestazione padovana starà tutto nel mix di cultura e affari; si annuncia fitto il calendario degli incontri di approfondimento con personalità di spicco del comparto (ne parleremo via via che si delinea il programma), come pure serrato sarà l'incontro tra domanda e offerta, con migliaia di auto in vendita, club e registri di marca.



CRITERIUM ROMA

“FLAMINIA” AL QUIRINALE

Due Lancia "Flaminia 335" del 1961 in dotazione alla Presidenza della Repubblica hanno accolto, il 7-8 giugno, nel cortile d'Onore del Quirinale, i partecipanti alla 40ª rievocazione del Criterium Roma - 2° Trofeo Roberto Bonazzi, organizzato dal Circolo Romano La Manovella con il patrocinio dell'Arma dei Carabinieri. Le due vetture, tuttora utilizzate nelle occasioni ufficiali, tra le quali la sfilata del 2 giugno, fanno parte di un lotto di quattro "Flaminia", appositamente carrozzate dalla Pininfarina negli anni 60 per le cerimonie ufficiali. Gli altri due esemplari si sono accasati fuori delle mura del Quirinale: il primo, dopo un minuzioso restauro, fu donato dal presidente Ciampi al Museo di Torino; il secondo, oggi custodito presso il Museo della Cecchignola di Roma, è stato certificato con targa di storicità dal Circolo Romano La Manovella, il cui presidente Roberto Isidori ha già mosso i primi passi ufficiali per certificare con targa Asi le due Flaminia ospiti speciali del Criterium Roma. Un bel gesto, che va in direzione opposta rispetto alle scelte di politica industriale fatte dal management del gruppo Fiat, che sembra non aver dato futuro al marchio Lancia. Da notare infine che, non a caso, nelle cerimonie ufficiali, il Presidente Napolitano mostra di preferire le gloriose "Flaminia" alle più recenti "Kappa". (Gennaro Forgione)



GENNARO FORGIONE

TROFEO AIDO

REGOLARITÀ E CUORE

Molti eventi per auto storiche supportano iniziative di solidarietà. Nel caso del Trofeo Aido si è verificato il processo inverso: operando in un territorio come quello della provincia di Brescia, considerato culla del motorismo storico, il Gruppo Aido di Gardone Val Trompia ha identificato in una gara per vetture d'epoca il migliore metodo per promuovere gli ideali della donazione degli organi. Ottenuta la collaborazione di alcuni appassionati della Scuderia Brescia Corse, nel 1997 prese il via la gara intitolata a Monica Giovannelli; 17 anni più tardi, dopo la pausa del 2013, il Trofeo Aido è una realtà consolidata, nota per la qualità delle vetture partecipanti (fino al 1961) e i bellissimi tracciati tra le valli e i laghi bresciani. Il programma 2014 prevede le verifiche sabato 27 settembre, partenza da Gardone VT e arrivo a Sarezzo domenica 28, dopo un tracciato tutto verso Nord - fino a Tione - e ritorno, toccando i laghi di Garda, Idro e Ledro. "Al massimo cento vetture" spiega l'organizzatore Dino Brunori. Chiusura iscrizioni il 13 settembre. www.trofeoaido.org



CON RUOTECLASSICHE DI SETTEMBRE

Dossier LANCIA

Sarà in edicola il mese prossimo, allegato a Ruoteclassiche di settembre (a € 7,70 in più rispetto alla rivista) la terza raccolta dei nostri "Dossier", che segue i fortunati precedenti dedicati a Fiat e Alfa Romeo. Il volume, di 240 pagine, ripercorre la storia di Autobianchi e Lancia proponendo una ricca panoramica dei servizi che nel tempo Ruoteclassiche ha dedicato ai modelli più importanti usciti dagli stabilimenti di Desio e

Chivasso. Per il marchio piemontese ce n'è davvero per tutti i gusti, dai modelli d'anteguerra alle "Flaminia" e "Fulvia" degli anni del Miracolo Economico, dalle "Beta" e "Gamma" fino alle youngtimer "Thema" e "Delta". Per l'Autobianchi partiamo invece dalla "Bianchina" del Boom per arrivare a quella "A112" che è giunta quasi alle soglie degli anni 90. Pagina dopo pagina sarà possibile riscoprire tutta l'avventura di due autentiche istituzioni del motorismo italiano. (M.A.)


RUOTECLASSICHE
MOTOCCLASSICHE
GARECLASSICHE

Periodico mensile agosto 2014

DIRETTORE RESPONSABILE David Giudici

ART DIRECTOR Stefano Tosi

REDAZIONE Fulvio Zucco (caporedattore)

Alfredo Albertini (capeservizio)

Fabrizio Greggio (capeservizio)

Dario Tonani

IMPAGINAZIONE Paolo Pedrozzi, Barbara Bossi

SEGRETARIA DI REDAZIONE Paola Pisati

COLLEZIONE QUATTORRUOTE Federico Robutti

HANNO COLLABORATO

Matteo Albertini, Alessandro Barteletti, Daniele Buzzonetti, Gianni Cancellieri, Massimo Condolo, Laura Confalonieri, Massimo Delbò, Marco Di Pietro, Gennaro Forgiione, Giuseppe Frustaci, Alessandro Giudice, Duccio Lopresto, Paolo Mazzetti, Gilberto Milano, Massimo Nascimbene, Andrea Rapelli, Maurizio Schifano, Riccardo Tosi, Claudio Zara

FOTOGRAFIE Alfredo Albertini, Archivio Peugeot, Archivio Quattroruote, Archivio Ruoteclassiche, Alessandro Bianchi, Paolo Carlini, Massimo Condolo, Massimo Delbò, Gennaro Forgiione, Alessandro Giudice, Thomas Maccabelli, Andrea Rapelli, Simone Romeo, Maurizio Schifano, Daniele Tenconi, Riccardo Tosi

DISEGNI Archivio Quattroruote, 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 Giorgia 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: Autopart, Domus, Due Ruote, Meridiani, Meridiani Montagne, Quattroruote,

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 Venni Pubblicità, via San Pier Tommaso, 18/3 (int. 4) - 40139 Bologna, tel. 051 544145 fax 051 7458932. Lazio e Campania: Interspa, via Lorenzo Valla, 38/A - 00152 Roma, tel. 06 5808368-5819853, fax 06 5899492.

Sardegna: Giampiero Apeddu, via S'Arrulloni, 28 - 09126 Cagliari, tel. 070 43491. Per le restanti regioni contattare Tel. 02 82472253

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

ABBONAMENTI ITALIA
Numero Verde 800-001199 (dal lunedì a venerdì dalle 9 alle 21, sabato dalle 9 alle 17.30)
fax 02 57318421 - E-mail: uf.abbonamenti@edidomus.it

Abbonamento annuale (12 numeri): € 48,90 (+3,90 contributo spese spedizione).
Modalità di pagamento:

- carta di credito (American Express, CartaSì, Diners, Visa)
- assegno non trasferibile intestato a Editoriale Domus SpA
- versamento sul c/c postale n. 55953202 intestato a Editoriale Domus - Servizio Abbonamenti, via Gianni Mazzocchi 1/3 - 20089 Rozzano (MI).

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

Annual subscription (12 issues): Ordinary mail € 94,00 - Air mail: 1) Europe/Mediterranean Countries € 108,00; 2) Africa/North & South America/Asia € 135,00; 3) Oceania € 157,00.

Payment method:
- by credit card: American Express, Diners, Mastercard, Visa
- bank transfer on Intesa Sanpaolo SpA, via Cabotto 41/43, 20084 Corsico (MI), IBAN IT 2603 03089 33034, 100000002749, Swift Code BCITITMM.

UFFICIO VENDITE ITALIA

tel. 02 57318431 - fax 02 57318421

E-mail: uf.vendite@edidomus.it

Un numero: € 5,20 - Fascicoli arretrati: € 7,50.

Modalità di pagamento:

- contrassegno (contributo spese di spedizione € 1,95)
- carta di credito (American Express, CartaSì, Diners, Visa)
- versamento sul c/c postale n. 688202 intestato a Editoriale Domus SpA, via G. Mazzocchi 1/3

20089 Rozzano (MI), indicando sulla causale i numeri di RUOTECLASSICHE desiderati.
Si prega di accertarsi sempre della effettiva disponibilità delle copie.

FOREIGN SALES DEPT.

tel. +39-0282472529 - fax +39-0282472590

E-mail: sales@edidomus.it

Back issues: € 7,50 (postal charges not included).

Payment method:

- by credit card: American Express, Diners, Mastercard, Visa
- bank transfer on Intesa Sanpaolo SpA, via Cabotto 41/43, 20084 Corsico (MI), IBAN IT 2603 03089 33034, 100000002749, Swift Code BCITITMM.

Ai sensi del D.Lgs. 196/2003, si informa che il Servizio abbonamenti e vendite è completamente gestito da MMC Service Srl, via Pietrasanta, 14 - 20141 Milano, che è responsabile del trattamento dei dati. Titolare del trattamento è Editoriale Domus SpA, domiciliata in Rozzano (MI), via Gianni Mazzocchi 1/3, Cap. 20089.

Tel. 02 824721. Gli interessati possono esercitare i diritti previsti all'articolo 7 del D.Lgs. 196/2003 in materia di protezione dei dati personali telefonando 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 86030320.

SOLE AGENT FOR DISTRIBUTION

A.I.E. - Agenzia Italiana di Esportazione SpA

Via Manzoni, 12 - 20089 Rozzano (MI)

Tel. 02 57539111 - Fax 02 57512808

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

20132 Milano

Stampa: Rotolito Lombarda SpA

Via Sondrio, 3 - 20086 Seggiano di Pioltello (MI)



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



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

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



COPPA D'ORO DELLE DOLOMITI 2014

Ritorno alle origini per la CLASSICA DI CORTINA



Scorci d'autore

Sopra. La Jaguar "XK150" con il nostro Alessandro Giudice e Giovanna Pensalfine sfilata in uno scenario mozzafiato.



FOTO DI ALESSANDRO GIUDICE

Un sole splendente a illuminare i già magnifici paesaggi dolomitici, una cinquantina di vetture con stelle di assoluta grandezza, una qualificata partecipazione internazionale e un pubblico entusiasta a festeggiare la carovana lungo tutto il percorso, che ha toccato anche Belluno, Bolzano e Merano. Insomma, meglio delle aspettative, a conti fatti, nonostante qualche auto in meno al via rispetto allo scorso anno. Con la nuova data estiva, che riprende quelle della corsa storica, dal 1947 al 1956, la Coppa d'Oro delle Dolomiti ha riportato i concorrenti alla magica atmosfera delle prime edizioni. Punti di forza della manifestazione, come sempre, il percorso selettivo, per le auto e i piloti, e la location di Cortina d'Ampezzo, dove si ritrovano i volti noti del jet-set.

Ed è proprio su una dimensione al di fuori dei confini nazionali che ha puntato Alessandro Casali, presidente del comitato organizzatore: l'ha cercata e ottenuta con road-show in giro per l'Europa e un'attività di PR che ha portato nella perla ampezzana inglesi, olandesi, belgi, tedeschi, austriaci e americani, oltre al pilota Jarno Trulli, che si è regalato una corsa meno stressante di quelle a cui è abituato.

Dalla gara è uscito vincitore l'equipaggio Mozzi-Biacca: la loro Triumph "TR2" del '55 ha a lungo

duellato con la Lancia Aprilia dei "miti della regolarità" Canè-Galliani, che hanno dovuto capitolare di misura di fronte alla determinazione della coppia mantovana. Di poco staccati, Battagliola-Salvalaggio e Gamberini-Lanfranchi, rispettivamente su Austin Healey "100 BN1" e sulla splendida Alfa Romeo "2000 Sportiva" della collezione del Museo Storico Alfa. Il prestigio della Casa di Arese è stato rafforzato anche da tre "6C 2500": l'elegante "Sport" del 1939, carrozzata da Touring e portata in gara da Lopresto-Maggiore, la grintosa "Competizione" del finanziere americano Robert Kauffman, tornata in Italia dopo 65 anni, e la sbalorditiva "Coloniale" color sabbia, destinata al trasporto di alti ufficiali, che Cipitelli-Troia hanno guidato per i 14 passi dolomitici attraversati dalla corsa.

Per Giordano Mozzi, il successo nella Coppa d'Oro si aggiunge alla vittoria della Mille Miglia, che ha corso su Lancia "Lambda": "Un'emozione incredibile vincere due gare così prestigiose nello stesso anno! Per la bellezza del percorso e le difficoltà tecniche, la Coppa d'Oro merita una partecipazione più numerosa". D'altra parte, come potrebbe essere diversamente per la corsa che Tazio Nuvolari definì "la Mille Miglia della montagna"? (Alessandro Giudice)

Una gara spettacolo

Sopra. Grossi-Cavazzana, su Lancia "Aurelia B24 Convertibile" (1956).

Sotto. I vincitori Mozzi-Biacca, a bordo della loro Triumph "TR2" (1955). Per loro, secondo trionfo stagionale di grande prestigio.

Nella pagina a fianco. Sopra, Villani-Cabo Coin, su Porsche "356" (1959), vincitrici della Coppa delle Dame; sotto, Lopresto-Maggiore, su Alfa Romeo "6C 2500 Sport" (1939).





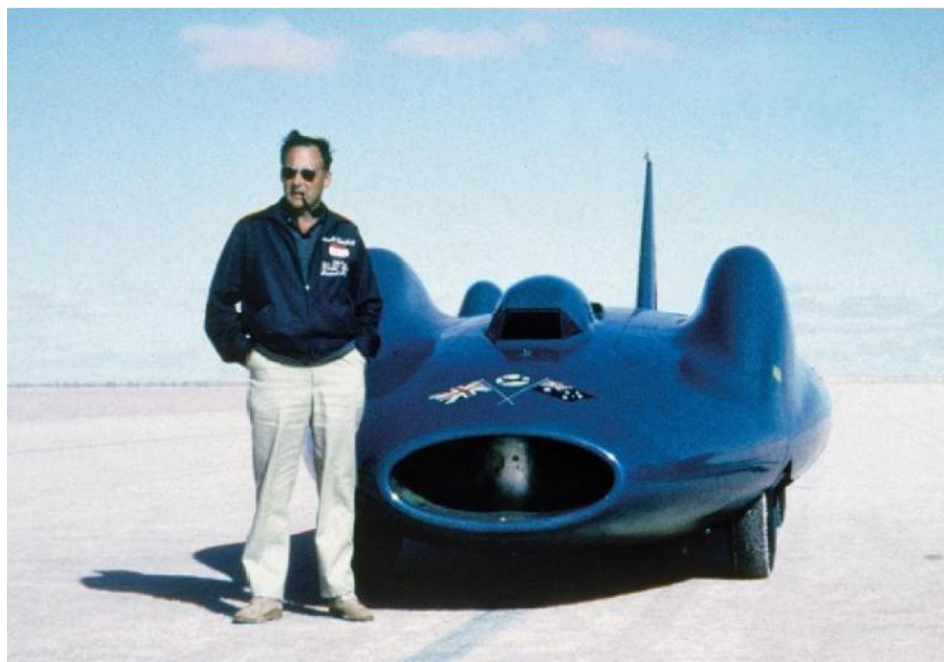
BELLEZZE IN QUOTA

LE DAME IN CORSA

Cosa sarebbe Cortina senza la presenza femminile? Il glamour della corsa ampezzana, splendidamente rappresentato dalla bellezza della frizzante madrina Isabelle Adriani (qui a fianco), attrice e giornalista, ha avuto il suggello in rosa delle numerose partecipanti, che si sono distinte come co-driver ma anche al volante. La "Coppa delle Dame" è infatti andata all'eccentrico equipaggio formato da Dolores Villani e Pilar Cabo Coin (sotto a sinistra), svizzero-spagnola trapiantata per amore a Vicenza, dove si occupa di marketing. "La nostra Porsche '356' cabriolet è color champagne, anzi prosecco - spiega Dolores -, anche se qui ho bevuto solo acqua e sono calata di peso": in gara, il loro set di valigie Louis Vuitton stipato dietro i sedili ha fatto scuola. E poi Stefania Biacca, la vincitrice, mamma a tempo pieno tra una gara e l'altra, che fa di calma e precisione le sue doti migliori: "L'età non conta: mio marito Giordano ha vinto la Targa Florio del 2012 con la madre, Irene Guarnieri, una splendida signora di 78 anni". Quando si è molto giovani, semmai, "si pensa di essere sempre in anticipo e poi si rischia di arrivare tardi ai controlli". Lo dice Natasa Borozan (sotto, a destra), 23 anni e 180 cm di altezza, che ha invece un altro problema: quello di salire e scendere dalla Mercedes "300 SL" dove s'incestrano sempre le sue lunghissime gambe da modella. Nell'Alfa Romeo "6C 2500", Elena Maggiore di spazio ne ha invece a sufficienza. Forse fin troppo per poter tenere a bada lo Yorkshire di famiglia, che ha voluto portare con sé alla Coppa d'Oro. Più glamour di così!



1964 anno da incorniciare DELL'UOMO-SILURO



Il signore del Bluebird

Sopra. Tra gli anni 50 e 60, Donald Campbell stabilì otto record di velocità: sette sull'acqua e uno su terra.

A sinistra. Accanto al Bluebird-Proteus "CN7".

In basso. Sul Bluebird "K7".

Esattamente cinquant'anni fa, il 17 luglio 1964, Donald Malcom Campbell (1921-1967) stabiliva sulla pista del Lago Eyre, nel sud dell'Australia, il suo primo record di velocità su terra, a bordo di un veicolo a quattro ruote. Nonostante i problemi meccanici che avevano afflitto il suo Bluebird-Proteus "CN7" (con propulsione a turbina) e con alle spalle un tentativo fallito, il pilota britannico riuscì nell'impresa di raggiungere la velocità record di 403,10 mph (644,96 km/h). Ma la gloria durò pochissimo, appena due mesi e mezzo, dato che il 5 ottobre dello stesso anno, il primato gli fu strappato dall'americano Tom Green, che sul lago salato di Bonneville toccò i 664,979 km/h. Il 1964 fu anche l'anno con il maggior numero di tentativi di record: a Bonneville, infatti, scese in forze lo squadrone americano, che nel volgere di 22 giorni stabilì ben cinque ritocchi al record, portando la velocità media sul miglio addirittura a 863.791 km/h. Artefici di questo temerario gioco a rimpiattino furono tre piloti - Tom Green, appunto, Art Arfons e Craig Breedlove - con tre veicoli diversi, tutti con propulsione jet: nell'ordine, The Wingfoot Express, Spirit of America e The Green Monster.

Di fronte a un tris di team così agguerriti, Campbell dovette capitolare; gli rimase però il record di velocità sull'acqua, che l'inglese aveva cominciato a inseguire con regolarità dal 1955 (ne aveva stabiliti già sei!); sempre in Australia, sul Lago Dumbleyung, il 31 dicembre ancora del 1964 raggiunse la velocità di 276,30 mph, a bordo del suo Bluebird

"K7". Per festeggiare quello straordinario pilota - Campbell è l'unico ad avere stabilito entrambi i primati, su terra e sull'acqua - in un anno prodigo di record, innescati proprio dall'inglese, il National Museum di Beaulieu (GB), dove oggi è esposto il mitico Bluebird "CN7", ha organizzato una serata di gala nella giornata del 19 luglio, alla quale era presente anche la vedova del pilota, Tonia Bern-Campbell.



TROFEO MILANO

IL VIA DALLA REGIONE

Partirà dalla sede della Regione Lombardia, in via Melchiorre Gioia, l'ottava edizione del Trofeo Milano, celebre manifestazione di regolarità organizzata dal Cmae, in programma per sabato 4 ottobre. Il convoglio di cento vetture dai primi del 900 agli anni 70, punterà quindi alla volta del Castello di Sulbiate, suggestiva dimora quattrocentesca situata nel cuore della Brianza, per poi fare rientro a Milano, dove le vetture saranno esposte al Castello Sforzesco. Per informazioni: www.cmae.it



THE ZOUTE SALE

Venerdì, 10 Ottobre 2014
Knokke-Le Zoute, Belgio

LE ISCRIZIONI SONO APERTE

Sotto

Ex-Gaston de Gerlache
1957 LANCIA B24S CONVERTIBLE
WITH HARDTOP
350.000 - 400.000€

CONTATTO

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



1969 MASERATI MEXICO 4.7 LITRI
60.000 - 80.000€



1 di 6 prototipi cabriolet
1970 PORSCHE 911 2.2E CABRIOLET
60.000 - 100.000€

Bonhams

Nel cuore della Toscana

UNA TANA DI LEONI



FOTO DI ALFREDO ALBERTINI

Aperta tutti i giorni

Sopra. L'ingresso della Galerie a San Gimignano, visitabile dal 1° aprile al 15 novembre (9.30-13 e 15.30-19); negli altri mesi su appuntamento. Info: 335 6567417.

Sotto. In primo piano la "304" cabriolet, subito dietro la "306 Maxi".

La Galerie Peugeot rappresenta la più alta concentrazione al mondo di automobili Peugeot a vantare l'egida della Casa di Sochaux. Allestita con la collaborazione del Club Storico Peugeot Italia, la collezione racconta la lunga storia della Casa del Leone, iniziata nel 1810 quando Jean-Pierre II e Jean-Frédéric Peugeot costituirono, assieme a un genero della famiglia, la Société Peugeot Frères aînés et Jacques Maillard-Salins, una fonderia per lavorare l'acciaio. Ben presto l'attività si sviluppò in vari campi e la produzione riguardò, tra l'altro, macinacaffè, biciclette, tosatrici, macchine da cucire: le automobili arrivarono invece nel 1889.

La straordinaria esposizione allestita da Daniele Bellucci a San Gimignano (Siena) comprende perciò, oltre alle trenta vetture esposte, anche un'interessante raccolta di utensili per la casa e per il lavoro. L'auto più datata è la "Bebé" del 1912, ufficialmente denominata "Type BP1", mentre la più recente è la "306 Maxi" da competizione del 1994, vincitrice del Campionato Tricolore a due ruote motri-

ci nel 1999 e nel 2000. I veicoli sono raccolti in una palazzina su due livelli costruita appositamente nei primi anni Duemila. L'inaugurazione è avvenuta nel 2007, ma quest'anno il museo ha beneficiato di un significativo restyling che ha visto la riorganizzazione degli spazi.

Molti i modelli interessanti e praticamente inediti sulle nostre strade, come la "202 Canadienne" del 1948 con fiancate in legno, la "301 D Coupé-Cabriolet" del 1934 o la "402 BL Eclipse" del 1938. Ci sono poi un paio di "604" fuoriserie, una ex Tour de France, l'altra in versione limousine: su di essa viaggiò Papa Giovanni Paolo II nel 1980. La visita alla Galerie è stata anche l'occasione di compiere un giro turistico per le colline di San Gimignano con alcune Peugeot storiche, come la "203" del 1948, la "404" del 1960, la "504 Cabriolet" del 1970 e la "205 GTI" del 1984. Ogni vettura ben rappresenta il decennio in cui è stata costruita: guidandole abbiamo avuto modo di "ripassare" l'evoluzione tecnica dell'auto dal dopoguerra agli anni Ottanta. (Alfredo Albertini)





Una Bébé per due

A sinistra. Giro per le colline attorno a San Gimignano con alcune Peugeot storiche: in testa una "203". Sotto. La "Bébé" del 1916, realizzata da Bugatti nel 1913 ma prodotta dalla Peugeot. In Italia ne arrivarono 101. I posti erano solamente due.



Si salvò dalla guerra

Sopra. Questa "201" del 1931 ha percorso da nuova solo 9455 km ed è perfettamente conservata. Durante il conflitto fu tenuta nascosta per evitare la requisizione.

Al seguito del Tour

Sotto. Una delle "604" del 1975 che la Peugeot diede in uso alla carovana del Tour de France. L'equipaggiamento speciale comprende il tetto apribile in tela.



Piccola familiare

Sopra. La "204 Break" del 1967 aveva motore a quattro cilindri di 1,1 litri. La linea era di Pininfarina. Sotto. Nel museo ci sono anche modellini, libri, cartoline e depliant.



IL FONDATORE

ALL'INIZIO FU UNA "304"

Daniele Bellucci, classe 1957, è il fondatore della Galerie.

Lo incontriamo durante la visita guidata della sua collezione.

Come è nata la passione per questo marchio francese?

"A fine anni Settanta lavoravo in Medio Oriente e rimasi stupito dal numero di Peugeot circolanti e dalla loro robustezza e longevità. Al ritorno in Italia decisi di acquistarne subito una".

E quale fu?

"La '304' cabriolet che si vede esposta qui nel museo. L'acquistai per un milione di lire da un concessionario Volkswagen che non sapeva cosa farne...".

Quando le venne in mente l'idea di allestire la Galerie?

"Dopo un po' di anni e molti acquisti mi ritrovai con una cinquantina di vetture sparse in vari capannoni. Decisi così di costruire questa palazzina e di esporre le più belle, ovvero quelle restaurate o già in buone condizioni. Superai ostacoli di ogni genere per la realizzazione di questo piccolo museo, ma nel 2007, finalmente, ci riuscii".

I pezzi che predilige quali sono?

"Non vorrei far torto alle 'altre', ma tra le chicche esposte ci sono la 'Bébé' del 1916, nata da un progetto di Bugatti, la '604 Limousine' di Heuliez utilizzata da Papa Giovanni Paolo II durante la sua visita in Francia nel 1980, la '604' del Tour de France, la '202 Canadienne' del 1948 con le fiancate in legno". (Nella foto sotto accanto a Daniele, ndr).



Le auto "classiche"? per noi sono **QUADRI DI PICASSO**

Si chiama Classic Car Collection, ed è la prima polizza in assoluto a considerare le auto da collezione alla stregua dei quadri di Picasso o dei violini di Stradivari. L'ha lanciata da alcune settimane la Axa Art Italia, specializzata nella copertura assicurativa degli oggetti di passione. Le quotazioni raggiunte da alcune auto del resto non lasciano dubbi in materia: di opere d'arte si tratta. Ma di un tipo particolare: si muovono, possono essere utilizzate e quindi possono anche "rompersi". Quando allora un'auto può rientrare nei canoni che caratterizzano un'opera d'arte? E in cosa consiste la polizza? Lo abbiamo chiesto a Italo Carli (nella fo-



ALESSANDRO BIANCHI

to), responsabile di Axa Art Italia, che così ci ha risposto. "Tendenzialmente assicuriamo singole auto di valore non inferiore ai 100-150 mila euro. O collezioni complessivamente dello stesso valore di almeno tre vetture. Le auto per essere considerate opere d'arte devono anche aver superato i trent'anni di vita. Non è una condizione assoluta, è una nostra decisione, ma tendenzialmente questi sono i termini".

Perché trent'anni di anzianità come limite minimo?

Perché non devono essere auto di uso quotidiano, auto che restano in strada tutti i giorni. Noi ci rivolgiamo a proprietari che con la loro vettura hanno comportamenti di attenzione, di passione e di cura tipici dei possessori di opere d'arte. Questo ci consente di offrire delle condizioni assicurative che non sono paragonabili a quelle delle auto che circolano: sono molto inferiori. Per una collezione da 200.000 euro il premio netto è di 1500-1700 euro.

Vuol dire che è anche il comportamento del proprietario nei confronti della propria auto che contribuisce a definirla opera d'arte?

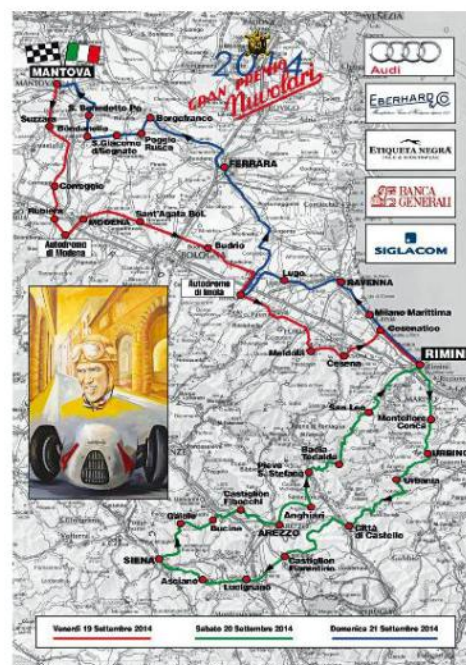
Sì, certo. Da un punto di vista assicurativo i collezionisti di opere d'arte hanno un rapporto nei confronti dell'oggetto che è molto simile a quello che hanno con la loro persona fisica: la più grande preoccupazione non è tanto essere indennizzati, questo viene dato per scontato, quanto riuscire a ripristinare l'opera d'arte nelle condizioni d'origine. E questo vale anche per le auto da collezione: il collezionista è più preoccupato al restauro e all'eventuale ripristino che non all'indennizzo tout court. Questo nel caso di incidente, che è il 97% dei casi dei sinistri delle nostre opere d'arte. Questo perché dietro un'auto da collezione ci sono anni di ricerca, di corteggiamento, di battute d'asta andate a vuoto che non hanno prezzo. (Gilberto Milano)

DAL 18 AL 21 SETTEMBRE

IL G.P. NUVOLARI SCALDA I MOTORI

Sono state svelate il 2 luglio a Sirmione, nella tradizionale cena di presentazione a cura degli organizzatori, le novità della 28ª edizione del Gran Premio Nuvolari, "grande evento" di regolarità classica in programma dal 18 al 21 settembre. La manifestazione, organizzata dalla Scuderia Mantova Corsa con la collaborazione dell'AC Mantova e del Museo Tazio Nuvolari, partirà da Sordello (MN) e si disputerà su un itinerario di 1000 chilometri, toccando sette tra i siti dell'Unesco più straordinari e conosciuti nel mondo, tra i quali la stessa Mantova, Modena, Urbino, Arezzo, Siena, Ferrara e Ravenna. Ben 250 le "storiche" al via, con oltre 500 gentleman driver provenienti da tutto il mondo, che si cimenteranno in 80 prove

cronometrate, 5 prove di media e 25 controlli a timbro. Le iscrizioni, chiuse il 31 luglio, hanno fatto registrare un considerevole incremento delle adesioni rispetto alla precedente edizione, soprattutto per quanto riguarda le partecipazioni dall'estero. Alla partenza è confermata la presenza di un equipaggio d'eccezione: il sindaco di Mantova Nicola Sodano, insieme con Paolo Panera, presidente dell'Associazione Mantovana di Auto e Moto Storiche, a bordo di una vettura appartenuta a Tazio Nuvolari. www.gpnuvolari.it



CHALLENGE 2014 **aido** 2015 AUTOSTORICHE

CINQUE GARE DI REGOLARITÀ LOMBARDE UNITE PER UNA NUOVA SFIDA ALL'INSEGNA DI PASSIONE, BELLE AUTOMOBILI E SOLIDARIETÀ



TROFEO AIDO - www.trofeoaido.org
La "Corsa per la Vita", 28 Settembre 2014

*Campagne e Cascine 2014
XII^a Coppa 3T
Autostoriche Cremona*



CAMPAGNE E CASCINE - www.scuderia3t.it
Campionato Italiano CSAI, 4-5 Ottobre 2014



COPPA F. MAZZOTTI - www.clubmillemiglia1949.it
Rievocazione Gran Premio Brescia, 11 Ottobre 2014



TROFEO FORESTI - www.trofeoforesti.it
In memoria di Elda e Guido, 22 Marzo 2015



COPPA DEI CASTELLI PAVESI - www.scuderiablackeagles.it
Campionato Italiano CSAI, Aprile 2015

CHALLENGE AIDO - ESTRATTO DEL REGOLAMENTO.

Ogni manifestazione, nel rispetto della propria autonomia e tradizione, è prova valida per il Challenge.

L'iscrizione al Challenge è gratuita ed automatica per tutti i piloti che prenderanno il via ad almeno due delle cinque gare del Challenge.

Fermi restando i Regolamenti Particolari di Gara delle singole manifestazioni, riguardo le vetture accettate, possono partecipare al Challenge i veicoli identificati dalla CSAI come appartenenti ai raggruppamenti dal primo (ante 1946) al quinto (fino al 1972).

La classifica finale sarà determinata dal punteggio conseguito in ogni singola gara, ottenuto sommando i punti relativi al posto in classifica con il bonus fisso di partecipazione. Al termine della stagione concorreranno alla formazione della classifica i tre migliori risultati ottenuti nel totale delle gare più tutti i punteggi di partecipazione. Il regolamento completo del Challenge AIDO sarà pubblicato su siti delle cinque gare.





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 l'ottavo.

UN'UTILITARIA ALL'ITALIANA

Giugno 1964

Finalmente, dopo anni di attesa e di indiscrezioni, è arrivata la "850" Fiat.

L'uscita di un nuovo modello di automobile che nei primi tre anni sarà costruito in un milione di esemplari almeno, è un avvenimento che interessa ben più che un ristretto cerchio di appassionati o di specialisti, è un avvenimento di interesse generale. Anche se si riuscirà ad esportare il 40% della produzione, saranno per lo meno 600.000 le "850" che verranno immatricolate in Italia entro il 1967; e così fra tre anni ben due-tre milioni di italiani potranno viaggiare su questa vettura.

Giustamente dunque tutta la stampa, quotidiana e periodica, si è dedicata con impegno alla presentazione della "850", anzi lo zelo di taluni è arrivato al punto di presentare la "850" come la vettura "anticongiunturale".

A parte l'orribile parola, chi conosce la realtà economica e politica italiana sa bene che l'Italia si trova nei guai perché le minacciate ed attuate "riforme di struttura" hanno creato un clima di sfiducia, che mentre ha paralizzato il risparmio e gli investimenti, ha esasperato i consumi.

Il ragionamento che hanno fatto (e fanno) milioni di italiani è questo: "comunque io investa il mio denaro, corro il rischio di essere spogliato dalle imposte, dalle nazionalizzazioni, dalle confische oppure dalla svalutazione, così è meglio che i soldi che guadagno, pochi o tanti che siano, me li mangi e me li beva io".

Si spiegano principalmente con

questo stato d'animo i favolosi aumenti delle importazioni di generi alimentari (la carne è passata da 46 miliardi nel decennio 1952-62 a 200 miliardi nel 1963, lo zucchero da 0 a 70 miliardi).

E se la "congiuntura" - provocata da inopportuni ed antieconomici provvedimenti politici presi o minacciati - è grave come dicono, quale effetto risanatore può ave-

re l'uscita di un nuovo modello di auto? Non è eccessivo credere che la "850" possa modificare la situazione? Se la richiesta di automobili non fosse attiva perché mancano vetture rispondenti ai vari gusti e alle diverse esigenze, un nuovo indovinato modello potrebbe certo ravvivarla (e così può avvenire, nonostante gli ostacoli, per merito della "850", che risponde alle



FIRENZE

DIECI GIOIELLI A PITTI UOMO

Firenze capitale dell'arte, della moda e per un giorno - il 16 giugno - anche del motorismo storico. In occasione delle sfilate di Pitti Uomo, la Camera della Moda del capoluogo fiorentino presieduta da Stefano Ricci (a sinistra nella foto), ha allestito in piazza della Signoria una singolare esposizione di vetture di altissimo valore collezionistico. Proprio attorno all'ottagonale Fontana del Nettuno, commissionata da Francesco de' Medici e realizzata da Bartolomeo Ammannati per celebrare i successi marinari del Granducato di Toscana, i dieci gioielli sono stati parcheggiati su una serie di piattaforme per poter essere ammirati dal pubblico e dai giornalisti provenienti da tutto il mondo. A fare la parte del leone sono state le auto della collezione Corrado Lopresto (a destra nella foto), ben otto: Isotta Fraschini "8ASS" Castagna (1939), Alfa Romeo "2500 Sport" Touring (1939), Lancia "Florida" Pinin Farina (1955), Lancia "Aurelia Coupé" Vignale (1953), Alfa Romeo "2000 Praha", prototipo di Touring del 1960, Alfa Romeo "Giulietta Spider" prototipo di Bertone (1955) su disegno di Franco Scaglione, l'Alfa Romeo "1750 GS" carrozzata Aprile (1931) su disegno di Mario Revelli di Beaumont, Alfa Romeo "6C 2500" Stabilimenti Farina (1947), alle quali si sono aggiunte l'Alfa Romeo "33 Stradale" del Museo Alfa e un'Osca in esemplare unico di Scaglione che appartiene a un collezionista fiorentino. "Fiero e contento di essere qui!" ci ha detto con orgoglio l'architetto e appassionato d'arte Corrado Lopresto, incapace di togliere gli occhi dal panorama che lo circondava. "Basta guardarsi attorno per sentirsi avvolti dal bello. E noto con piacere che le auto d'epoca non stonano affatto, anzi, esaltano e si fanno esaltare. Un connubio perfetto". E la notte lo spettacolo di piazza della Signoria ha assunto tonalità e sfumature particolari, per un'edizione di Pitti Uomo che ha registrato il maggior afflusso di pubblico di sempre. (D.L.)



esigenze di una vasta categoria di utenti), ma oggi la richiesta di automobili è frenata volutamente dalle imposte, le più alte d'Europa, e dal caos circolatorio.

Forse con la orribile espressione "anticongiunturale" i panegiristi volevano dire:

il governo, equivocando fra cause ed effetti, confondendo fra beni voluttuari e beni strumentali e prendendo a pretesto la difficile situazione economica (dallo stesso governo provocata), ha infierito con nuove imposte sull'automobilismo, ed ora l'industria si difende, e, con la "850", presenta un modello economico che aiuterà gli automobilisti a sopportare meglio le imposizioni fiscali. In altri termini chi avrebbe comperato una "1100" o una "1200" troverà tali prestazioni nella "850", così da preferire questo modello, più economico e pur molto brillante.

Speriamo sia così; noi però crediamo che specialmente i due milioni di guidatori che da anni usano la "500" e la "600", saranno portati a fare un passo avanti, a progredire, ad avere cioè un'automobile più confortevole e più veloce: e perciò prenderanno la "850", e secondo noi faranno benissimo.

Il passaggio da una vecchia

"600" ad una fiammante "850" non costituirà una mossa anticongiunturale (e la "850" quindi non può essere definita la vettura "anticongiunturale" tale da sanare i mali economici dell'Italia) ma piuttosto la reazione ai piani antiautomobilistici dei nostri governanti.

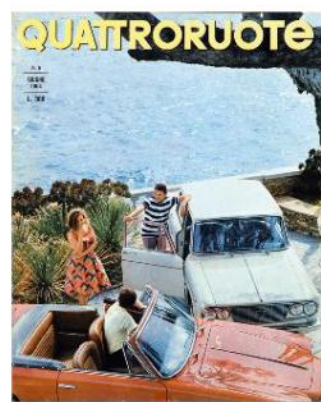
Il passaggio alla "850" sarà la migliore risposta da parte degli automobilisti italiani ai provvedimenti, che imposti, modificati, disdetti e confermati, hanno cercato, speriamo invano, di arrestare lo sviluppo dell'automobile in Italia.

Che poi la nuova "850" abbia anche il compito di arrestare la diffusione in Italia delle vetture straniere, lo crediamo solo in parte.

La "850" è una tipica utilitaria italiana, economica, veloce e brillante; possiamo dire che sembra figlia di una vettura sportiva di buona razza, ma non è la vettura per chi vuole "distinguersi", né è l'automobile spaziosa che chiedono le famiglie numerose, né ha la grande capacità di carico che occorre a chi vive in campagna e che è disposto a sacrificare la velocità e l'eleganza alla praticità e allo spazio.

La vettura ideale, la vera utilitaria nazionale che noi sogniamo, non può essere costruita né ven-

duta largamente in Italia fino a che un fisco cieco ed ottuso continuerà con le attuali tassazioni, che ci impongono per forza vetture piccole con motori a 6000 giri: veri miracoli costruttivi, che offrono preziosi servizi specie in città, ma non hanno tutte le qualità che ci auguriamo di vedere offerte presto anche dalle automobili italiane di buon prezzo.



L'impatto della novità

Sopra. Dopo la presentazione ufficiale della Fiat "850" su Quattroruote di maggio 1964, a giugno Gianni Mazzocchi dedica un lungo "corsivo" sull'impatto che la nuova vettura potrà avere sugli automobilisti di casa nostra.

ADDIO GIORGIO

Comico, cantante, paroliere, compositore, pittore, scrittore di successo. Ma non solo. Giorgio Faletti, morto il 4 luglio a Torino, all'età di 63



anni, dopo una lunga malattia, era anche un grande appassionato di corse automobilistiche. Per diversi anni ha scritto di motori per la rivista Autosprint e ha partecipato come pilota a diverse competizioni, tra le quali spiccano due gare del Mondiale Rally: il Rally di Sanremo del 1992, su una Lancia "Delta Integrale" ufficiale del team Martini Racing (si è classificato 15°), e il Rally di Montecarlo del 1998 alla guida di una Fiat "Cinquecento Sporting". Ha iniziato la sua "carriera" sportiva correndo nel Campionato Italiano Velocità Turismo con la Peugeot "106"

LE MANS CLASSIC

“24 ORE” indietro nel tempo

Piloti di ieri e di domani

Sotto. Dalle vetture da Grand Prix degli anni Trenta ai bolidi dell'altroieri, passando per le vetturette sport a misura di bambino: Le Mans Classic si è dimostrata ancora una volta una festa dei motori per tutta la famiglia.



Una settimana dopo il Festival of Speed di Goodwood (27-29 giugno) un altro leggendario circuito ha chiamato a raccolta il gotha del collezionismo e del motorismo sportivo, per un evento di colore, emozioni e veterane della pista: Le Mans Classic, giunta quest'anno alla settima edizione. Complice il cielo azzurro e le temperature miti, la kermesse transalpina, organizzata come tradizione da Peter Auto e da l'Automobile Club de Ouest, ha mantenuto tutte le sue promesse attirando dal 4 al 6 luglio oltre 110 mila spettatori.

Centro nevralgico dell'evento, il Villaggio con le sue animazioni per grandi e piccini, le mostre tematiche - Le Mans Heritage Club, i grandi carrozzieri francesi, le innovazioni tecnologiche sperimentate in circuito - i 180 club presenti, in rappresentanza di ben 80 case e con 8000 automobili al seguito. L'intrattenimento serale ha avuto quest'anno la novità del drive-in, che ha proiettato alcuni grandi classici legati al mondo dell'auto

e delle corse, come “Un uomo e una donna” (1966), “Bullit” (1968), “La 24 Ore di Le Mans” (1971). Ma la vera attrazione è stata la pista, con 450 bolidi storici dal 1923 al 1979 e un migliaio di piloti provenienti da ogni angolo del globo (oltre trenta i Paesi rappresentati), tra i quali spiccavano ben sette vincitori della corsa di durata più famosa del mondo. Sabato, nonostante qualche avvisaglia di pioggia sul Sarthe, si è disputato il simpatico Little Big Mans, riservato al centinaio di bolidi in miniatura con al volante altrettanti piloti in erba tra i 7 e 12 anni.

Poi ancora l'asta di Artcurial: 13 milioni di euro d'incasso (record per la casa d'aste francese), 82% dei lotti aggiudicati, 37 vetture vendute sopra i 100.000 euro, oltre 2000 persone - tra collezionisti e semplici appassionati - presenti in sala. Infine, Sébastien Loeb, idolo di casa ed ex pluricampione del Mondo Rally (9 titoli dal 2004 al 2012), per la prima volta a Le Mans Classic, ha abbassato la bandiera tricolore francese per dare il via alle gare...



GRAN PREMIO Nuvolari



Automobile Club
Mantova

MUSEO
TAZIO
NUVOLARI



MANTOVA
CORSE


EBERHARD & CO
Manufacture Suisse d'Horlogerie depuis 1827

 **Audi**


ETIQUETA NEGRA
POLO & SPORTSWEAR

Mantova - Italia, (18)-19-20-21 Settembre 2014

www.gpnuvolari.it

Brooklands in festa

CON OLTRE 500 VETTURE

"DOUBLE 12"



Il 16 di giugno la pista di Brooklands ha celebrato il suo 107° compleanno, un primato che va a sancire il titolo di primo autodromo costruito al mondo. E per l'occasione, nel weekend del 14-15 giugno, si è svolta una festa che ha coinvolto tutti gli amici del circuito e del museo/fondazione che oggi lo gestisce. Per questo, oltre 500 vetture provenienti da tutta Europa si sono trovate sui resti della famosa sopraelevata e davanti alla mitica club house per una due giorni di "giochi automobilistici".

Una pura coincidenza, poi, ha fatto sì che dall'altra parte della Manicasi corresse la 24 Ore di Le Mans, evento che ha una forte correlazione con la "Double 12" di Brooklands: dopo il successo della prima gara di durata transalpina, i proprietari del circuito britannico decisero di organizzare una corsa simile. Brooklands, però, già nei primi anni 20 era circondata da abitazioni private e per evitare che il rumore delle auto in corsa disturbasse, si decise d'impedire che le vetture corressero tra le 7 di sera e le 7 di mattina. Per aggirare questo limite, anziché una 24 ore, si optò per una "Doppia 12", con due giornate di corse dalle 7 alle 19.

Oggi, lo stesso nome identifica uno degli eventi più importanti che si tengono sulla pista inglese: una due giorni, con prove di regolarità in pista, di abilità al volante e un concorso di eleganza, ognuno con 12 classi di 12 vetture. Difficile rimanere indifferenti quando, dopo aver percorso la test hill, ed essere scesi dalla sopraelevata, si parcheggia davanti a quello che fu il garage di Malcolm Campbell, il luogo dove vennero costruiti i suoi "Bluebird". Tra le classi più interessanti quest'anno sono senz'altro da segnalare quella dedicata ai cinquant'anni della Ford "Mustang", ai cento di "Ford in nero" e quella denominata "Spirit of Brooklands", rivolta alle auto che, seppure costruite dopo il 1945, quando la pista fu pesantemente bombardata durante la guerra, non pote-

rono più corrervi anche se avrebbero avuto pieno titolo per farlo. Tra le auto più spettacolari presenti, la White a vapore del 1905, soprannominata "Whistling Billy" (Billy il fischiante), e la Rolls Royce "Phantom II Special" Handley, con il suo motore Merlin da 27.000 cm³, prelevato direttamente da uno Spitfire da combattimento.

Curiosa la storia di una bella Aston Martin "DB6 Vantage" del 1965: il collezionista inglese David Bracey l'ha acquistata all'inizio degli anni 2000. "Appena l'ho vista ne sono rimasto folgorato, anche se l'esemplare era tutt'altro che perfetto. L'ho comprato lo stesso, e solo dopo che ho contattato l'Aston Martin per conoscerne la storia ho fatto una scoperta stupefacente: la mia 'DB6' è stata prodotta lo stesso giorno in cui sono nato. Sono un ingegnere di professione, quindi abbastanza pragmatico di indole, ma se qualcuno osa dirmi che le autovetture non hanno un'anima e non comunicano, ho le prove per smentirlo..."

Vettura diversa, ma storia altrettanto simpatica quella della Mercedes-Benz "W110 230" di Philip Twain. "Ha qualche traccia di ruggine - spiega il proprietario. - E gli interni cominciano a mostrare segni del tempo. Ogni dettaglio è originale di quando uscì dalla fabbrica di Stoccarda nel 1967, acquistata da mio papà. Oggi sono qui con mio figlio, con la macchina in cui sono cresciuto, e questo mi riempie di soddisfazione". La Coppa delle Dame, non per la prima volta, è andata a Jo Moss Kitcher, su Morgan "Plus 8" del 1975. Il premio per la vettura giunta su strada da più lontano è stato vinto da

una Ferrari "308 GTB" del 1980, proveniente dall'Italia, mentre quella che ha raccolto più applausi è stata la Nazzaro "Targa Florio" (1912) del collezionista inglese David Biggins che con lei, scorrazzando per l'Europa, ha percorso la bellezza di 40.000 chilometri. (Massimo Delbò)



“Isabella” e le altre SULLA PISTA DI MONZA

RADUNO BORGWARD



FOTO DI MAURIZIO SCHEANO

Nato per iniziativa di Gioacchino Del Vecchio, proprietario di una “Isabella Coupé” del 1957, (sotto, nella foto), il sodalizio Borgward Simpatizzanti Italia ha organizzato, il 14-15 giugno, il primo raduno nazionale, per festeggiare il 60° anniversario della “Isabella”. Il 10 giugno 1954, nello stabilimento di Breme veniva infatti completato il primo esemplare (una berlina) di una vettura tedesca oggi molto apprezzata dai collezionisti e rarissima in Italia. Nei box dell'Autodromo di Monza, oltre alla “Coupé” di Del Vecchio, fresca di restauro, è stato possibile ammirare altre “Isabella”: una “Coupé”, anch'essa restaurata, e una berlina, solo ritoccata nella carrozzeria, entrambe del 1958. Altri due esemplari provenivano dalla Germania: una “Kombi”, oggi rara anche nel suo Paese, in livrea marrone e avorio, e una “TS De Luxe” in nero e avorio.

Al raduno, naturalmente esteso ad altri modelli Borgward, sono intervenute, provenienti dall'Austria, anche una mastodontica “Hansa 2400 Pullman-Limousine” del 1955, dotata di un motore 6 cilindri, e una minuscola “Arabella De Luxe” del 1962, equipaggiata con un 4 cilindri boxer di 897 cm³. Incredibile infine è stato vedere una Lloyd “Arabella” del 1960, appartenente a un collezionista italiano e venduta nuova nel nostro Paese, ma purtroppo radiata d'ufficio anni fa; appena restaurata, montava la targa prova, in attesa di reimmatricolazione.

Otto vetture in tutto dunque; poche in assoluto, ma abbastanza, trattandosi di un marchio che qui da noi è sconosciuto persino a molti cultori di “storiche”. (M.S.)

ALFA ROMEO ALFETTA GT

FESTEGGIATI I PRIMI 40 ANNI

“Era quasi inevitabile che dall'“Alfetta”, la berlina di maggior successo in assoluto, derivasse una coupé sportiva degna della tradizione Alfa Romeo”. Così Quattroruote, nel giugno del 1974, presentava le prime impressioni di guida della nuova coupé di Arese. Motore bialbero 1800 cm³ da 122 CV, sportiva ma con quattro posti comodi, l'“Alfetta GT” resterà in produzione fino al 1987 ed è un modello ancora oggi apprezzato tra gli appassionati del Biscione, anche all'estero. Per celebrare il suo 40° compleanno l'Alfa Romeo Club Milano e Aroc Alfissima hanno organizzato, il 12 luglio, un raduno che non poteva non fare tappa all'Italdesign, dove Giorgetto Giugiaro ne definì le linee nel 1968. Un centinaio i partecipanti all'evento, tra i quali il direttore dello Stile dell'Italdesign, Wolfgang Egger, ex responsabile del Centro Stile Alfa Romeo. A raccontare aneddoti e storie sportive dell'“Alfetta GT” c'erano anche Amilcare Ballestrieri e Mauro Pregliasco, piloti ufficiali dell'Autodelta. Tanti gli ex dipendenti e i dirigenti della Casa presenti: tra questi, Pasquale Oliveri, ex vicepresidente di Alfa

Romeo, e Zbigniew Maurer, per oltre 25 anni designer del Centro Stile Alfa. Durante l'evento è stata replicata la presentazione dell'epoca: il velo si è alzato su un esemplare del '74 del collezionista Axel Marx. (L.C.)



LE MATRA AL PALLADIO

Il Matra Classic Club Italia, attivo da 17 anni e ora affiliato come gruppo autonomo alla Scuderia San Martino di San Martino in Rio (RE), ha organizzato nel secondo weekend di giugno il raduno nazionale “Le Matra ospiti del Palladio”, tra Vicenza, Bassano del Grappa e Asiago. Una trentina le Matra presenti; un buon numero, data l'esiguità degli esemplari rimasti in efficienza nel nostro Paese. Provenivano anche dalla Germania, a suggellare l'amicizia tra il sodalizio italiano e quello tedesco. Erano in maggioranza “Bagheera” e “Murena”, ma c'erano anche cinque “530” e addirittura una rara “Jet 6” del '68 con motore 1300 Gordini da 105 CV.



FORD COSWORTH IN PISTA

Lo scorso 29 giugno, all'autodromo di Modena si è tenuto il quinto raduno www.rscosworth.it, dedicato esclusivamente alle Ford Sierra ed Escort Cosworth. Più di 35 vetture, stradali e da competizione, hanno preso parte all'evento, sia in modalità statica sia dinamica, inanellando giri su giri in pista, all'insegna del divertimento. Ciliegina sulla torta è stata la presenza del pluricampione italiano Gianfranco Cunico. Come di consueto per le manifestazioni di rscosworth.it, la partecipazione è stata gratuita, puntando esclusivamente sulla passione verso questi modelli di casa Ford.

La mecánica del comercio puede ser pospuesta para el caso de restar los efectos negativos, evaluados en la tabla 1, sobre la República de San Marino, las acciones orientadas a regular o fomentar el crecimiento de la zona. En el caso de la República de San Marino, las acciones orientadas a regular o fomentar el crecimiento de la zona. En el caso de la República de San Marino, las acciones orientadas a regular o fomentar el crecimiento de la zona.



€48,90*
invece di € 62,40

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

*più € 3,90 di contributo spese spedizione



PIÙ



PIÙ



PIÙ

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

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

GRANDE CONCORSO
FULL DIGITAL



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

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



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

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



IMMAGINI INSEITE 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



ALFA ROMEO



IL QUADRIFOGLIO SUI MODELLI DI SERIE



Quali sono state le Alfa Romeo di serie a fregiarsi della denominazione "Quadrifoglio"?

Roberto Sanna

Il "Quadrifoglio Verde", simbolo delle Alfa da corsa, è stato declinato anche su diversi modelli di normale produzione, chiamati commercialmente (e ufficialmente) con questo nome. La prima vettura a portare il quadrifoglio sulla scritta di coda fu l'"Alfasud 1.5 ti" del 1982, battezzata appunto "Quadrifoglio Verde" e venduta in 9221 esemplari. A essa seguirono le "Sprint 1.5" (1983) e "1.7" (1987) e le "33 1.5" (1984), "1.7" (1986) e "Sport Wagon" a due e quattro ruote motrici (1988). Ricordiamo quindi la "75 Quadrifoglio Verde" con motore V6 di 2,5 litri a iniezione (1985) e la "75 1.8 Turbo" del 1990, oltre alla "3.0 Q.V." per i mercati esteri. C'era infine la "75 Milano" con motore V6 di tre litri per gli Stati Uniti (1986). Anche l'ammiraglia "164" ebbe la

sua versione top, cioè la "3.0i V6 Quadrifoglio" del 1990 da quasi 200 CV con vistosi profili aerodinamici sotto le portiere. La compatta "145 Quadrifoglio" del 1995 aveva invece motore "Twin Spark" 16 valvole di due litri da 150 CV. Per quanto riguarda le spider, l'unica con questa denominazione fu la "2.0" del 1986. Il simbolo del "Quadrifoglio Verde" apparve anche su alcuni modelli a trazione integrale, che però si chiamavano solamente "Q4" (dove "Q" stava per "Quadrifoglio" e "4" per quattro ruote motrici), come la "155 2.0i Turbo 16V Q4", la "33 Permanent 4" del 1991 (berlina e station wagon) e la "164 Q4" del 1993. Il "Quadrifoglio Verde" è ritornato sulla "Mito" del 2009 e sulla "Giulietta" del 2010 ed è stato ripreso sulle versioni 2014 di questi modelli, che lo mostrano sui parafranghi anteriori, con sfondo color argento. Ricordiamo che questo famoso simbolo apparve per la prima volta alla Targa Florio del 1923 come portafortuna sull'Alfa "RL" di Ugo Sivocci.



In alto a sinistra. Una serie di stemmi col "Quadrifoglio" anni 80/90. Il primo in alto è invece quella della "Mito" e della "Giulietta". **A fianco.** Da sinistra, l'"Alfasud 1.5 ti Quadrifoglio Verde" del 1982; la "Sprint 1.5 Q.V." del 1983 e la "33 Permanent 4 Q.V." del 1991.

A destra. La "Spider Quadrifoglio Verde" del 1986, la "75 Q.V." restyling con motori "1.8 Turbo" e "3.0 V6" e la "145 Quadrifoglio" del 1995. **Sotto.** La "164 3.0 V6 Quadrifoglio" prima serie del 1990 con 197 CV. Nel 1993 arriverà la versione con trazione integrale, cioè la "Q4".



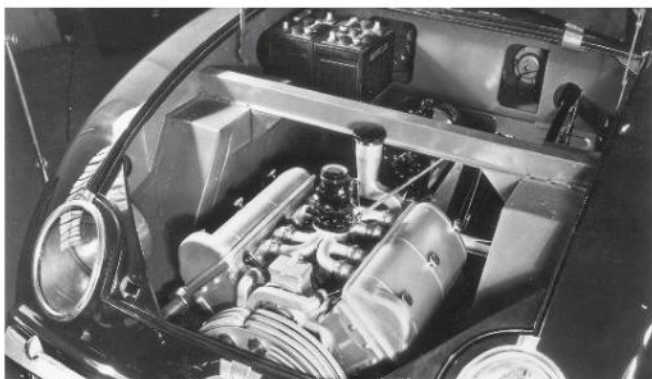
CLAVEAU "DESCARTES"

GUARDAVA TROPPO AVANTI

Che caratteristiche aveva la Claveau "Descartes" del 1948?

Paolo Ciliberti

Il francese Emile Claveau (1892-1974) progettò e costruì, tra il 1927 e gli anni Cinquanta, alcuni interessanti prototipi dalle soluzioni tecniche all'avanguardia che non furono mai prodotti in serie. Nel dopoguerra, e più precisamente al Salone di Parigi del 1947, Claveau presentò la tipo "Descartes" (cioè "Cartesio", sopra a destra), una berlina a sei posti equipaggiata con un motore a otto cilindri a V di 2,3 litri (sotto a destra) dotata di scocca portante e trazione anteriore. La scocca era in lamiera di alluminio di tipo Duralinox, le sospensioni indipendenti, i freni a tamburo. Come detto, il motore era un V8 con alberi a camme in testa e la trasmissione in blocco unico con frizione, cambio e differenziale. Basamento e testate erano in lega leggera e l'accensione a magnete. La potenza era di 85 CV a 5000 giri, il cambio a cinque velocità; il consumo di 11 litri per cento km e la velocità massima di 150 km/h. Tra le soluzioni estetiche di maggior interesse citiamo il parabrezza panoramico, le quattro porte con apertura ad armadio, i fari carenati, i paraurti a filo con la carrozzeria. La linea era aerodinamica, con frontale e coda spioventi.



FIAL-LEGNANO

EFFIMERI PIONIERI

Vi risulta che nella mia città, Legnano in provincia di Milano, sia esistita una fabbrica di automobili con questo nome?

Michele Marietti

Sì, era la Fial, Fabbrica Italiana Automobili Legnano, e venne fondata nel 1906. Partita con programmi ambiziosi, ben presto si dovette ridimensionare a causa dello scarso successo incontrato dall'unico modello prodotto, la "A 6/8 HP", la cui caratteristica estetica principale era costituita dal radiatore circolare. Il motore era un bicilindrico di 1135 cm³ e la velocità di 50 km/h. La trasmissione era assicurata da un cambio a tre marce con frizione a cono rovesciato. La carrozzeria era in lamiera d'acciaio e i posti

solamente due. Dopo due anni la

Fial venne posta in liquidazione. Uno dei pochi esemplari di Legnano prodotti è esposto al museo dell'auto di Torino.



WILBUR SHAW

AMERICANO IN MASERATI

Potete ricordare la figura del pilota Wilbur Shaw, che vinse due volte la 500 Miglia di Indianapolis?

Loris Iacobucci

I cento anni della Maserati hanno riportato alla luce la memoria di questo pilota americano (a destra), classe 1902, che nel 1939 e nel 1940 conquistò per due volte di seguito la prestigiosa competizione con una "8 CTF Boyle Special" (sotto). Lo scorso 25 maggio l'esemplare che corse l'edizione 1939 ha sfilato sulla Indianapolis Motor Speedway, prima della 500 Miglia, con al volante Johnny Rutherford, tre volte vincitore di questa gara. A giugno ha presenziato anche al Festival of Speed di Goodwood (si veda a pag. 102). Shaw iniziò a correre nel 1924 e nel 1927 fece la sua prima comparsa a Indianapolis, di cui divenne uno specialista. Dopo essersi piazzato secondo nel 1933 e nel 1935, nel 1937 colse la sua prima vittoria con una Shaw-Gilmore alla media di 182,788 km/h. Fu lui a ordinare una Maserati a otto cilindri di tre litri di cilindrata che fu appunto battezzata "Boyle Special". Dopo la guerra Shaw fu direttore della pista di Indianapolis. Nel 1954 fu vittima di un incidente aereo.



FIAT "1900"

BERLINA DEL MISTERO

Da un rivenditore di auto d'epoca ho fotografato questa strana Fiat che non conosco. Che modello è? Vale la pena di restaurarla? Il suo numero di telaio è 000008.

Carlo Gasparini

Sicuramente la base su cui è stata realizzata questa carrozzeria speciale è quella di una Fiat "1900", la berlina derivata dalla "1400" nel 1952 ed equipaggiata con un motore a quattro cilindri in linea di 1901 cm³ da 60 CV (nel depliant a lato). Lo si vede chiaramente dall'interno, ma anche dalla mascherina. Altre notizie al riguardo ci sono state fornite dal Centro Storico Fiat di Torino, che ci ha comunicato che il telaio 000008 fece parte di un lotto di altri undici prodotti nel 1952 e messi "a disposizione dei Servizi Sperimentali del Dipartimento Esperienze Autoveicoli della Fiat". Le vetture vennero costruite all'interno della stessa Fiat e, dopo un certo lasso di tempo, inviate (e forse donate) a vari enti, come

l'ambasciata americana di Roma. Viste le condizioni in cui si trova l'esemplare che lei ha avvistato, un restauro si presenta impegnativo, pur considerando che la vettura è completa di tutte le sue parti fondamentali. Tenga presente che una "1900" in buone condizioni vale sui 10.000 euro (14.000 la "Granluce") e che sicuramente i costi di ripristino supereranno ampiamente il valore della vettura.



CARROZZERIA MAGGIORA

80 ANNI SULLA BRECCIA

Sotto casa mia è parcheggiata una Fiat "Panda Van" con uno stemma sulla fiancata costituito da una piccola "M" su fondo nero. A cosa si riferisce?

Alessio Molinari

Il marchio appartiene alla carrozzeria Maggiore, che allestiva la versione "Van" della "Panda" prima serie, ampiamente utilizzata dalla Sip-Telecom e dalle Poste. La Maggiore compì i primi passi nel 1925 quando il cavalier Arturo Maggiore fondò la Martelleria Maggiore in un piccolo capannone a Torino. L'attività si sviluppò rapidamente e vennero costruite numerose ed eleganti vetture. Nel 1951 avvenne il trasferimento a Moncalieri, a Sud di Torino, in un nuovo stabilimento. Maggiore iniziò a costruire elementi di carrozzeria per la Fiat e scocche complete di vetture come l'Alfa Romeo "2000" Touring, la Lancia "Aurelia B20", la Fiat "2300 S Coupé", la De Tomaso "Pantera" e la Maserati "Mistral". Nel 1978 l'azienda assunse la denominazione di Ilca Maggiore (Industria Lavorazione Carrozzerie Auto). Nel 1993 la Maggiore acquisì l'ex stabilimento Lancia di Chivasso e si dedicò alla produzione di importanti commesse, come quella della Fiat "Barchetta" e delle Lancia "K Coupé" e "Delta Integrale". Vennero anche realizzati allestimenti speciali per aziende che operavano nei servizi pubblici. La capacità produttiva arrivò a 240 vetture al giorno e la forza lavoro a 400 dipendenti. Nel 2003, a causa dei debiti accumulati, la Maggiore fu costretta a chiudere i battenti.



Utilitarie e fuoriserie

In alto. A sinistra, la Fiat "Panda Van" con la coda allungata e, a destra, la Fiat "1500" Viotti (1936). Sopra. La tedesca Bitter "Coupé" del 1982 su meccanica Opel. A sinistra. La Lancia "K Coupé" del 1997, progettata da Gianna Maggiore. Fu prodotta fino al 2000.



AUTO DEI LETTORI

Gite in coppia

A destra, Paolo Allievi, nella foto con la fidanzata, è un edicolante di Orvieto (Perugia) ed è appassionato di Citroën "2 CV". Questa è del 1989 ed è stata acquistata nel 2010.



Al mare in barchetta

Sopra, Desirée Morello e Massimo Longo hanno fatto un viaggio da Torino alla Costa Azzurra con la loro replica di una barchetta Stanguellini degli anni Cinquanta, che è arrivata a destinazione senza alcun intoppo meccanico.



Per i suoi primi 40 anni

Sopra, Daniele Mancini ha festeggiato questo primo agosto 40 anni con le sue "storiche", una BMW "850i" del 1991 (nella foto), una Porsche "911" del 1970 e una Lancia "Augusta" del 1934.

Presidente su tre ruote

A sinistra. Il presidente del Club Treviso Autostoriche, Giorgio Bettio, è un artista della guida sportiva e si diverte, quando corre in pista, ad alzare la ruota interna posteriore della sua Autobianchi "A112" grazie a improvvisi rilasci del gas.

cmnovecento@gmail.com

www.coppadeiborbone.com

COPPA dei BORBONE



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



PORSCHE

Centro Porsche Napoli

www.napoli.porsche.it

Centro Porsche Salerno

www.salerno.porsche.it



OBIETTIVO *Le Mans*

Una meccanica "normale", vestita con un'elegante carrozzeria aerodinamica in lega leggera, pronta per correre. Con l'ottavo posto assoluto alla "24 Ore" del 1937, il noto concessionario francese aveva dimostrato il valore della sua idea. E l'affidabilità di questa roadster

di Maurizio Schifano, foto di Daniele Tenconi



Prova di forza al debutto

A destra. Le Mans 1937: su 49 vetture iscritte solo 17 terminarono la gara; fra queste le tre Darl'mat esordienti. La numero 25, a sinistra, fu ottava assoluta e terza di categoria.

La livrea, inconfondibile, è quella delle auto da competizione francesi d'anteguerra. E infatti la "302 Darl'mat Spécial Sport" numero 25, protagonista del servizio, è una delle tre roadster gemelle che Emile Darl'mat, noto concessionario Peugeot di Parigi, iscrisse alla 24 Ore di Le Mans del 1937 per promuovere adeguatamente la vettura da lui concepita. Condotta da Charles de Cortanze e Maurice Serre, la numero 25 si classificò ottava assoluta e terza nella categoria fino a 2 litri. Incoraggianti anche i piazzamenti delle altre due "302", considerato anche il fatto che le tre Darl'mat erano tra le 17 vetture giunte al traguardo sulle 49 iscritte alla gara: la numero 26, con l'equipaggio Jean Pujol e Marcel Content, arrivò settima



assoluta e seconda di categoria; la numero 27, con l'equipaggio Daniel Porhault e Louis Rigal, fu decima assoluta e quinta di categoria. Sul lunghissimo rettilineo di Hunaudières una di queste vetture raggiunse i 170 km/h, una velocità davvero notevole per la classe 2 litri.

Era appena l'inizio di una carriera agonistica che sarebbe stata interrotta solo dallo scoppio della seconda guerra mondiale. La numero 25 fa parte della collezione Peugeot ed è solitamente esposta al museo di Sochaux; tuttavia, in occasione di una trasferta per una mostra italiana, ci è stato concesso di fotografarla nei nostri studi. Si tratta di un esemplare prezioso, il cui valore supera senza dubbio i circa 200.000 dollari battuti a un'asta del 2012 ➤

Gioiello Blu Francia

Nella foto. Tra i più preziosi pezzi della collezione Peugeot, questa vettura oggi mostra i profili laterali e i cerchi "Pilote" non presenti all'esordio in gara nel 1937. Molti componenti sono stati aggiunti o sostituiti negli anni.





La carrozzeria disegnata da Georges Paulin e realizzata dall'atelier Pourtout mantiene ancora oggi una forte carica seduttiva

Cristallo discendente

A sinistra. Azionando una manovella il parabrezza scende fino a scomparire.

Sotto. Il cruscotto, con finitura "bouchonné", alloggia a sinistra il tachimetro con termometro acqua, amperometro, termometro olio e orologio; a destra, il contagiri, con livello benzina e manometro olio.



Distintivi da corsa

Sopra. Gli ovali sui parafranghi servivano a identificare a prima vista la vettura durante le gare.

Sopra a destra. Emile Darl'mat (1892-1970), dal 1923 concessionario Peugeot di Parigi.

A destra. Non manca la capote, alloggiata dietro il sedile.



per un'esemplare in allestimento stradale. La nostra "302 Darl'mat" roadster è tra le poche sopravvissute delle circa 20 costruite dall'aprile al dicembre del 1937. A renderla ancora più rara la carrozzeria tipo "Compétition" (assenza delle porte e aeroscreen solo per il pilota) realizzata interamente in lega leggera e il cambio Cotal a preselezione elettromagnetica. Le foto scattate a Le Mans nel 1937 mostrano che, come le gemelle, essa montava cerchi a disco forati di disegno simile ai Fergat dell'epoca, presumibilmente in acciaio; solo in seguito fu dotata dei più pregiati cerchi in lega Michelin "Pilote" che sfoggia oggi, diffusi sulle vetture francesi anni Trenta.

Anche la calandra originale è stata sostituita in tempi successivi, forse a causa di un incidente, poiché quella visibile oggi risulta fuori sagoma rispetto alla parte inferiore del muso. Non presenti in origine neppure i profili in alluminio sulle fiancate, in genere applicati sulle vetture stradali. Proprio in vista di un uso turistico, la vettura, pur mantenendo l'aeroscreen d'origine, è stata poi dotata del più idoneo parabrezza "a scomparsa", non presente sulle vetture da corsa ufficiali. A riprova di una sua nuova immatricolazione per l'uso su strada, avvenuta anni dopo, c'è la targa 1174 VP 25, diversa da quella 825 W1 visibile nelle foto del 1937. Un'ultima modifica poi ha riguardato l'alimentazione: un giorno indefinito fu montato un solo carburatore in luogo dei due generalmente presenti sulle "302 Darl'mat Spécial Sport". Insomma, la numero 25 si porta addosso tutte le tracce della sua storia e non è certo un "pezzo da museo"; grazie alle cure continue dei meccanici di Sochaux è sempre pronta a concedere un giro di pista, sebbene non coi ritmi indiatolati di quand'era giovane. La "302 Darl'mat" nacque da un'idea del concessionario parigino, che nel 1936 aveva pensa- ➤

L'altezza ridotta e l'ottima profilatura aerodinamica le consentivano di raggiungere i 170 km/h, non male con una potenza di 73 CV



Aerodinamica evoluta

Sopra. Tipiche delle auto sportive dell'epoca le carenature dei parafranghi posteriori, che miglioravano l'aerodinamica.

Sotto. Il passo notevole del telaio da berlina non giovò all'estetica, ma favorì la stabilità.

to di realizzare una Peugeot davvero "speciale", con la velocità di un'auto da corsa e il confort di una vettura da turismo, da usare su pista ma anche su strada, prodotta in tiratura limitata ma venduta al prezzo di un'auto di serie. Il progetto era stato seguito dal responsabile del centro studi della Casa Alfred Giauque e per quanto riguarda la meccanica erano stati adottati componenti di serie: il telaio della berlina "302", tale e quale sebbene il passo fosse un po' lungo per una roadster, l'avantreno e il retrotreno della più grossa berlina "402", opportunamente

rinforzati, e il motore "TH" di quest'ultima, in un'inedita versione "Spécial", che grazie all'incremento del rapporto di compressione, a modifiche alla distribuzione e all'alimentazione con due carburatori erogava 70 CV anziché i 55 della versione base.

Una giusta ricetta per ottenere prestazioni adeguate a costi contenuti. Per quanto riguarda il design, al quale Dart'mat conferiva molta importanza, egli si era avvalso della collaborazione del valente e fidato Georges Paulin, il dentista inventore nel 1932 del tetto apribile "Éclipse" che l'aveva già





CARATTERISTICHE

Alla 24 Ore di Le Mans 1937

Motore	Ant. longitudinale, 4 cilindri in linea Alésaggio 83 mm - Corsa 92 mm Cilindrata 1991 cm ³ Potenza 73 CV a 4250 giri/min Valvole in testa, aste e bilancieri Due carburatori invertiti Zenith.
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio Cotal a 4 rapporti Pneumatici 165x400 Ruote a disco forato in acciaio.
Corpo vettura	Roadster 2 posti Telaio a longheroni e traverse scatolati in acciaio Carrozzeria in alluminio Sospensioni ant. a ruote indipendenti, bracci trasversali inf., balestra trasversale sup. Sospensioni posteriori a ponte rigido, balestre longitudinali a cantilever Ammortizzatori idraulici a leva Freni meccanici a tamburo Sterzo a vite e settore Serbatoio carburante 100 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2880 mm Carreggiata ant./post. 1362/1383 mm Lunghezza 4040 mm - Larghezza 1640 mm Altezza 1130 mm - Peso 680 kg (autotelaio).
Prestazioni	Velocità massima 170 km/h

affiancato per i progetti di alcune fuoriserie. Ne era risultato un capolavoro nel più puro stile déco del tempo, che, vestendo a pennello l'ingombrante telaio "302", rendeva la vettura snella e aerodinamica. Senza dubbio l'elegante taglio di questo "abito", allestito dalla rinomata carrozzeria Pourtout in acciaio, con cofani e parafranghi in alluminio o interamente in alluminio, costituì un elemento di grande fascino per la clientela e fece scuola per la realizzazione di numerose altre roadster. Per collaudare il prototipo nel dicembre 1936 Emile Darl'mat fece ef-

fettuare sul circuito di Montlhéry una maratona di 24 ore, probabilmente in vista della partecipazione alla 24 Ore di Le Mans dell'anno successivo, caldeggiata dall'amico pilota Charles de Cortanze. Guidata proprio da quest'ultimo, che si alternò con Jean Pujol e con Marcel Content, la vettura spiccò una media di 139,382 km/h. Nella prova di un'ora effettuata subito dopo dallo stesso de Cortanze la media salì a 144,728 km/h, mentre il giro più veloce fu percorso a una media di 147,486 km/h. I presupposti dei successi futuri c'erano tutti. 

Alimentazione semplificata

Sopra, a sinistra. Per contenere i costi furono utilizzati componenti meccanici di serie, fra i quali il motore tipo "TH" di 2 litri della berlina "402", dotato però di due carburatori, in origine presenti anche su questo esemplare, che tuttavia oggi ne monta uno solo.



PEZZI UNICI Innocenti "186 GT" 1964



Bertone ci ha messo la firma
Nella foto. Ruote a raggi, linea sportiva, dimensioni compatte: la piccola Innocenti avrebbe potuto ottenere un buon successo di vendite, non solo in Italia. In alto. L'unico marchio che compare sulla carrozzeria è quello di Bertone, dove lavorava Giorgio Giugiaro all'epoca della progettazione della vettura, nei primi anni Sessanta.

L'INCOMPIUTA FERRARINA

Nei primi anni 60 Ferdinando Innocenti commissionò alla Casa di Maranello una piccola GT di prestigio. Ne nacque una sportiva più raffinata della Asa, che restò però un prototipo. Salvato dalla rottamazione, ecco l'unico esemplare rimasto, con motore "Dino" V6

di Daniele Buzzonetti, foto di Paolo Carlini





Lo vedremo a Maranello

Sopra. Antonio Ghini, direttore del Museo Ferrari di Maranello e del Mef (Museo Enzo Ferrari) di Modena. A lui si deve la riscoperta dell'auto, che verrà esposta al Museo Ferrari all'inizio del 2015.

Ancora in rodaggio

Sotto. Con appena 2261 km percorsi dal 1964, la Innocenti-Ferrari adotta ancora i pneumatici originali Pirelli "Cinturato S" nella misura 175-14. All'interno delle ruote spiccano i quattro freni a disco della Dunlop.

GRAZIE AL V6 DERIVATO DA QUELLO DELLE DINO DA COMPETIZIONE LE PRESTAZIONI ERANO NOTEVOLI

Una coupé avvolta nel mistero. Questa è la storia dell'Innocenti progetto "186 GT", nata tra il 1963 e il 1964, che ha rivisto la luce solo recentemente. Cinquantuno anni fa ne accennò brevemente la rivista Auto Italiana con questo titolo: "Innocenti 1750 con motore Ferrari". Un vero scoop giornalistico, seguito dal silenzio assoluto da parte di tutti gli altri organi di stampa. Eppure, la notizia era ghiotta: l'Innocenti, che dal 1960 aveva iniziato a montare modelli del gruppo inglese BMC, aveva infatti deciso di allargare la propria gamma mettendo in produzione una "piccola" GT di prestigio.

Ferdinando Innocenti aveva allora 72 anni e aveva parlato in precedenza con Enzo Ferrari della sua idea di produrre una vettura di questo tipo. Ma era stato bruciato sul tempo dall'industriale Oronzio De Nora che nel 1962 allestì una fabbrica in via San Faustino a Milano, proprio accanto allo stabilimento Innocenti, per costruire le sue Asa. Ferdinando commissionò a Ferrari il prototipo, che però, come vedremo, non verrà mai costruito in serie. Arrivato pressoché immacolato fino a oggi e carrozzato da Bertone è infatti rimasto esemplare unico. L'entusiasmo di Ferdinando Innocenti (scomparso nel 1966) si bloccò infatti davanti a due problemi: l'impreparazione della fabbrica a gestire un modello di questa classe e la ne-

cessità di creare una rete commerciale adeguata. Sulla Innocenti-Ferrari nessun dato ufficiale venne mai diramato, ma Enzo Ferrari era un uomo preciso e, nell'appendice al suo libro "Le mie gioie terribili", aggiunse l'elenco di tutti i motori realizzati a Maranello. Nell'anno 1963 è pronto il motore del prototipo. Si tratta di un sei cilindri a V di 60° con cilindrata di 1787 cm³ (alesaggio x corsa 77x64 mm), distribuzione monoalbero a camme in testa per bancata e due valvole per cilindro. Il cambio, di derivazione inglese, era a quattro marce con overdrive su III e IV, i freni a disco.

La potenza era di 120 CV circa e l'alimentazione tramite tre carburatori doppio corpo. I coperti delle testate erano simili a quelli dei motori Ferrari V12 dell'epoca, e persino l'architettura, ridotta della metà, ne ricalcava le caratteristiche. Non si trattava però di un motore inedito: la famiglia dei V6 a 60° con testate monoalbero era nata nel 1958, quando si stavano sviluppando anche i V6 "Dino" con bancate a 65° e distribuzione a quattro alberi a camme in testa. Imparentato con il motore del prototipo Innocenti è il propulsore adottato per la Sport "196 SP" che consentì a Lodovico Scarfiotti di vincere il Campionato Europeo della Montagna nel 1962.

Per la Ferrari fu relativamente semplice realizzare il motore per Innocenti, e la Casa di Ma-





Aria di famiglia

Sopra. La plancia ricorda molto quella dell'Asa "1000", la "Ferrarina" realizzata in precedenza sempre da Bertone. I sette strumenti sono della Veglia, il volante, senza stemma al centro, è un Nardi.

Omologabile 2+2

Sotto. L'abitacolo è sufficientemente ampio solo anteriormente, dove i sedili sono comodi e avvolgenti. Dietro i posti sono di fortuna e la ventilazione è assicurata solo dai finestrini con apertura a compasso.



Maneggiare con cura

A sinistra. I meccanici spostano con grande attenzione la vettura, arrivata in condizioni originali fino a oggi ma non ancora rivista nella meccanica, che presto sarà oggetto di un completo ripristino.

Non fidarsi è meglio

Sotto. Un tocco di modernità per l'epoca è dato dai finestrini ad azionamento elettrico. Dalla tasca spunta una manovella, utile in caso di emergenza, che lascia qualche dubbio sull'affidabilità dell'impianto.



LA LINEA ERA OPERA DI UN GIOVANE GIUGIARO, CHE ALL'EPOCA LAVORAVA PER LA CARROZZERIA BERTONE

ranello si occupò dell'intero progetto. Ce lo ha ricordato l'ingegner Sandro Colombo, classe 1924, ancora attivissimo, che negli anni Sessanta fu direttore tecnico della Casa di Lambrate.

"L'intera vettura venne progettata negli uffici della Scuderia Ferrari, in viale Trento e Trieste a Modena", ricorda l'ingegnere, che nei primi anni Settanta lavorò nel Reparto Corse di Maranello, "e tra i collaboratori più stretti ci furono Franco Rocchi, che si dedicò al motore, Walter Salvareni, che si occupò della trasmissione, e Casali che si fece carico del telaio. Personalmente seguivo il lavoro tutti i giorni, assieme ad alcuni disegnatori dell'Innocenti e allo scopo soggiornammo per un certo periodo a Modena. Lavoravamo in grande segreto, perché Ferrari, che come è noto controllava tutto quello che succedeva nel suo stabilimento e in particolare nell'ufficio progettazione, non voleva assolutamente che la notizia filtrasse all'esterno".

Furono costruiti due prototipi della coupé identificata con il numero di progetto "186 GT". Entrambi erano pressoché uguali per quanto riguarda le loro caratteristiche generali, a parte qualche diversità nel telaio. Per ragioni pratiche, infatti, il primo prototipo aveva una struttura tubolare, che fu rivestita da Bertone con pannelli di alluminio. Il secondo, quello definitivo, è stato invece progettato con la scocca portante, realizzata dalla stessa Bertone che avrebbe dovuto provvedere



dere alla successiva industrializzazione. Di questa si occupò lo stesso Colombo, assieme a un giovane Giorgio Giugiaro, che più tardi avrebbe fondato l'Italdesign e che disegnò la linea.

Nel frattempo erano iniziati a Lambrate i test con il prototipo tubolare sulla piccola pista che si trovava all'interno dell'area Innocenti. Quando fu spedito a Milano il concept definitivo, il progetto purtroppo era già stato abbandonato e il primo esemplare distrutto. La vettura sopravvissuta fu fortunatamente messa da parte in un capannone Innocenti, fino a quando, nel 1994, venne deciso lo smantellamento della fabbrica che nel frattempo era diventata di proprietà della Fiat, che l'aveva acquistata assieme alla consociata Ma-

Solo per viaggi brevi

Sotto. Nel baule trovano posto la batteria e la ruota di scorta. In basso. Lo spazio per eventuali bagagli è piuttosto limitato, anche per via della forma della coda, corta e piuttosto spiovente.



Quattro scarichi

A destra. Altro dettaglio che ricorda l'Asa "1000" è la vista posteriore. Nel prototipo Innocenti il padiglione è però più alto e allungato. Mancano le targhe perché l'esemplare non è mai stato immatricolato. Si notino i quattro terminali di scarico, che conferiscono un ulteriore tocco di sportività alla vettura.





Piccola e veloce

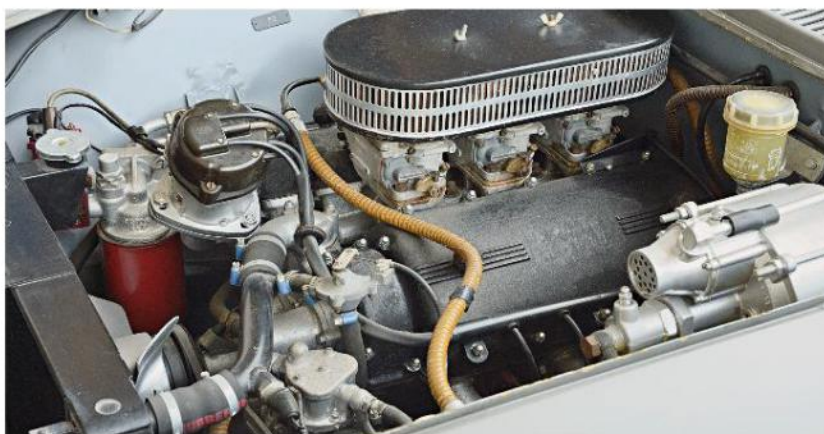
A sinistra. Di profilo la granturismo Innocenti appare molto compatta: il passo è di 232 cm, la lunghezza di 418 cm, l'altezza di 126 cm. Trattandosi di un prototipo non si conoscono con precisione le prestazioni. La potenza era di circa 120 CV a 6200 giri e la velocità massima intorno ai 210 km/h.

Diviso per due

Sotto. Il motore V6 di 60°, la metà esatta dei classici V12 progettati da Colombo, conferma l'origine Ferrari. All'interno del passaruota di destra si trova l'unico possibile riferimento al Cavallino: la scritta "F2", probabilmente "Ferrari 2", ossia il prototipo definitivo dopo quello iniziale andato distrutto.

serati dall'industriale Alejandro De Tomaso. Il momento era particolarmente rischioso: a Milano, oltre alla "186", c'era l'archivio della "Biturbo", le cui scocche erano costruite dalla Innocenti, e molta altra documentazione importante.

Con un blitz, Ermanno Cozza, memoria storica della Casa del Tridente, riuscì a salvare tutto e ad affidare la "186 GT" alla Ferrari. Portata in un grande magazzino della Saima di Formigine (da dove partono le Ferrari vendute in tutto il mondo), fu tenuta sotto le ali di Antonio Ghini, ex responsabile della comunicazione del Cavallino e ora direttore dei musei di Maranello e Modena. Nel gennaio del 2015 sarà la star di una nuova mostra allestita nel Museo Ferrari.



NATE PER CORRERE Alfa Romeo "8C" 1935



UN SOGNO IN PISTA

Un'emozione forte persino per un pilota consumato come Arturo Merzario che, a Vairano, si è messo al volante di questa "8C": "costruita dall'Alfa Romeo, appartenuta alla Scuderia Ferrari, ex Nuvolari e Fangio e oggi la guido io!"

di Alessandro Barteletti, foto di Alfredo Albertini



Giornate così non ti fanno chiudere occhio per una notte intera. Per l'attesa, l'emozione, l'eccitazione di "incontrare" un pezzo di storia del motorismo sportivo anteguerra: l'Alfa Romeo "Tipo C" a otto cilindri del 1935, più nota come "8C 1935", la vettura "monstre" tra le prime risposte italiane alle mastodontiche, innovative e potentissime Auto Union del Reich. Affidata alla Scuderia Ferrari, a portarla al debutto fu Tazio Nuvolari, a Monza. A pilotarla per noi, settantannove anni più tardi, sui 2560 metri dell'"handling" di Vairano, il nostro circuito alle porte di Pavia, c'è nientepopodimeno che Arturo Merzario.

Il pilota che nel 1975 regalò un Mondiale proprio all'Alfa Romeo, al volante della Sport Prototipo "33 TT12", arriva a bordo di una Abarth "500" di oggi - una delle versioni più pepate - e

indossa l'immane cappelletto da cowboy. Ha 71 anni d'età e 52 di corse alle spalle, Merzario, ma è emozionato come fosse la prima volta. "Costruita dall'Alfa Romeo, appartenuta alla Scuderia Ferrari, pilotata da Tazio Nuvolari. E oggi la guido io. Capito che roba?". Qualche ora di sonno, la notte prima, deve averla persa pure lui.

Sotto la carrozzeria aerodinamica, avvolgente e dall'inconfondibile "sapore" Alfa, la "8C" nasconde sospensioni a ruote indipendenti (novità per una monoposto del Portello) e il cambio solidale col ponte posteriore. Il motore otto cilindri in linea di 3,8 litri è in alluminio e allumina, ha doppio albero a camme in testa e due compressori volumetrici a lobi. Prestazioni: 330 cavalli e ➤

Tanto di cappello

Sopra. Arturo Merzario, 71 anni, è il nostro collaudatore d'eccezione: sul circuito di Vairano (PV) si è calato nell'abitacolo della "8C" del '35 che un tempo fu di Tazio Nuvolari. La monoposto appartiene a un collezionista europeo che da 5 anni l'ha affidata alle cure del Gruppo Grifo di Montecarlo.



"Manovella" elettrica

Sopra. Gli specialisti all'opera durante le fasi di messa in moto: la vecchia manovella è stata sostituita da un avviatore elettrico. Durante il più recente restauro supervisionato dal Gruppo Grifo, i lavori di meccanica sono stati curati dall'officina di Bruno Daneo a Odalengo Grande (AL).

oltre 270 all'ora. Ne hanno costruite sei; questa è la numero di telaio 50014 e il motore, eccezionalmente, è "matching numbers".

La storia della "8C" numero 50014 inizia nel '35 quando l'Alfa Romeo la costruisce e l'affida alla Scuderia Ferrari (all'epoca squadra corse del Portello) che la schiera per un paio di stagioni. Poi la sostituisce con la più prestante "12C 1936", la versione V12 che usa lo stesso telaio ma ha 40 cavalli in più e raggiunge quasi i 300 all'ora. Una montagna di vecchie e preziosissime carte, documenti originali scrupolosamente conservati con la vettura, ci dice che il 22 aprile 1937 la "50014" viene ceduta - lo riporta una pagina del registro della Motorizzazione di Modena - a Riccardo Carù, agente del pilota argentino Carlos Arzani. Costo dell'operazione 190.000 lire più 5000 "a forfait" per i pezzi di ricambio. Sul contratto di vendita minuziosamente battuto a macchina - la carta intestata è quella "S.A. Scuderia Ferrari, Modena" - sono elencate le parti: dai pistoni alle trasmissioni con rapporti di diversa lunghezza, dai dischi frizione alle fascette serratubi, passando per manicotti, cuffie e paraolio, c'è tutto il necessario per garantire alla "8C" la coper-

tura per un certo numero di gare. È giusto precisare che all'epoca queste vetture, dopo la loro carriera ufficiale, venivano spremute fino all'osso dai piloti privati. In quegli anni, in particolare, furono molte le auto da corsa italiane a imbarcarsi per il Sud America dove spesso riuscivano a imporsi nelle gare locali. Con la "50014", infatti, Arzani ottiene piazzamenti di rilievo per due anni consecutivi, fino al '39, quando la monoposto finisce in Brasile e lì trascorre la parentesi della guerra. All'indomani della fine delle ostilità torna in Argentina: la compra Pablo Luis Pesatti, sfortunato pilota che di lì a poco, il 21 marzo 1948, durante il VII Gran Premio Otoño, perderà la vita a bordo di un'altra Alfa. Quella stessa gara la vincerà l'astro nascente Juan Manuel Fangio e proprio a lui, ironia della sorte, la moglie di Pesatti venderà tre anni più tardi, nel 1951, la "8C" del marito.

Il 1951 è anche l'anno in cui Fangio, da pilota ufficiale Alfa Romeo, otterrà il primo dei suoi cinque titoli mondiali; essere di casa al Portello gli permette di avvalersi delle maestranze giuste per revisionare l'otto cilindri della sua "8C". Fangio espone la "50014" anche nel suo museo personale e la con-

IL PILOTA COWBOY

LE "STORICHE" NON VANNO SPREMIUTE

A 19 anni ha impugnato il volante di un'auto da corsa e da allora non l'ha più mollato. Classe 1943, comasco, Arturo Merzario ha corso per Enzo Ferrari, regalato all'Alfa Romeo il Mondiale nel '75 con la "33 TT12", gareggiato in F.1. E oggi è ancora in attività. Pilota poliedrico -

si è calato nell'abitacolo di vetture Sport, monoposto, Turismo e GT - è stato anche costruttore e da circa vent'anni guida le "vecchie glorie" durante eventi e rievocazioni storiche. "È un privilegio", racconta. "Collezionisti e, per esempio, Automobilismo Storico Alfa Romeo

si fidano perché le tratto con cautela. Non devi spingere troppo, non è qui che devi dimostrare che pilota bravo sei, ma lo fai per ricordare a te e al pubblico che miracoli facevano i progettisti di allora con i materiali di cui disponevano 40, 60 e 80 anni fa".



CARATTERISTICHE

Motore	Ant. longitudinale - 8 cilindri in linea Alesaggio 78 mm - Corsa 100 mm Cilindrata 3822 cm ³ - Potenza 330 CV Alimentazione a due carburatori monocorpo verticali Weber "48 BS1/2" e due compressori volumetrici a lobi.
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio a 4 marce Frizione a dischi multipli a secco Pneumatici 6,50 x 19.
Corpo vettura	Monoposto da Grand Prix Telaio a longheroni e traverse in acciaio Sospensioni ant. a ruote indipendenti, bracci obliqui e bracci trasversali, molle elicoidali. Sospensioni post. a ruote indipendenti, bracci obliqui, balestra trasversale. Ammortizzatori idraulici, ant. telescopici, post. telescopici e a frizione Freni idraulici, ant. e post. a tamburo Serbatoio carburante 170 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2750 mm Carreggiata ant./post. 1350 mm Lungh. 4200 mm - Largh. 1520 mm Altezza 1215 mm Peso in ordine di marcia 735 kg.
Prestazioni	Velocità 275 km/h.



In lega per correre

A lato. Il motore, 8 cilindri in linea di 3822 cm³ e 330 cavalli, ha basamento e coppa dell'olio in elektron mentre la testa è in alluminio. La distribuzione è affidata a due alberi a camme in testa; due carburatori monocorpo e due compressori volumetrici a lobi si occupano dell'alimentazione.



Diventa indipendente

A sinistra. La sospensione anteriore è affidata a due coppie di molle elicoidali racchiuse negli ammortizzatori idraulici.

Più a sinistra. La sospensione posteriore indipendente, gestita da una balestra trasversale e ammortizzatori idraulici e a frizione, era una soluzione all'avanguardia e una novità per un'auto del Biscione.

A destra. Il nostro esemplare è il numero 50014; la gemella "50013" è stata venduta lo scorso settembre da Bonhams alla cifra record di quasi 7,5 milioni di euro.



Il tachimetro non serviva
A lato. Come su tutte le auto di quegli anni, il volante di grandi dimensioni faceva da leva per contrastare la durezza dello sterzo e agevolare il pilota in curva. Smarriti negli anni, gli strumenti sono stati recuperati dall'attuale proprietario: a sinistra, il contagiri; a destra termometro acqua, manometro olio e indicatore della benzina.



Attaccati al volante
Sopra. Tutt'altro che contenitivi sia il sedile sia l'abitacolo; il pilota, in curva, doveva materialmente aggrapparsi al volante.
Sopra, a destra. Consuetudine di quegli anni, il freno e l'acceleratore sono invertiti: per dare gas si usa il pedale al centro, per frenare quello a destra.

Avantreno carenato
A destra. La carrozzeria aerodinamica (le sospensioni anteriori sono carenate) favorisce le prestazioni: in base ai rapporti, la "8C" può arrivare fino a 275 km/h. La "12C", ossia lo stesso telaio con motore V12, toccava i 290. Dice Merzario: "Incredibile pensare che cosa facevano i piloti di allora con queste auto qui...".



PER IL RESTAURO CI SI È AVVALSI DELLE MAESTRANZE DI SPECIALISTI ITALIANI, SENZA DUBBIO I MIGLIORI AL MONDO

serverà fino agli anni Ottanta, quando la scambierà con una Maserati "250 F", modello con cui si era aggiudicato nel 1957 il suo ultimo Mondiale.

Siamo ormai nel 1988 quando la "8C" rientra in Europa. Ma è incompleta (anche questo è documentato): ci sono telaio e motore; mancano carrozzeria, serbatoio carburante, radiatore e alcuni strumenti. È allora che l'attuale proprietario ne entra in possesso e se ne prende cura, occupandosi del restauro e della ricostruzione della carrozzeria sui disegni originali.

Fine, dunque, di una rocambolesca e affascinante storia? Nient'affatto. La buona notizia, anzi, è che da circa cinque anni la "8C" numero 50014 è tornata nel nostro Paese: il proprietario, infatti, ha deciso di affidarla alla sede italiana del Gruppo Grifo di Montecarlo per rimetterla in sesto e farle affrontare di nuovo la pista. "Perché in Italia? Perché le maestranze migliori, quelle più antiche e quelle che ne hanno raccolto l'eredità, sono ancora nel Bel Paese", ci spiega lo staff della Grifo. "E il frutto del loro prezioso lavoro si è visto al G.P. storico di Montecarlo, alla Coppa Intereuropa a Monza, al Festival of Speed di Goodwood, dove negli ultimi anni abbiamo fatto sfilare la '50014' attirando un'attenzione enorme". Lo abbiamo constatato anche noi, quel giorno a Vairano. Otto cilindri hanno sempre una gran voce, ma quegli otto cilindri del 1935 hanno una voce che non ti scordi più.

R



L'eleganza del corsivo

Sopra. Dettaglio del gallettone che fissa le ruote a raggi: in rilievo la tipica scritta in corsivo "Alfa Romeo". In alto. Il frontale tondeggiante della "8C" ha un'impronta tipicamente Alfa; le piccole feritoie intorno al radiatore, per esempio, sono diventate un'icona della Casa tanto che alla fine degli anni Novanta sono state riprese dalla berlina stradale "156".



REMINISCENZE DI GIOVENTÙ

Quando nel 1986 suo padre decise di venderla, il sedicenne Stefano Ruffino fece una promessa: un giorno avrebbe comprato una "2002" identica. E nel 2009 ha coronato il suo sogno, replicando quasi fedelmente l'esemplare che lo ha visto crescere

di Maurizio Schifano, foto di Simone Romeo





Il fascino della pelle

Sopra. La plancia con finiture spartane richiama quelle delle vetture da corsa. La strumentazione è essenziale, comunque sulla "2002 tii" il contagiri era di serie. Il volante e il pomello del cambio in pelle sono stati montati dall'attuale proprietario.



Comoda, ma solo davanti

A fianco. Confortevoli i sedili anteriori, ma la profilatura è poco avvolgente.

A destra, sopra. Ampio il divano posteriore, però lo spazio per le gambe dei passeggeri è limitato.

A destra, sotto. Elegante il disegno dei pannelli porta.



IL PADIGLIONE ALTO E SQUADRATO PROVOCA MOLTI FRUSCII AERODINAMICI: A 130 KM/H IL FRASTUONO È NOTEVOLE

V

ercelli, piazza Cavour, una giornata qualunque: una BMW '02' blu, che sembra nuova di fabbrica, ma che invece dovrebbe avere almeno una quarantina d'anni, svolta veloce davanti al monumento dello statista piemontese. Sul ciottolato, il retrotreno accenna una derapata. Alla guida c'è Stefano Ruffino, 44 anni, ingegnere, che vive a Bergamo ma che, per il nostro servizio, è voluto tornare nella città della sua infanzia e della sua adolescenza.

"Tutto ha inizio nel 1973", spiega, "quando in famiglia arrivò una macchina proprio uguale a questa, una BMW '2002 tii', al top della serie '02' se si escludeva l'esagerata '2002 Turbo'. Con i suoi 130 CV e sì e no una tonnellata di peso, all'epoca era una delle berline più performanti. Ma era soprattutto l'erogazione pronta e fluida del suo evoluto quattro cilindri a iniezione, tanto diversa da quella ruvida e borbottante del bialbero a carburatori delle nostre Alfa, che era piaciuta a mio papà. E poi il cambio, dagli innesti così morbidi e precisi, e le finiture, con quei profili di alluminio e di acciaio inox, montati in maniera impeccabile, che spiccavano sul blu profondo, opportunamente battezzato Atlantik dalla Casa di Monaco. Avevo solo tre anni, ma m'innamorai subito di quella macchina". Papà Enrico, che non disdegnava la guida sportiva, sperimentò presto il punto debole delle BMW '02': la tendenza alle scodate, specie su fondo sdruciolevole, dovuta al particolare ti-

po di retrotreno a ruote indipendenti, e accentuata dal passo relativamente corto. L'oscillazione dei bracci obliqui causava sensibili variazioni di camber delle ruote, che così non erano in grado di contrastare adeguatamente il sovrasterzo di potenza. L'unico parziale rimedio, diffuso tra gli utenti di queste macchine, era quello di montare, al posto dei pneumatici 165 HR13 di serie, i ribassati a base larga 185/70 HR13, adottati dalla "2002 Turbo", su cerchi con canale di 5 ½ o 6 pollici anziché da 5, magari in lega. Così fece papà Enrico, che, scartando gli FPS offerti dalla BMW, optò per i Campagnolo a "ragno", adottati da tante vetture italiane da competizione dell'epoca, e la tenuta migliorò. Tante furono le soddisfazioni e tanto il divertimento che quella "2002 tii" rimase l'auto della famiglia Ruffino fino al 1986, quando fu sostituita da una più moderna "320i" serie "E30".

Troppo giovane, Stefano non aveva avuto modo di guidarla, ma da quel momento sognò di potersene comprare, un giorno o l'altro, una uguale. Ci è riuscito nel 2009, quando ha trovato la vettura immortalata in queste pagine, prodotta nell'aprile 1971, una delle prime dunque, e acquistata nuova a Modena da un maresciallo dei Carabinieri, che l'aveva ordinata con poggiatesta, radio Becker "Mexico" e cerchi in lega FPS optional. La vettura era a Trieste, in mano a un appassionato iraniano, che l'aveva comprata nel 1995 e messa a riposo nel 2000, assieme a una bella scorta di ricambi (strumenti, fanali, pompa dell'ac-





Calandra bicolore

Sopra. Specifica delle versioni con motore di 2 litri la calandra con due soli listelli in metallo lucido e gli altri verniciati in nero opaco.

Sopra, a destra. Solo la scritta distingue le diverse versioni.

qua, scarico e altro). Le condizioni erano accettabili e per 4000 euro Stefano ha concluso l'acquisto.

A causa della lunga inattività però la meccanica necessitava di un controllo approfondito; tanti poi i segni del tempo e dell'uso sia all'esterno che all'interno. Stefano ricordava bene le condizioni impeccabili in cui il papà teneva la sua "02"; perciò, data anche la buona disponibilità di ricambi garantita dalla Casa e dal sito tedesco www.wallothnesch.com, ha deciso la sostituzione di tutti i profili danneggiati e di tutte le guarnizioni, mentre la carrozzeria è stata solo "velata". In più ha fatto montare il lunotto termico, non presente in origine, e ritappezzare i sedili con rivestimenti simili agli originali, purtroppo non più disponibili. Per replicare fedelmente l'auto del papà, il

figlio si è poi procurato quattro cerchi Campagnolo a "ragno" (500 euro) e, in più, un volante sportivo Petri (250 euro), optional BMW dell'epoca.

Per quanto riguarda la meccanica, la messa a punto dell'iniezione Kugelfischer si è rivelata davvero problematica. Dopo essersi rivolto a parecchie officine, Stefano ha risolto il problema presso la Autosport Pellanda (www.pellandaracing.it) di Romano D'Ezzelino (VI), aperta dall'ex corridore Luigi Pellanda, che negli anni 70 con le "02" ci gareggiava. Dopo la sostituzione di tutti i componenti usurati e degli ammortizzatori con parti originali nuove, la vettura, a un paio d'anni dall'acquisto, si poteva ritenere pronta. Guidandola spesso, Stefano ha riassaporato con maggior intensità il piacere che provava da pas-



L'INIEZIONE REGALA POTENZA, PRONTEZZA E FLUIDITÀ. MA RICHIEDE MANI ESPERTE PER LA MESSA A PUNTO



seggero adolescente, mentre i comandi a mano a mano si "scioglievano".

Da pilota di oggi però egli ha preferito migliorare il comportamento della vettura, facendo montare un differenziale autobloccante, optional originale dell'epoca. Inoltre, per ridurre la rumorosità nei trasferimenti autostradali, si è concesso una licenza: ha fatto sostituire il cambio a quattro marce con quello a cinque marce con quinta "di riposo", optional per la serie "E21" dal 1980, che nelle marce inferiori ha rapporti simili al cambio con quinta "di potenza", optional per la serie "02". Il rombo cupo e metallico del quattro cilindri sarà pure piacevole sul misto, ma, col metro odierno, a 130 all'ora diventa insopportabile. 



Ieri e oggi

Sopra. La targhetta di identificazione dell'esemplare del servizio, prodotto nel 1971.

In alto. Stefano Ruffino nei primi anni Ottanta accanto alla "2002" che apparteneva al padre, prodotta nel 1973.

In alto, a sinistra. Stefano, a sinistra, e il padre Enrico oggi, rispettivamente 44 e 76 anni.



CARATTERISTICHE

Motore	Ant. longitudinale - 4 cilindri in linea Alesaggio 89 mm - Corsa 80 mm Cilindrata 1990 cm ³ Rapporto di compressione 9,5:1 Potenza 130 CV DIN a 5800 giri/min Coppia 18,1 kgm DIN a 4500 giri/min Valvole in testa a V Distribuzione ad albero a camme in testa Iniezione meccanica Kugelfischer "PL 04" Accensione a spinterogeno Lubrificazione forzata, 4,25 litri Raffreddamento ad acqua, 7 litri Impianto elettrico 12 V, batteria 44 Ah.
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio a 4 marce sincronizzate, 5 marce optional Frizione monodisco a secco Leva di comando centrale Rapporto al ponte 3,64:1 Differenziale autobloccante optional Pneumatici 165 HR13.
Corpo vettura	Berlina 2 porte, 5 posti Carrozzeria portante in acciaio Sospensioni ant. a ruote indipendenti, montanti McPherson, barra stabilizzatrice Sospensioni post. a ruote indipendenti, bracci obliqui, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici telescopici, barra stabilizzatrice Freni idraulici a doppio circuito, ant. a disco, post. a tamburo, servocomando a depressione Sterzo a vite e rullo Serbatoio carburante 46 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2500 mm Carreggiata ant./post. 1342/1342 mm Lungh. 4230 mm - Largh. 1590 mm Altezza 1410 mm - Peso a vuoto 1010 kg.
Prestazioni	Velocità 186 km/h Accelerazione 0-100 km/h in 9,4 secondi Consumo medio 13 l/100 km.



AVANGUARDIA. *automatica*

Pensata per i guidatori più "pigri" o per le donne, non troppo ambita ai suoi tempi, la versione con convertitore idraulico dell'utilitaria torinese dimostra ancora oggi la sua validità. Uno dei pochi esemplari rimasti è di un'appassionata di Bergamo, che la trova persino divertente

di Maurizio Schifano, foto di Simone Romeo



"P

rovare per credere, così potrei riassumere le mie impressioni di guida". Lo afferma Dalida Salvini, 42 anni, bergamasca, l'attuale proprietaria della Fiat "850 Idroconvert" del servizio.

"La prima volta che mi sono messa al volante di questa macchina", prosegue, "mi sono dovuta concentrare, per capire come funzionasse la trasmissione, che potrei definire una via di mezzo tra automatica e manuale. Dopo qualche chilometro però mi ero già rilassata e ho cominciato pure a divertirmi". Ma in pratica come si guida con la



trasmissione "Idroconvert"? Normalmente il motore si avvia solo se il cambio è in folle. Se però la macchina si trova su una pendenza superiore al 5% e, per evitare che scenda a valle, è inserita una marcia, il motore si può avviare lo stesso, grazie a un interruttore a mercurio che, attivato dalla pendenza stessa, dà il consenso all'avviamento.

Manca il pedale della frizione, perciò prima di tutto è meglio dimenticare l'uso del piede sinistro, che deve essere tenuto lontano anche dal pedale del freno. Avviato il motore, se è inserita una

Una terza tuttofare

Nella foto. Con il cambio in terza si può affrontare tranquillamente il misto di collina, potendo contare sempre su una ripresa vigorosa.

In alto, a sinistra. Solo la scritta sulla coda distingue questa versione. In alto, a destra. I pedali sono solo due, manca quello della frizione.





BEN CONSERVATO, QUESTO ESEMPLARE ESIBISCE LA TINTA GRIGIO MEDIO, TRA LE PIÙ GETTONATE PER LE FIAT

Mirafiori in vista

Sopra. La placca di chiusura del vano radio mostra la facciata stilizzata dello stabilimento Fiat di Mirafiori.

Sotto. Riverniciata di recente e con le cromature ancora scintillanti questa vettura non dimostra i suoi 46 anni. Le coppe ruota comunque sono nuove, sostituite due anni fa.

marcia, basta dare gas e partire; se invece il cambio è in folle, agendo sulla cloche, che è identica a quella della "850" con trasmissione tradizionale, si innesta una marcia, si dà gas e si parte.

La "Idroconvert" si può guidare come una "850" con trasmissione a quattro rapporti, cambiando marcia con la cloche, ma senza l'impegno di dover azionare la frizione. Questa si disinnesta e si innesta automaticamente quando si preme e si rilascia la cloche, anche con uno sforzo minimo; perciò, una volta inserita la marcia, bisogna evitare assolutamente di tenere la mano appoggiata sul suo pomello. Ma, "provare per credere", ci sono altri vantaggi: infatti si può partire in seconda, in terza o addirittura in quarta e nello "stop and go" si può usare solo la terza; la prima in pratica serve esclusivamente quando si deve partire su una forte salita; in terza o in quarta inoltre è pos-

sibile riprendere con vivacità anche da 30 km/h. Tutto ciò grazie alla presenza del convertitore di coppia, che limita i cambi di marcia e quindi lo stress per gli organi della trasmissione e anche per il guidatore, che in tal modo può concentrarsi maggiormente sulla viabilità e, perché no, pure sul paesaggio. Per fermarsi poi basta togliere gas e premere il freno.

A questo punto è chiaro che la "850 Idroconvert" può essere guidata, in modo ancor più rilassante, anche come una vera e propria "automatica": utilizzando una sola marcia, in particolare la terza, come di preferenza fa Dalida, nel suo paese e sul misto di collina sul quale usa abitualmente la vettura. "La trovo abbastanza brillante", aggiunge, "e poi non ci sono i fastidiosi 'scatti' nel passaggio da un rapporto all'altro, tipici dei cambi automatici di una volta. Le prestazioni magari





Acceleratore a mano

A sinistra. All'interno, oltre al pedale del freno di maggiori dimensioni, si nota appena il tirante aggiunto sotto la plancia, che comanda l'acceleratore a mano. Il pomello del cambio è simile a quella della versione con trasmissione convenzionale. Alla sua base c'è l'interruttore che comanda la frizione.



Domina lo skai

A sinistra. I rivestimenti dell'interno sono in finta pelle vinilica, comunemente definita skai, molto diffusa negli anni 60 perché economica e resistente, anche se decisamente poco confortevole. Su questo esemplare sono ancora quelli d'origine, perfettamente conservati.



saranno un po' inferiori a quelle delle '850' normali e il consumo un po' maggiore, come rilevato dalle prove dell'epoca, ma oggi questo importa poco".

Introdotta nel 1966, a due anni dal lancio della Fiat "850" nelle versioni "Normale" e "Super" con trasmissione tradizionale, la "Idromatic" su base "850 Super", subito ribattezzata "Idroconvert", era nata con l'intento di offrire una versione che potesse essere guidata da chi aveva difficoltà nell'uso della frizione o comunque da chi, poco appassionato di automobili, esigesse una guida meno impegnativa possibile. Di fatto fu la prima utili-

taria italiana con trasmissione semiautomatica, che molti pensarono destinata in particolar modo all'utenza femminile, all'epoca ritenuta in generale meno abile nella guida.

Il giudizio della stampa specializzata e di chi fu invitato a provarla fu lusinghiero; interessanti a tale proposito le "Impressioni di guida" apparse su Quattroruote dell'aprile 1966 e l'articolo della rubrica "Quattroruote per Lei", pubblicato sul numero di giugno 1966. Non molti però furono coloro che acquistarono una versione in Italia considerata "per imbranati", oltretutto venduta al prez-

Seconda targa

Sopra. Immatricolata da nuova a Novara nel 1968, questa vettura fu registrata a Varese nel 1972, con la targa che ancora monta. Il paraurti posteriore, che ha sostituito l'originale ammassato, è nuovo, trovato come avanzo di magazzino in Sicilia.

PRESTO RIBATTEZZATA "IDROCONVERT", QUESTA "850" ERA INDICATA PER CHI VOLESSE UNA GUIDA MENO IMPEGNATIVA POSSIBILE

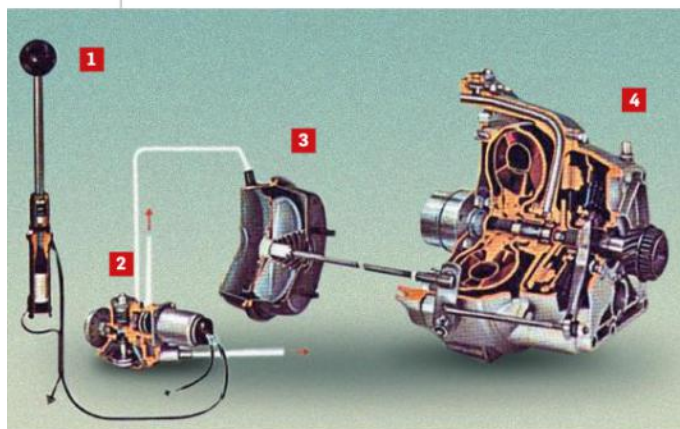


Uniti dalla passione

Sopra. La proprietaria, Dalida Salvini, 42 anni, di Almè (BG), col marito Gianluca, 45, entrambi appassionati ed esperti di "storiche". A sinistra. Duemila chilometri in due anni... e solo col bel tempo.

TECNICA

ACCOPIATA VINCENTE



La trasmissione della "850 Idroconvert" è costituita da un convertitore di coppia (4, nella foto) e da una frizione a comando idraulico (3, nella foto), accoppiati a un cambio meccanico a 4 marce, identico a quello delle altre versioni della "850". Un circuito idraulico, con pompa e serbatoio, collega e permette il funzionamento di tali componenti. La frizione,

racchiusa in un carter, è azionata dall'olio immesso tramite un'elettrovalvola, attivata da un interruttore posto alla base della leva del cambio (1 e 2, nella foto). Premendo la leva, il servocomando fa disinnestare la frizione e permette l'inserimento di una marcia; rilasciandola, il servocomando fa innestare la frizione e quindi la vettura avanza. La funzione del convertitore di coppia, posto tra frizione e cambio, quindi attivo solo quando la frizione è innestata, è quella di fornire "elasticità" alla trasmissione, senza che sia necessario agire sulla frizione o cambiare rapporto; perciò è possibile riprendere con decisione e persino partire da fermi anche nelle marce più alte. L'adozione di un volano motore alleggerito, in lamiera anziché in fusione, compensa l'inerzia del convertitore di coppia; in tal modo le riprese risultano sufficientemente rapide e il motore non tende a imballarsi quando si dà gas con decisione. Ciò limita anche l'aumento del consumo di carburante, inevitabile con questo tipo di trasmissioni. Ben studiata, la trasmissione "Idroconvert" è quindi piuttosto efficiente; comunque l'assorbimento di potenza dovuto al convertitore e alla pompa del circuito idraulico limita le prestazioni, specie nella guida "monomarcia".

CARATTERISTICHE

Motore

Post. longitudinale - 4 cilindri in linea
 Alesaggio 65 mm - Corsa 63,5 mm
 Cilindrata 843 cm³
 Rapporto di compressione 8,8:1
 Potenza 37 CV DIN a 5000 giri/min
 Coppia 5,6 kgm DIN a 3400 giri/min
 Valvole in testa, aste e bilancieri
 Distribuzione ad albero a camme laterale
 Carburatore Holley "30 ICF" o Solex "C 30 PIB" o Weber "30 ICF"
 Accensione a spinterogeno
 Lubrificazione forzata, 3,3 litri
 Raffreddamento ad acqua, 6 litri
 Impianto elettrico 12 V, batteria 48 Ah.

Trasmissione

Trazione posteriore
 Cambio a 4 marce sincronizzate
 Convertitore di coppia idraulico
 Frizione monodisco in bagno d'olio, a comando elettroidraulico
 Leva di comando centrale
 Rapporto finale 8/37
 Pneumatici 5,50-12.

Corpo vettura

Berlina 2 porte, 4/5 posti
 Carrozzeria portante in acciaio
 Sospensioni ant. a ruote indipendenti, bracci trasversali sup., balestra trasversale inf., ammortizz. telescopici, barra stabilizzatrice
 Sospensioni post. a ruote indipendenti, bracci trasversali, molle elicoidali, ammortizz. telescopici, barra stabilizzatrice
 Freni idraulici a tamburo
 Sterzo a vite e settore
 Serbatoio carburante 30 litri.

Dimensioni e peso

Passo 2027 mm
 Carreggiata ant./post. 1146/1211 mm
 Lunghezza 3575 mm
 Larghezza 1425 mm
 Altezza 1385 mm
 Peso a vuoto 670 kg.

Prestazioni

Velocità oltre 120 km/h
 Consumo medio 6,8 l/100 km.

Olio sotto controllo

A destra. Nel vano motore, a fianco del bacchettone del serbatoio benzina, c'è l'astina per verificare il livello dell'olio del circuito idraulico della trasmissione: il controllo va effettuato ogni 10.000 km. L'olio per l'eventuale rabbocco va versato nel tubetto dov'è alloggiata l'astina.



zo di listino di 825.000 lire, contro le 750.000 della "Normale" e della "Super", e oggi gli esemplari sopravvissuti sono davvero pochi.

"La mia l'ho trovata", ricorda Dalida, "in provincia di Milano nel gennaio del 2012. Era iscritta all'Asi e apparteneva a un ragazzo appassionato di meccanica, che l'aveva comprata due anni prima alla Fiera di Novegro e ora, per far spazio nel box ad altre 'storiche' per lui più interessanti, l'aveva messa in vendita attraverso Internet; la cifra richiesta era di 3000 euro, mentre la quotazione di Ruoteclassiche era di 2000. La carrozzeria, riverniciata di recente nella tinta originale Grigio Medio 653, si presentava bene; i rivestimenti in-

terni, in skai rosso, erano perfettamente conservati; il paraurti posteriore e le coppe ruota invece erano ammaccati. Il motore, nonostante fosse stato appena revisionato, 'andava a tre', per via di una candela danneggiata, un difetto comune sulle '850', mi dicono. Considerate le condizioni più che discrete, la rarità del modello e il prezzo non troppo impegnativo, l'ho presa comunque e, spendendo solo altri 140 euro (60 per il paraurti posteriore, trovato nuovo di magazzino in Sicilia, 64 per le coppe e 16 per quattro candele), l'ho fatta tornare nuova. Da quando ce l'ho, ho percorso circa 2000 km senza il minimo inconveniente e, come dicevo, con tanto divertimento".

Ingombro invariato

Sopra. Il motore è quello della "850 Super", ma con un volano più leggero e sottile. In tal modo, nonostante l'aggiunta del convertitore, gli ingombri della trasmissione sono invariati. Anche perché pure la frizione idraulica risulta più compatta.



DA UN'UNICA BASE UNA **GAMMA** PER TUTTI

Da due a sette posti, le versioni derivate dalla berlina accontentano le più svariate esigenze. Le sportive piacciono e, con una spesa contenuta, garantiscono una guida vivace. Il pulmino carica anche la squadra del calcetto. Più in generale, l'"850" testimonia come la Fiat all'epoca sapesse declinare ogni modello in famiglie complete

di Alfredo Albertini



1964

Evoluzione della "600"

A sinistra. Maggio: la "850" arriva nelle concessionarie in due versioni, "Normale" e "Super". Esternamente sono identiche e si differenziano solo per la potenza: 34 CV DIN la prima, 37 CV DIN la seconda. La "Idroconvert" con cambio semiautomatico arriverà nel 1966.



1965

Due posti al sole

Sopra. Il Salone di Ginevra fa da vetrina per il lancio della "Spider" e della "Coupé", due versioni sportive che hanno la stessa cilindrata della berlina (843 cm³) ma potenze portate rispettivamente a 49 e 47 CV DIN. La "Spider" è disegnata e prodotta dalla Bertone.

1965

Utilitaria con carattere

A sinistra. La "Coupé" è costruita negli stabilimenti Fiat e la sua linea è opera del centro stile della Casa torinese. Dopo molti anni, lo stemma circolare contornato da una corona d'allora fa ritorno sul fregio anteriore. D'ora in poi, caratterizzerà le versioni sportive.



1965

Tre file di sedili

A sinistra. Erede del "600 T" ed evoluzione della "600 Multipla", la versione familiare della "850" viene presentata al Salone di Torino 1964 come prototipo. Verrà posta in vendita solo a primavera del 1965, col motore della berlina. Nel 1970 adotterà il "903".



1968

Più chic e veloce

A sinistra. La berlina adotta da febbraio il motore della "Coupé" con 47 CV e prende il nome di "Special", affiancando nel listino le versioni "base". Meglio rifinita all'esterno e all'interno, la rinnovata "850" ha freni a disco all'avantreno e pneumatici di maggiori dimensioni. Resterà in produzione fino al 1971.



1968

Aumenta la potenza

A sinistra. In marzo arriva la seconda serie delle sportive, ribattezzate "Sport Coupé" e "Sport Spider". Doppi fari sulla prima, proiettori verticali, non più carenati, sulla seconda e, soprattutto, motore di 903 cm³ da 52 CV DIN, che consente di sfiorare i 150 km/h.

1971

Musetto grazioso

A destra. Leggero restyling per la coupé che, a primavera, si mostra con un nuovo frontale per rispettare le normative europee in materia di altezza dei proiettori. Rimarrà a listino solo pochi mesi: verrà sostituita dalla "128 Sport Coupé", presentata a Torino nello stesso '71.



testo e foto di Massimo Condolo

L'IMPREDIBILE *inglese*



Avvistarla su strada è davvero cosa rara: di questa piccola "scoperta" ne sono state costruite una ventina, pochissime con guida a sinistra. Sotto la pelle ha telaio tubolare e meccanica Ford. Per il resto, la carrozzeria in vetroresina assicura leggerezza e piacere di guida



Innamorarsene è facile, nonostante quel nome da casalinga di Voghera. Fuorviante, perché la Ginetta Cars Limited ha sempre prodotto vetture sportive, di quelle che piacciono tanto agli inglesi: leggerissime, con una meccanica di grande serie, nervosette e reattive. Perché i fratelli Bob, Douglas, Ivor e Trevers Walkett, che hanno fondato la Casa nel 1958, l'abbiano chiamata così, resta un mistero. "L'origine del nome", recita il depliant della "G32", "è un segreto ben custodito. Potrebbe derivare tanto da un termine moresco per un cavallo snello e veloce quanto da un'espressione italiana per una delle più elementari posizioni del Kamasutra".

Un telaio da sportiva

Sotto. Nell'abitacolo sono tantissimi i componenti prelevati dalla Ford "Fiesta" terza serie, a partire dalla plancia (sulle "G32" di preserie era quello della "Fiesta" seconda serie).

Notare il massiccio longherone sottoporta, dimensionato per garantire alla vettura la necessaria rigidità strutturale.

Una versione ufficiosa lo vorrebbe invece nato dall'accostamento tra le forme tonde della prima vettura, la "G1" nata sul telaio di una Wolseley "Hornet" anteguerra, e quelle di Gina Lollobrigida. Dalla prima vettura di serie, la "G4" del 1960, le Ginetta

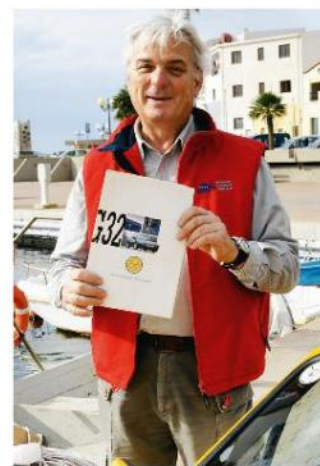




Origini ben mascherate

A sinistra. Il disegno di Ivor Walkett dissimula molto bene la porta della "Fiesta" seconda serie (privata della cornice del finestrino) di cui prosegue la scalfatura dal muso alla coda.

Sotto. Carlo Volpe, funzionario di banca cinquantaduenne, con la cartella stampa della presentazione (gennaio 1990).



ta sono coupé o convertibili a due posti con telaio a traliccio e carrozzeria in vetroresina. Le linee seguono i gusti: tondeggianti all'inizio, più tese negli anni Sessanta, ancora più squadrate negli Ottanta, di nuovo morbide nei decenni successivi. Molti modelli saranno omologati, altri riservati alle competizioni in pista. Diversi saranno disponibili come kit car: scatole di montaggio che il cliente assemblava in garage, a volte completandole con motori, cambi e assali di un'auto demolita. Follie inglesi, figlie di una grande passione e di un Codice della Strada permissivo.

La "G32" nasce nel 1989 con il quattro cilindri "CVH" a iniezione di 1,6 litri da 110 CV, che la Ford fornisce attraverso la divisione Industrial Power Products. Il telaio è uno scatolato in acciaio, zincato dal 1991. Sulla coupé forma una gabbia intor-

no all'abitacolo; per la convertibile, introdotta nel 1990, viene opportunamente rinforzato per poter eliminare il padiglione.

La carrozzeria interpreta con linee tese i volumi della "G12" del 1966, una delle Ginetta più famose; è tutta in vetroresina tranne le porte, che sono quelle della "Fiesta" seconda serie (1983-89). Il tendalino manuale, semplicissimo e leggero, protegge dalle intemperie quanto basta, in linea con la filosofia molto british secondo la quale dentro una sportiva può anche pioverci, purché sia divertente da guidare. Lo spazio per i bagagli è ridottissimo: davanti ci stanno la ruota di scorta, la trousses degli attrezzi e poco altro, dietro entrano a malapena due ventiquattrore. Il quadro strumenti della "Fiesta" seconda serie degli esemplari di inizio produzione cede presto il passo a quello della terza serie. La "G32" è stata una delle prime Gi- ➤

Rigorosamente manuale

Sopra. La capote è montata su un semplice telaio metallico che si apre e chiude a mano. Ripiegata, trova posto sopra il piccolo cofano che chiude il vano motore; un piccolo tonneau cover fermato da bottoni a pressione pensa a ripararla. I cerchi in lega Fondmetal a otto razze erano di serie.

Viaggiare leggeri

Sotto. Il piccolo vano bagagli sistemato in coda al vano motore, il cui cofano in vetroresina forma lo spoiler posteriore, può accogliere al massimo un paio di valigie piuttosto piccole, sistemate in verticale.



netta vendute solo come vettura completa. Il "1600" Ford era previsto anche in versione turbo, ma il vano motore troppo angusto non garantiva il raffreddamento. Così la versione più pepata avrà un "1900" aspirato Ford, preparato dalla Specialised Engines.

Costruire la "G32" era costoso, e i clienti non erano più disposti a perdonare i difetti di un'auto artigianale (in listino a 15.700 sterline nel 1990 e a 18.168 l'anno dopo) quando la Toyota "MR2", simile nell'impostazione ma prodotta in serie, offriva pure un'ottima rete di assistenza. Oltretutto, la dotazione di serie era scarna: vetri atermici e chiusura centralizzata c'erano, ma alzacristalli elettrici, radio e sedili in pelle erano a pagamento. La produzione cessa nel 1993, anno del concordato preventivo che segna il passaggio dell'azienda a Martin Phaff, il quale la rivenderà nel 2005 a Lawrence Thomilson.

In tutto saranno prodotte 115 "G32": meno di 100 coupé e una ventina di convertibili, pochissime con la guida a sinistra. Una sola, gialla (Saffron Yellow, tinta Ford di serie), arriva in Italia. Immatri-

colata in provincia di Sassari, era di un militare di carriera spesso impegnato in missioni Onu. Quando la nota da un rivenditore, Carlo Volpe conosce appena l'esistenza della Casa. Funzionario di banca appassionato di corse, pensava di prepararla per le cronoscalate. È trascurata, con la vetroresina che mostra più di una crepa e la capottina da sostituire.

Carlo studia la storia della Ginetta e capisce che quella "G32", in Italia, è probabilmente un pezzo unico. La compra e inizia ad apprezzarla così com'è: incollata alla strada, sincera, sovrasterzante o sotto-sterzante a seconda di come si imposta la curva: nessun controllo elettronico, potenza esuberante per il peso. Si rende conto che il restauro non è impossibile, soprattutto in una terra marinara in cui chi sa lavorare la vetroresina non manca, e capisce di aver colto due piccioni con una fava: una bella e insolita sportiva, ma anche una daily driver di riserva. Con la meccanica della "Fiesta" consumi e affidabilità non sono un problema. Ma con 800 kg per 110 cavalli diventa anche facile divertirsi. 





Artifici stilistici

Sopra. Lo spoiler rende un po' massiccia la coda della "G32", che per il resto ha una linea molto filante. La forma è però necessaria per raccordare il cofano motore, piuttosto alto, con la linea di cintura. I gruppi ottici posteriori sono quelli della Ford "Sierra" a cinque porte.

Sguardo da "Mini"

A destra. Al 4 cilindri si accede solo per l'ordinaria manutenzione. Il cofano fa da base per la capote. In basso. Incorniciati nel meccanismo dei fari retrattili ci sono i proiettori della "Mini".



CARATTERISTICHE

Motore	Centrale-posteriore, trasversale 4 cilindri in linea Alesaggio 79,9 mm - Corsa 79,5 mm Cilindrata 1598 cm ³ Potenza 110 CV DIN a 6000 giri/min Coppia 138 Nm DIN a 2800 giri/min Valvole in testa Albero a camme in testa Iniezione Bosch "K/KE-Jetronic" Raffreddamento ad acqua Impianto elettrico 12 V, batteria 43 Ah.
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio a 5 marce sincronizzate Leva di comando centrale Frizione monodisco a secco Rapporto al ponte 3,82:1 Pneumatici 185/60 R14 Cerchi in acciaio 6Jx14".
Corpo vettura	Spider 2 porte, 2 posti Telaio tubolare scatolato in acciaio Carrozzeria in vetroresina Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, quadrilateri, molle elicoidali Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, McPherson, braccetti inferiori, molle elicoidali Ammortizzatori idraulici telescopici, Barre antirollio Freni a disco, servofreno Serbatoio carburante 44 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2210 mm Carreggiata anteriore e posteriore 1397 mm Lunghezza 3760 mm Larghezza 1651 mm Altezza 1168 mm Peso a vuoto 800 kg.
Prestazioni	Velocità 193 km/h Accelerazione 0/100 km/h in 8 s.



UN'AMBITA CONQUISTA

Dal telaio della berlina, Vignale seppe derivare questa elegante convertibile, realizzata sia a due posti sia come 2+2. La prima, la più riuscita esteticamente, è quella acquistata da un collezionista di Bologna. La numero 44 di appena 1586 esemplari prodotti

di Massimo Delbò, foto di Simone Romeo

Medaglie al merito

Sulla calandra rettangolare, che anticipava quella dell'"Appia" terza serie berlina del 1959, spiccano gli stemmi del Registro Storico Lancia, del Club Lancia Appia, del Lancia Club e del Concorso di Eleganza di Cortina del 1957.







La buona borghesia italiana, negli anni Cinquanta e Sessanta, in campo automobilistico predilige le Lancia, sinonimo di classe, eleganza, solidità e anche understatement. Nel 1953 la casa di Chivasso presenta la sua nuova berlina media, l'"Appia", che monta un motore piuttosto piccolo (V4, 1089 cm³, 38 CV), compatto e abbastanza brillante. La vettura è una copia in scala ridotta della più importante "Aurelia", della quale mantiene la linea a due volumi e il muso caratterizzato dallo scudo Lancia verticale.

Da questo modello, specialmente della successiva seconda serie, molti carrozzieri, a quel tempo numerosi e prolifici, deriveranno diverse fuoriserie che avranno un buon successo commerciale. Tra essi ci sono Allemano, Boano, Ghia, Pinin Farina, Viotti, Zagato e Vignale. Quest'ultimo realizza la convertibile che vediamo illustrata in queste pagine, caratterizzata da una linea squadrata e piacevole il cui frontale mostra orgogliosamente la nuova calandra orizzontale Lancia. La Vignale, nata nel 1949 grazie all'intraprendenza di Alfredo Vignale, richiede un primo lotto di pianali, che vengono "vestiti" dalla matita di Giovanni Michelotti. Visto il successo, Lancia

Sportiva ma non troppo

Sopra. La strumentazione comprende tre strumenti rotondi di grandi dimensioni. Il volante è quello originale ed è identico a quello della berlina seconda serie. Sotto. La maniglia chiudiporta in alluminio ha un disegno elegante.



FURONO MOLTI I CARROZZIERI CHE SI CIMENTARONO CON L'“APPIA”. QUELLA DI VIGNALE ENTRÒ NEL LISTINO LANCIA

Appia 2^a serie

decide di mettere a disposizione dei carrozzieri il pianale della rinnovata seconda serie. Al Salone di Ginevra del 1957 i risultati cominciano così a vedersi: Pinin Farina presenta la “Coupé” e Vignale la “Convertibile”.

A partire dal maggio di quell'anno i due modelli entreranno nel listino ufficiale a un prezzo di 1.835.000 lire (“Coupé”) e di 1.775.000 lire (“Convertibile”). A richiesta, con un supplemento di 140.000 lire, c'è anche la possibilità di avere l'hardtop, tra l'altro esteticamente molto gradevole. Il 27 giugno del 1957 esce dalla piccola linea di montaggio di Vignale la vettura di queste pagine, contraddistinta dal numero di telaio 812.01 1082 ed equipaggiata col motore da 53 CV (la prima serie ne aveva solo 44). “Si tratta della terza più vecchia tra tutte quelle censite dal Registro Lancia Appia”, spiega l'orgoglioso proprietario, il bolognese Gian Luca Garagnani, docente di metallurgia all'università di Ferrara, “probabilmente l'esemplare numero 44 di tutte quelle costruite.” In effetti questo numero appare riportato anche su una targhetta applicata nel cofano motore, sui telai dei sedili, su alcuni supporti in legno e dietro l'imbottitura delle portiere. Immatricolata a Napoli con targa NA 123466, nel 1962 la vettura finisce nella Capitale e prende la nuova immatricolazione Roma 539041. Un solo proprietario la tiene fino al 1982, quando viene radiata d'ufficio per re- ➤



Comoda per due

A sinistra. I sedili, rivestiti in pelle, sono comodi, ma hanno un appoggio limitato in curva. La qualità delle finiture è ottima, nella tradizione Lancia dell'epoca. Dopo il debutto della due posti venne offerta anche la 2+2, dotata di una panchetta posteriore.

Eleganza dei dettagli

A sinistra. La leva cromata degli indicatori di direzione. Sotto. La vista di profilo evidenzia la purezza del disegno di Giovanni Michelotti. La coda, lunga rispetto al resto della vettura, rende filante la carrozzeria. I fregi cromati sono quelli originali, ripuliti e lucidati durante il restauro.





“AVEVO GIÀ LA BERLINA E LA COUPÉ, MI MANCAVA LA CONVERTIBILE. MI È COSTATA NOVE MILIONI NEL '92”

stare in eredità a sua moglie. “Credeva di avere un tesoro tra le mani”, continua Garagnani, “e, così, tentò di venderla mettendo un’inserzione su Ruoteclassiche. Era il 1991 e andai a vederla con un certo interesse. Possedevo, infatti, già un’Appia berlina acquistata nuova da mio padre e una Coupé Pinin Farina. Il mio sogno era quello di completare il trittico con la versione aperta. La richiesta iniziale della signora era folle e completamente fuori mercato: venti milioni di lire. Bisogna infatti considerare che si trattava di un’auto radiata, da restaurare, che aveva l’unico pregio di essere quasi completa. Purtroppo non riuscimmo a metterci d’accordo”.

Nel maggio del 1992 la stessa signora, non essendo riuscita a vendere l’auto, pubblicò una nuova inserzione a un prezzo inferiore, quindici milioni di lire. Un sempre più deciso Garagnani tornò a Roma per rivederla e per trattare nuovamente, ma non ottenne molto, se non il fatto di riaprire la trattativa, che durò fino al 1993. In quell’anno, finalmente, riuscì a portarla via per nove milioni, tutto sommato un buon prezzo. I primi giri di prova su strada non furono però un succes-

so, perché le prime due uscite si trasformarono in altrettante soste forzate in mezzo alla strada a causa di piccole panne. “Al secondo guasto l’amico che avevo convinto a diventare socio al 50% si dileguò e decisi così di iniziare autonomamente l’ormai improcrastinabile restauro”, dice Garagnani. Del resto, quest’Appia Vignale, una delle 1586 costruite, lo merita, anche perché è nella rara versione a due posti, decisamente più riuscita della successiva variante 2+2 che ha una capote meno aggraziata. I lavori di restauro durarono ben cinque anni e furono effettuati “a blocchi”. Prima la carrozzeria, poi la meccanica, quindi gli interni e le rifiniture.

“Poiché sono partito da un esemplare completo”, spiega il proprietario, “le cose sono state abbastanza semplici. Per quanto riguarda la meccanica, fortunatamente, si trova tutto senza particolari difficoltà e questo è stato un bel vantaggio. Mi è mancato solo, fino a pochi anni fa, il coperchietto del vano autoradio con la dicitura Lancia Appia”.



Radiata e ritargata

In alto. La targa è purtroppo degli anni Novanta e si è resa necessaria a seguito della radiazione della vettura da parte del precedente proprietario, che risiedeva a Roma. **Sopra.** Il vano bagagli è completamente rivestito in skai a rombi. La ruota di scorta è disposta orizzontalmente e per estrarla è necessario togliere le valige.



Praticamente introvabile, è finalmente apparso su eBay nel 2009 e l'ho comprato al volo". Durante il restauro Garagnani ha deciso un cambio di colore: l'originale, Grigio Epon, viene infatti giudicato troppo serio ed è rimpiazzato dall'Avorio Chantilly, una tinta presente nella cartella colori Lancia del 1957 in abbinamento con la pelle rossa degli interni. Terminato il restauro, la vettura comincia a compiere qualche primo viaggio tra Bologna, Ferrara e l'Appennino: "Fino a oggi ho percorso con lei solo 4600 km, poco più di 300 l'anno", conclude Garagnani, "e accade così che, a causa delle soste prolungate in garage, i pistoncini dei freni si bloccino spesso. Del resto, si tratta di uno dei punti deboli di tutte le 'Appia'. Lo prendo come un chiaro invito a un utilizzo più frequente..."

Piccolo e compatto

Sopra. Il motore è un quattro cilindri a V stretto, lo stesso della berlina.

La distribuzione è a valvole in testa comandate da due alberi a camme nel basamento.

Sotto. La capote, una volta aperta, sparisce completamente in un vano appena dietro i sedili. Il colore della pelle si abbina perfettamente all'Avorio Chantilly pastello della scocca. A richiesta era disponibile il tettuccio rigido asportabile.



CARATTERISTICHE

Motore	Anteriore, longitudinale 4 cilindri a V Alesaggio 68 mm Corsa 75 mm Cilindrata 1089 cm³ Rapporto di compressione 8:1 Potenza 53 CV a 4800 giri/min. Coppia 8,9 kgm a 3500 giri/min. Valvole in testa, aste e bilancieri Un albero a camme laterale per bancata con comando a catena. Un carburatore Weber "36 DCLD3" Lubrificazione forzata Raffreddamento ad acqua Impianto elettrico 12 V, batteria 40 Ah.
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio a 4 rapporti Comando a leva centrale Frizione monodisco a secco Rapporto al ponte 11/45 Pneumatici 155 x15.
Corpo vettura	Spider, due porte, due posti Scocca portante in acciaio Sospensioni anteriori indipendenti con molle elicoidali Sospensioni posteriori a ponte rigido balestre longitudinali Freni a tamburo.
Dimensioni e peso	Passo 2510 mm Lunghezza 4150 mm Larghezza 1510 mm Altezza 1300 mm.
Prestazioni	Velocità 145 km/h Consumo medio 8 litri/100 km.



IMPRESSIONI Fiat "Balilla 4 Marce" 1936

COLPO DI *fulmine*

Fu in una vacanza estiva che Sandrino Frigo vide per la prima volta la vetturessa Fiat: aveva otto anni. Nel 1985, ormai ventiquattrenne, acquistò un relitto "in scatola" e lo riportò all'originale splendore

di Fabrizio Greggio, foto di Thomas Maccabelli





Guarda, una 'Balilla'; è vecchia sai, molto vecchia". La passione di Sandrino Frigo, bancario classe 1961, per l'utilitaria Fiat nasce così. "Era la fine degli anni Sessanta - ricorda Sandrino - ed eravamo al mare. All'improvviso mio padre mi indicò una macchina alta e squadrata, identificandola subito senza esitazione: le sue forme ai miei occhi così buffe, decisamente fuori dall'ordinario, mi rimasero impresse e da quel momento la 'Balilla' per me divenne sinonimo di automobile d'epoca".

Il tempo scorre veloce, ma l'immagine di quella "508" (la sigla della "Balilla") non svanisce, anzi. Nel 1982 decide che è giunto il momento di coronare il sogno di possederne una. Dopo circa tre anni di assidue, quanto infruttuose, peregrinazioni tra mostre-scambio e raduni, Sandrino trova la sua "Balilla", una berlina a due porte del 1936 di proprietà di un elettrauto di Castelnovo del Garda (VR). "Quando la vidi fui preso dalla sconforto: ai miei occhi si presentò una scocca verniciata in modo a dir poco approssimativo poggiata su quattro ceppi, completamente smontata e priva degli allestimenti interni. Accanto giaceva un'enorme cassa contenente i più svariati componenti. L'entusiasmo non mi lasciò scampo e l'acquistai in società con mio fratello, anche se ero ben consapevole di non essere pronto ad affrontare un restauro di quella portata. Pensi, ho impiegato quasi un anno solo per capire cosa fosse: tutti quei pezzi ammassati alla rinfusa".

Sandrino però non si scoraggia e prima di mettere mano alla vettura si documenta e interpellava club e specialisti per evitare di commettere grossolani errori. Si scopre così che la "Balilla" era na-

ta come allestimento "Normale", come indicato da molti particolari, tra cui ad esempio il grande tachimetro privo di orologio, presente invece nella versione "Lusso". Tuttavia era stata equipaggiata con numerosi accessori, tra cui paraurti, coppe coprimozzi e seconda ruota di scorta. "La storia documentata della vettura è iniziata il 04/01/1950 a Trento, data della prima immatricolazione riportata sul foglio complementare; dopo solo un altro passaggio di proprietà, a favore dell'elettrauto di Castelnovo, dal quale ho poi acquistato la macchina. Purtroppo nulla è dato sapere sui primi 14 anni di vita della 'Balilla'".

I lavori, tra cui la completa sverniciatura fino a lamiera, si protraggono fino al 1988, con molte notti insonni e qualche difficoltà nel reperire alcuni particolari dell'allestimento interno, ma alla fine il traguardo è raggiunto e, quale riconoscimento dell'accuratezza del ripristino effettuato, l'anno successivo la vettura ottiene l'omologazione Asi targa oro con classificazione "A" ("Autentica"). Alla fine degli anni Novanta, dopo svariati raduni (tra cui quello internazionale svoltosi a Bassano del Grappa, provincia di Vicenza, nel giugno 1990), la "Balilla" viene ricoverata in un garage e dimenticata fino al 2011. "Sembra assurdo, ma gli impegni lavorativi e familiari non mi hanno consentito di dedicarmi alla mia passione e così le settimane sono diventate mesi e i mesi anni. Poi nel 2011 ho deciso di rimetterla finalmente in funzione: una piccola messa a punto della meccanica e una lucidatura alla carrozzeria sono stati sufficienti".

La nostra protagonista, telaio numero 508-097457, è una "4 Marce", serie entrata a listino nel ▶

Niente fuori posto

Sopra. Vedendola su strada vengono in mente le parole di Antonio Fessia, responsabile del progetto "Balilla": "Non aveva niente di originale, ma era perfettamente equilibrata".
Sotto. Sandrino Frigo, bancario classe 1961. Nel maggio del 1988 ha utilizzato la "Balilla" fresca di restauro per il suo matrimonio; con questa vettura ha festeggiato nel 2013 le nozze di argento.





IMPRESSIONI Fiat "Balilla 4 Marce" 1936

Le prestazioni sono piuttosto modeste.
Con una velocità di crociera sui 70 km/h, occorre
scegliere itinerari con strade poco trafficate



L'importanza dei dettagli

In alto. Lo scudetto Fiat applicato
nella parte inferiore del pannello
porta, un particolare spesso
dimenticato durante i restauri.
Sopra. Il pomello apriporta.



Replicati su campione

A destra. I rivestimenti in tessuto
doppio spigato sono stati rifatti
secondo le specifiche originali.
Sotto. Nonostante la vocazione
utilitaria, la "Balilla" era rifinita
con una certa cura.





1934. In quell'anno la "Balilla", presentata nel 1932 con carrozzeria berlina due porte e spider e nel 1933 anche in versione torpedo, venne completamente rivista nella meccanica e nel design.

In realtà tale rinnovamento avvenne in due fasi, separate tra loro da poche settimane. Al Salone di Milano del 1934, svoltosi dal 12 al 27 aprile, la Fiat introdusse sulla "508" il nuovo cambio a quattro marce (con III e IV sincronizzate), accoppiato al solito motore a quattro cilindri di 995 cm³ modificato però nel rapporto di compressione (portato a 6,5:1). L'importante rassegna motoristica milanese vide anche il debutto della berlina "aerodinamica" a quattro porte, distinta da linee meno squadrate, dalla griglia del radiatore e dal parabrezza inclinati

all'indietro e dal baule portabagagli integrato nella scocca. Questa versione affiancò la berlina due porte, la torpedo e la spider, che però mantenevano invariate le scocche risalenti al 1932.

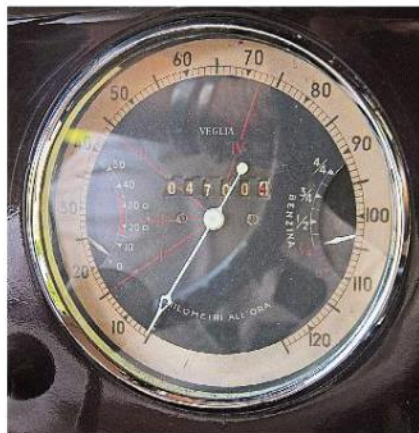
Nel giugno successivo la "Balilla" venne aggiornata radicalmente, grazie a un nuovo telaio con passo aumentato da 2250 a 2300 mm (al fine di migliorare l'abitabilità e il confort di marcia) e a carrozzerie a struttura interamente metallica, il cui disegno riprendeva i tratti aerodinamici anticipati dalla berlina presentata ad aprile. Il frontale esibiva una inedita calandra inclinata di forma scudata incorniciata da un massiccio bordo cromato e con una griglia parasassi verniciata, divisa longitudinalmente da un elemento centrale lucido. Più avvolgenti i pa-

Meglio essere previdenti

Sopra. La seconda ruota di scorta era a richiesta. Il proprietario dopo il servizio fotografico ha provveduto a coprirle con i previsti gusci perimetrali cromati. Durante il restauro la vettura è stata verniciata nell'originale Fiat Amaranto 125.

Sportello a richiesta

Sotto, da destra. Il vano portaguanti davanti al passeggero chiuso da uno sportellino (optional) in bachelite, con posacenere. Sotto si nota il rubinetto benzina con tre posizioni: A (aperto), C (chiuso) e R (riserva). Il tachimetro multifunzione. Il parabrezza apribile a compasso.



La scocca interamente metallica, introdotta nel 1934, era molto più rigida rispetto alla precedente in legno e acciaio



Gioinezza ignota

Sopra. La targa TN 10613 risale al gennaio 1950, prima immatricolazione documentata sul foglio complementare. Non vi è traccia dei primi quattordici anni di vita.

A destra. L'esemplare nacque come allestimento "base"; tuttavia all'epoca fu dotato di molti accessori, tra cui i paraurti e le coppe ruota. Il "tergi" lato passeggero era a richiesta.



CARATTERISTICHE

Motore	Tipo "108" Anteriore, longitudinale 4 cilindri in linea Alesaggio 65 mm Corsa 75 mm Cilindrata 995 cm ³ Rapporto di compressione 6,5:1 Potenza 24 CV a 3800 giri/min Valvole laterali Albero a camme nel basamento Carburatore Solex "26 IF" o Zenith "26 VIM" Lubrificazione forzata, 2,7 kg Raffreddamento ad acqua, 7 litri Impianto elettrico 12 V, batteria 39 Ah.
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio a 4 marce (III e IV sincronizzate) Leva di comando centrale Frizione monodisco a secco Rapporto al ponte 8/41 Pneumatici 4,00x17 Cerchi in lamiera.
Corpo vettura	Berlina 2 porte, 4 posti Telaio a longheroni, traversa centrale a X Carrozzeria in acciaio Sospensioni ant. ad assale rigido, balestre semiellittiche longitudinali Sospensioni post. a ponte rigido, balestre semiellittiche longitudinali Ammortizzatori idraulici Freni a tamburo, comando idraulico Serbatoio carburante 31,5 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2300 mm Carreggiata ant./post. 1187/1200 mm Lungh. 3145 mm - Largh. 1400 mm Altezza 1530 mm - Peso a vuoto 710 kg.
Prestazioni	Velocità 85 km/h Pendenza massima superabile 24% Consumo medio 8,5 l/100 km.



La forza dei numeri

In alto. La targhetta con riportati il numero di telaio (508-097457) e di motore (108-098319).

Sopra. Gli indicatori di ingombro sui parafranghi erano a richiesta.

rafanghi, che assicuravano una miglior protezione della carrozzeria; le pedane presentavano un rivestimento in gomma con un profilo in alluminio lucidato per evitarne la prematura usura lungo i bordi. La parte posteriore delle berline e della torpedo era caratterizzata dal baule integrato, accessibile ribaltando lo schienale del divano posteriore, al quale era fissata esternamente la ruota di scorta. Rivista la plancia, al centro della quale era inserito un unico strumento di grande diametro che includeva tachimetro, contachilometri, manometro olio (a sinistra) e indicatore della benzina (a destra); l'allestimento "Lusso" comprendeva di serie l'orologio, inserito nella zona inferiore del quadrante (a richiesta era disponibile anche sulla "Normale"). Tra le altre migliorie figurava anche il serbatoio di maggiore capacità (31,5 litri anziché 27), che consentiva alla vettura un'autonomia media di circa 370 km contro i precedenti 330.

L'gamma della "Balilla" comprendeva: berlina a quattro porte senza montante centrale (allestimento "Lusso"), torpedo (allestimento "Lusso"), berlina due porte (disponibile come "Normale" o "Lusso") e spider ("Normale" e "Lusso"). Con tale fisionomia la "4 Marce" continuò fino al 1937, quando passò il testimone alla più moderna "508 C" (nota anche come "Balilla 1100"), dopo esser stata prodotta in 71.700 unità.

Oggi in Italia sono censite complessivamente (1932-37) oltre un migliaio di "Balilla".

Misura d'emergenza

A destra. L'asta graduata per misurare il carburante nel serbatoio: se l'indicatore nel tachimetro si guastava, era l'unico modo per non restare a piedi.

Sotto. Il quattro cilindri a valvole laterali: in sede di sviluppo del progetto fu scartata l'opzione di un motore con distribuzione a valvole in testa, più complessa e costosa.



IMPRESSIONI Volkswagen Porsche "914 S" 1971



BRUTTINA MA SEXY

Così almeno la pensa Junio, che da qualche anno si prende cura della "spider" di famiglia ancora perfetta e con pochi chilometri. Da piccolo quasi la detestava, ma col tempo ha imparato ad apprezzarne la personalità e il bilanciamento su strada. Nonostante le ruote piccole e quella carrozzeria un po' sgraziata

di Maurizio Schifano, foto di Paolo Carlini



“E pensare che da ragazzino la detestavo”, così esordisce Junio Celada, 40 anni, milanese, presentandoci la “914” protagonista del servizio, comprata nuova dal padre nel 1971 e da allora sempre rimasta in famiglia. “Le spider non mi sono mai piaciute”, spiega. “Questa poi, con la carrozzeria così squadrata e con quelle ruote strette, la trovavo proprio brutta”. Suo padre, estimatore del marchio Volkswagen, aveva invece apprezzato il risultato così originale del progetto a quattro mani con Porsche, che nel 1969 aveva portato alla prima sportiva a motore centrale di grande serie.

Una Porsche per i poveri, come taluni avevano sentenziato? Forse, ma con la tenuta di strada delle auto da corsa più evolute. Una vettura che comunque, a ben ricordare, riprendeva l'impostazio-

ne della formidabile Porsche “550 Spyder” degli anni 50. Certo il boxer Volkswagen, nella pur potente versione “1700” a iniezione da 80 CV, presa dalla berlina “411 LE”, non consentiva prestazioni realmente sportive; per chi voleva di più c'era però il “flat six” Porsche di 2 litri da 110 CV della “911 T”, che equipaggiava la top di gamma “914/6”.

Nel 1971, per il padre di Junio, allora ventinovenne, la “914”, nella più lussuosa versione “S” che su strada costava 2.400.000 lire, era già stata una conquista; l'aspetto della vettura era abbastanza ardito, perciò, escludendo a priori le squillanti tinte alla moda giallo limone e Arancio Signal, egli preferì ordinarla argento, il classico colore “racing” delle tedesche. “La macchina fu immatricolata il 26 luglio”, racconta Junio, “e gli fu consegnata, con la targa provvisoria di cartone, giusto in tempo per la ▶

Ricordi di famiglia

In alto. Sardegna, agosto 1971, foto scattata dal proprietario Riccardo Celada, classe 1942, alla vettura appena acquistata e alla futura moglie, Juna. Oggi è il figlio Junio, quarantenne, a curare la “914”. **Sopra.** Da dieci anni l'uso è un po' più frequente, ma dal 1974 al 2004 questa macchina è rimasta quasi sempre ferma in garage. In tutto ha percorso poco più di 30.000 km. **Nella pagina accanto.** La “914” davanti alla chiesa di San Bartolomeo a Vignale Monferrato (AL).



Equilibrio perfetto

In alto. La distribuzione dei pesi ottimale, dovuta al motore centrale, consente senza problemi inserimenti in curva anche a velocità sostenute.

Sopra, da sinistra. Il frontale è sicuramente la parte meno riuscita, ma i fari a scomparsa favoriscono l'aerodinamica. I fascioni inox sui paraurti, assenti sulla versione base, sono distintivi della "S".

vacanza in Sardegna, programmata con la fidanzata che poi sarebbe diventata sua moglie e quindi mia madre". Oggi appare ancora come nuova: "Perché", spiega, "da quando nel '74 arrivai io, fu lasciata sempre più spesso ferma in garage.

Da una decina d'anni, per dare una mano a mio padre, mi sono preso l'impegno di farci un giro ogni tanto, alternandola con le varie vetture di famiglia che abbiamo conservato, quasi tutte Volkswagen naturalmente". Il contaghiometri segna 30.633 e l'inserto in gomma del tappetino davanti alla pedaliera

non mostra il minimo segno di usura; figuriamoci in quali condizioni è la meccanica. Ci caliamo nell'abitacolo, coi bei sedili sportivi a un palmo dal pianale, e a gambe distese, impugnando il volante tipo "911", ci sentiamo a bordo di una vera Porsche da corsa. Subito però si presenta un problema quando proviamo a ingrannare la prima, a sinistra indietro ovviamente: la leva s'impunta e faticiamo

a trovare la marcia. Rispetto alle altre Volkswagen e Porsche dell'epoca, la "914" ha il motore montato al contrario, quindi col cambio all'indietro; perciò il leveraggio di comando è più lungo e complicato e se gli snodi prendono gioco sono guai; lo stesso vale per il comando della frizione, efficace solo quando si preme a fondo il pedale. Così l'innesto perfetto delle marce, da sempre uno dei maggiori pregi delle auto tedesche, qui va a farsi benedire; cosa grave su una vettura con velleità sportive come questa. Ce ne facciamo una ragione; d'altronde pure le "911" dell'epoca, seppure in misura minore, mostravano lo stesso difetto.

Scaldato bene il motore, che esibisce il tipico sound Volkswagen metallico e "seghettato", ben presente dietro la nostra schiena, partiamo spediti per saggiare l'accelerazione, tutto sommato discreta, anche perché sulla "914" il centraggio quasi perfetto dei pesi evita il beccheggio tipico della "911" e quindi la perdita di secondi preziosi.

Scarsa invece la ripresa nelle marce alte, a causa dei rapporti lunghi più che della mancanza di coppia del motore. Sul misto la "914" mostra le sue qualità migliori: il comportamento neutro o tutt'al più sottosterzante consente inserimenti in curva a





Tre quadranti in stile "911"

Sopra. La plancia ricorda quella della "911", con tre strumenti anziché cinque: da sinistra, livello carburante e spie di servizio, contagiri, tachimetro-contachilometri. Il volante è quasi identico. A sinistra. I bei sedili sportivi hanno le fasce centrali traforate. Sotto. Caratteristica della "914" la carrozzeria tipo "Targa", con tettuccio in plastica amovibile, che può essere sistemato nel bagagliaio posteriore. I montanti rivestiti in vinile nero sono tipici della versione "S".

velocità davvero notevoli. Ma attenzione perché i limiti di aderenza, ridotti su questa versione dalla gommatura decisamente stretta, non sono preceduti da alcun segno premonitore, se non da un certo coricamento dovuto a sospensioni un po' troppo morbide.

Quando la vettura "parte" di coda non c'è abbastanza potenza per riallinearla accelerando; per fortuna si può contare su uno sterzo pronto, preciso e che non si alleggerisce in velocità, dando sicurezza sui veloci rettilinei autostradali; tuttavia nelle manovre d'emergenza richiede mani esperte. Sarà meno bella ed elettrizzante della "911", ma questa "914" è più facile, più redditizia e meno affaticante da guidare; proprio come le barchette da corsa di una volta.

"E come la Porsche 'Boxster' di oggi", conclude Junio, che negli ultimi tempi, guidando la "914" di famiglia, ha imparato ad apprezzare quelle forme che un tempo trovava tanto sgraziate. 



CARATTERISTICHE

Motore	Posteriore-centrale - 4 cilindri boxer Alésaggio 90 mm - Corsa 66 mm Cilindrata 1679 cm ³ Rapporto di compressione 8,6:1 Potenza 80 CV DIN a 4900 giri/min Coppia 13,5 kgm DIN a 2700 giri/min Valvole in testa, aste e bilancieri Distribuzione ad albero a camme centrale Iniezione Bosch a comando elettronico Accensione a spinterogeno Lubrificazione forzata, 3,5 litri Raffreddamento ad aria Impianto elettrico 12 V, batteria 45 Ah.
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio a 5 marce sincronizzate Frizione monodisco a secco, a comando idraulico Leva di comando centrale Rapporto finale 4,43:1 Pneumatici 155 SR15.
Corpo vettura	"Targa", 2 porte, 2 posti Telaio a piattaforma Carrozzeria in acciaio Sospensioni ant. a ruote indipendenti, bracci trasversali, barre di torsione long. Sospensioni post. a ruote indipendenti, bracci longitudinali, molle elicoidali Ammortizz. idraulici telescopici ant. e post. Optional, barre stabilizz. ant. e post. Freni idraulici a disco, doppio circuito Sterzo a cremagliera Serbatoio carburante 62 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2450 mm Carreggiata ant./post. 1337/1374 mm Lunghezza 3985 mm Larghezza 1650 mm Altezza 1230 mm Peso a vuoto 900 kg.
Prestazioni	Velocità 177 km/h Accelerazione 0-100 km/h in 13,5 secondi Consumo medio 12 l/100 km.





Rigore teutonico

La "A4" è il tipico prodotto di qualità tedesca: ideato e costruito per durare in eterno. Massima attenzione ai dettagli, alla qualità dei materiali e alla dotazione, che spesso andava integrata attingendo alla lista di accessori. La linea, elegante e sobria, è gradevole sia da chiusa sia da aperta.

SCAPPATELLA D'ESTATE



Pro

- Linea elegante
- Qualità costruttiva
- Affidabilità
- Rivalutazione assicurata
- Prezzi molto bassi

Contro

- Manutenzione costosa
- Prestazioni soltanto discrete
- Pochi esemplari in vendita
- Futuro da storica lontano
- Infiltrazioni dietro la plancia

Chi cerca per la bella stagione una compagna elegante, affidabile e dall'acquisto poco oneroso trova in lei la quadratura del cerchio. Da comprare con i motori V6, melodiosi ma non cattivi. Saranno i più ricercati

di Marco Di Pietro

FASTIDIOSE PANNE ELETTRICHE POSSONO VERIFICARSI PER PICCOLE INFILTRAZIONI D'ACQUA DIETRO LA PLANCIA

Una cabriolet con quattro posti "veri", finiture di classe, prestazioni generose, meccanica raffinata e un prezzo incredibilmente basso. Questa è in sintesi la pagella dell'Audi "A4 Cabriolet" della serie "B6", prodotta tra la fine del 2001 e il 2005 in parecchie decine di migliaia di esemplari, a conferma del successo della sua formula.

Vendere cara la pelle

Sotto. L'abitacolo è rifinito con grande cura e la qualità dei materiali è elevata. La selleria in pelle nappa perlata era un optional da 1925 euro.

Sempre a richiesta erano i sedili sportivi (605 euro) e la regolazione elettrica (1045 euro).

Una vettura che, all'epoca, se la vedeva con altre avversarie tedesche di prestigio: la BMW "Serie 3" e la Mercedes "CLK". Per chi voleva distinguersi ulteriormente, il listino offriva anche la Chrysler "Sebring", la Saab "9-3" e la Volvo "C70". Ma il vero punto di riferimento del mercato delle cabriolet di categoria medio-superiore erano le tre tede-

sche, con l'Audi "A4" a svolgere il ruolo di outsider tra la classica "Serie 3" di Monaco (ultima erede di una lunga tradizione di scoperte a 4 posti) e l'innovativa "CLK" che, grazie al suo stile originale, aveva saputo portare a Stoccarda una folata di novità, peraltro molto apprezzata dai clienti di questa particolare nicchia di mercato.

La "Cabriolet" derivava dalla berlina "A4" nota con la sigla interna "B6", che aveva esordito nei listini nel 2000 prendendo il posto della prima serie, a sua volta erede della riuscitissima "media" Audi "80". Rispetto alle sue illustri progenitrici, strettamente imparentate con la Volkswagen "Passat", la nuova "B6" era frutto di un progetto inedito, realizzato in modo completamente indipendente rispet-



Cruscotto specifico

A destra. La parte superiore della plancia e il quadro strumenti sono specifici della "Cabriolet". Le finiture erano disponibili in alluminio o in legno di vari tipi. Il display centrale tra contagiri e tachimetro comprende il computer di bordo.

to alla cugina di Wolfsburg, con la quale la "B6" non condivideva nemmeno un bullone.

Pianale differente, schema delle sospensioni più raffinato e una gamma motori ampia e variegata. Che, a partire dal 2002, comprendeva persino una motorizzazione a gasolio, la "2.5 V6 TDI" da 163 CV. Le concorrenti BMW e Mercedes all'epoca non disponevano ancora di un diesel: questo permise all'Audi di ricavare il suo maggior successo appunto con la versione a gasolio, soprattutto in Italia. Che però, in ottica collezionistica, oggi è considerata la meno pregiata. Ben più interessanti, sotto il profilo del "cacciatore" di young-timer, sono le versioni equipaggiate con i raffinati V6 a benzina, disponibili in due cubature: il 2,4 ➤

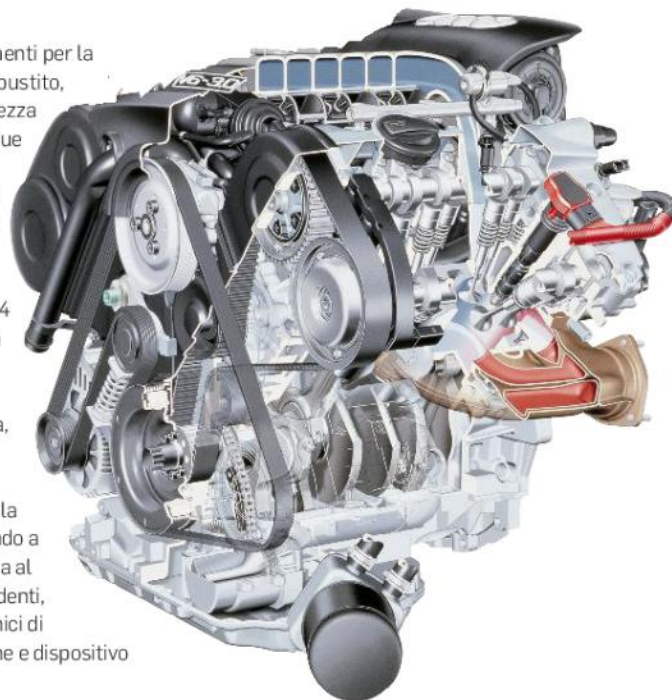


LE CONCORRENTI

						
	Audi A4 2.4 V6	BMW 320 Ci	Chrysler Sebring 2.7 V6	Mercedes CLK 200 K Evo	Saab 9-3 2.0 T SE	Volvo C70 2.0 20V Turbo
Cilindrata cm ³	2393	2171	2736	1998	1985	1984
Potenza CV/kW	170/125	170/125	196/149	163/120	185/135	163/120
Velocità km/h	224	222	210	218	225	200
Prezzo all'epoca euro	38.791	40.401	34.481	43.651	38.151	40.851
Quotazione attuale euro	4000	5000	4000	7000	4000	4000

C'È LO ZAMPINO DELLA KARMANN

La "Cabriolet" deriva dalla "A4" berlina a 4 porte, con gli opportuni adattamenti per la mancanza del padiglione. I rinforzi alla scocca hanno riguardato il pianale, irrobustito, e i montanti del parabrezza che svolgono anche la funzione di rollbar. La sicurezza dei passeggeri posteriori è affidata, come sulla Mercedes "CLK Cabriolet", ai due rinforzi estensibili posizionati dietro ai poggiatesta, che fuoriescono in pochi millisecondi quando i sensori sulla scocca prevedono il ribaltamento dell'auto. Assieme alla cornice del parabrezza, costituiscono la cellula di sopravvivenza dell'abitacolo. La capote è in tela a triplo strato, con funzionamento elettroidraulico. Un capolavoro di ingegneria realizzato dalla Karmann di Osnabrück, la celebre carrozzeria che curava l'allestimento completo delle "A4 Cabriolet". L'apertura avviene in 24 secondi ed è completamente elettrica, non è presente nemmeno il maniglione di sgancio: i leveraggi che fissano la parte anteriore della capote al parabrezza si ritraggono automaticamente all'inizio dell'apertura. Il motore è un classico sei cilindri con V di 90 gradi, a corsa corta, sufficientemente potente, ma non certo sportivo. Dispone di quattro alberi a camme in testa e dell'originale distribuzione a 5 valvole per cilindro (3 di aspirazione, 2 di scarico). Trazione anteriore (o "Quattro" su alcune versioni della "3.0"), cambio manuale a 5 marce oppure "Multitronic" a 6 rapporti con comando a cinghia a variazione continua. Sulle "Quattro" il cambio manuale è in alternativa al "Tiptronic" con comando sequenziale. Raffinate le sospensioni a ruote indipendenti, con doppi ammortizzatori oleopneumatici. Diversi gli equipaggiamenti elettronici di sicurezza di cui dispone la "A4 Cabriolet": ABS, antislittamento in accelerazione e dispositivo antibandamento. Insomma, la "A4" è un'auto dalla tecnologia moderna.



CARATTERISTICHE ("2.4 V6 30V")

Motore	Anteriore, trasversale - 6 cilindri a V di 90 gradi Alesaggio 81,0 mm Corsa 76,4 mm Cilindrata 2393 cm³ Rapporto di compressione 10,8:1 Potenza 170 CV (125 kW) a 6000 giri/min Coppia 24,1 kgm (230 Nm) a 3200 giri/min Distribuzione a due alberi a camme in testa, 5 valvole per cilindro Iniezione elettronica multipoint Omologazione Euro 4 Lubrificazione forzata a carter umido Raffreddamento ad acqua Impianto elettrico a 12 V, batteria 65 Ah.
---------------	--

Trasmissione	Trazione anteriore Cambio manuale a 5 rapporti (a richiesta "Multitronic" a 6 rapporti) Leva di comando centrale Rapporto finale 3,45:1 Frizione monodisco a secco Pneumatici 205/55 WR 16 oppure 235/45 WR 17 Cerchi in lega 7,0J x 16 oppure 7,5Jx17.
---------------------	---

Corpo vettura	Cabriolet 2 porte, 4 posti Scocca portante Sosp. ant. a ruote indipendenti, bracci trasversali, molle elicoidali, barra stabilizzatrice Sosp. post. a ruote indipendenti, bracci trasversali e bracci obliqui con guida verticale, molle elicoidali, barra stabilizzatrice Ammortizz. doppi oleopneumatici telescopici Freni a disco autoventilanti (anteriori), a disco pieno (posteriori), con ABS ASR e ESP di serie Scatola guida a cremagliera, con servosterzo idraulico Serbatoio carburante 70 litri.
----------------------	---

Dimensioni e peso	Passo 2654 mm Lunghezza 4573 mm - Larghezza 1777 mm Altezza 1391 mm - Peso a vuoto 1600 kg.
--------------------------	---

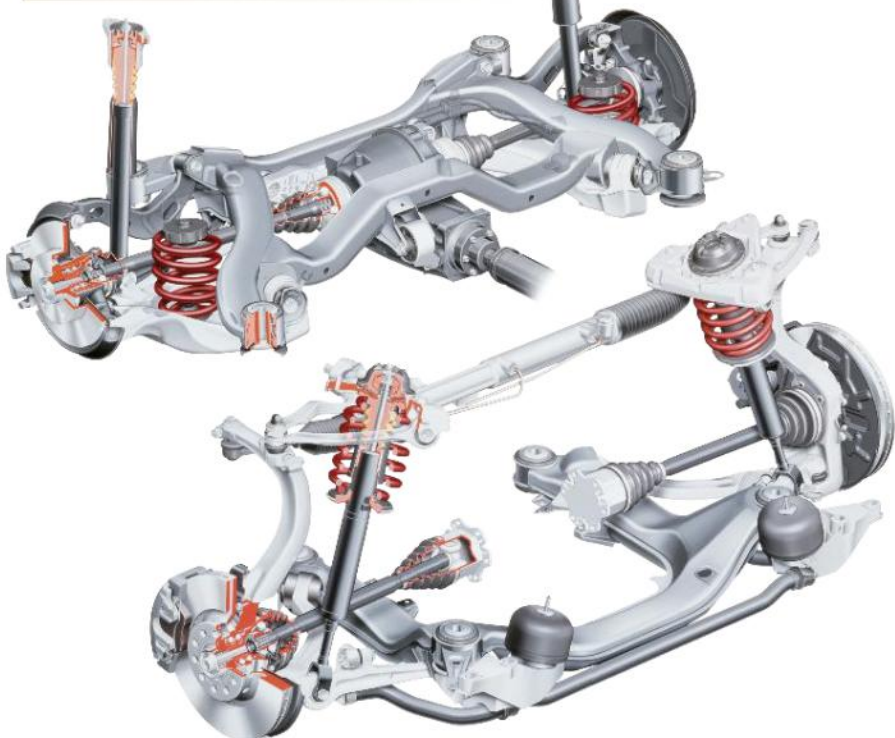
Prestazioni	Velocità massima 224 km/h Accelerazione da 0 a 100 km/h 9,5 secondi Consumo medio 8,4 litri/100 km.
--------------------	---

RICAMBI

Proiettore anteriore	euro 480
Faro posteriore	330
Pastiglie freni ant.	200
Dischi anteriori	350
4 pneumatici da 17"	1200
Cofano anteriore	800
Portiera	750
Parabrezza	460
Impianto di scarico completo	1150
Motore di rotazione semicompleto	5500

Coppia possente

Sopra. Il 2,4 litri a sei cilindri è il motore ideale: tutto coppia e potenza sufficiente per un utilizzo non sportivo. La quinta marcia è un rapporto universale, che la "A4" mantiene anche sotto i 50 all'ora, con una capacità di ripresa da veicolo elettrico. Si dimostra un po' vuoto agli alti regimi. In questo caso il "3.0" è senz'altro più adatto.





litri da 170 CV e il tre litri da 220 CV che, tra l'altro, costituivano inizialmente le uniche due proposte nella gamma 2001. Col passare degli anni si aggiunsero la "1.8 Turbo" da 163 CV (nel 2002, con la trazione "Quattro" dal 2003), la "TDI" (nello stesso anno), la "2.0" a quattro cilindri, entry level da 131 CV (nel 2004) e, infine, la possente "S4 V8 4.2 Quattro" da 344 CV sul finire della produzione. La "3.0 V6" disponeva in alternativa della trazione integrale, a partire dal 2003. Due le trasmissioni a scelta: il cambio manuale a 5 marce (6 sulla diesel) o l'automatico a variazione continua a 6 rapporti "Multitronic", sostituito dal più sportivo "Tiptronic" sulle "Quattro".

Chi vuole acquistare una "A4 Cabriolet", dicevamo, deve puntare su una sei cilindri: la "3.0 V6 30V" se cerca prestazioni molto elevate (anche se non da primato, perché questa "scoperta" è afflitta da una massa importante), la "2.4 V6 30V" se vuole contenere i costi d'esercizio e si accontenta di passeggiare coi capelli al vento. Per entrambe le quotazioni attuali sono attorno ai 4000 euro. Valori che le accomunano alle meno interessanti 4 cilindri, aspirate e turbo. Qualcosa in meno valgono oggi le diesel (che però in genere sono gravate da percorrenze elevatissime) e circa il doppio le rare "S4".

Le "2.4" e "3.0" offrono identico prestigio e medesima raffinatezza motoristica. 150 CV di potenza che le dividono sono più che altro una distanza che incide soltanto sulla tassa di proprietà, ma non rappresentano una sostanziale differenza quando la "A4" raggiungerà lo status di auto storica. Non sono moltissimi gli esemplari in vendita in Italia, anche se questo è il mercato su cui affrontare la ricerca. Impensabile infatti rivolgersi

GLI ACCESSORI ALL'EPOCA

Antifurto volumetrico a ultrasuoni	euro 435
Assetto sportivo	320
Cambio automatico "Multitronic"	2130
Fari allo xeno con lavafari	950
Frangivento	335
Interno in pelle nappa	1925
Navigatore satellitare	1545
Regolatore di velocità	355
Sedili ant. regolabili elettricamente	1045
Sedili anteriori riscaldabili	370
Sedili anteriori sportivi	605
Sensori di parcheggio ant. e post.	730
Servosterzo a controllo elettronico	245
Vernice metallizzata	670
Volante multifunzione	195

al ben più vivace mercato tedesco: le "A4" scoperte sono già entrate nel novero delle youngtimer da collezione e quindi hanno ormai raggiunto quotazioni quasi doppie rispetto alle nostre.

Quali sono i difetti più diffusi? Innanzitutto vale la pena sottolineare che sono facilmente identificabili. E senz'altro meno numerosi rispetto a quelli tipici delle concorrenti sopra elencate. Un richiamo ufficiale nel 2006 ha riguardato la sostituzione della pompa elettrica della benzina su ben 74.000 esemplari (in pratica tutta la produzione): verificate che sia stato effettuato. Fastidiosi inconvenienti riguardano l'impianto elettrico: alzacristalli che smettono di funzionare all'improvviso, chiusura centralizzata ammutolita, luci interne che rimangono spente, indicatori della strumentazione a corrente alternata: non si tratta di qualità della com- ➤

RILEVAZIONI

I dati di Quattroruote agosto 2002

Velocità massima km/h (in V marcia)

Dichiarata:	224
Effettiva:	223,998

Accelerazione

km/h	secondi
0 - 60	5,0
0 - 80	7,9
0 - 100	11,0
0 - 120	15,8
0 - 130	18,4
0 - 140	21,1

Ripresa in V marcia

km/h	secondi
70-80	4,2
70-100	12,6
70-120	20,9
70-140	30,1

Frenata

velocità km/h	metri
60	15,0
100	41,5
130	70,2
150	93,5

Consumi

km/h	km/litro
70	17,2
90	14,6
100	13,4
120	11,3
130	10,3
140	9,5

Confort da berlina

Con la capote chiusa questa cabriolet non fa rimpiangere la presenza del tetto rigido (l'hardtop non era disponibile nemmeno a richiesta). L'auto si dimostra silenziosa a qualsiasi velocità e le infiltrazioni d'acqua dalla capote sono inesistenti. La "A4" si guida in punta di dita e con grande soddisfazione.



Sempre a suo agio

Sopra. La linea sempre attuale non manca di attirare gli sguardi.

A destra. I doppi scarichi caratterizzano tutte le sei cilindri (anche la diesel). A distinguere le diverse versioni soltanto la targhetta posteriore con l'indicazione della cilindrata applicata accanto al gruppo ottico destro; molti acquirenti però la facevano togliere prima della consegna.

ponentistica, bensì di piccole infiltrazioni d'acqua che, se i passaggi di scolo sopra la paratia parafiamma nel vano motore sono ostruiti da polvere e foglie, allagano la zona dietro al cruscotto e creano anomalie di funzionamento. Anche la frequente accensione della spia di avaria del motore, che peraltro indica un malfunzionamento inesistente, è dovuta al medesimo inconveniente.

Per le versioni (assai diffuse) equipaggiate di cambio automatico "Multitronic" occhio ai costi: la revisione totale costa più del valore dell'auto. Frequente la necessità di sostituire gli ammortizzatori, che perdono efficacia in poche decine di migliaia di chilometri a causa del peso dell'auto, che è di oltre due quintali superiore a quello della berlina da cui deriva. La sostituzione con ammortizzatori originali (doppi e oleopneumatici) costa oltre 1500 euro, manodopera compresa. I tagliandi, da eseguire ogni 15.000 km, sono mediamente più costosi rispetto a quelli della concorrenza. E i ricambi, in alcuni casi, hanno prezzi molto alti. Per fortuna esistono però alternative di qualità corrispondente che il vostro meccanico di fiducia potrà procurare con facilità. **R**



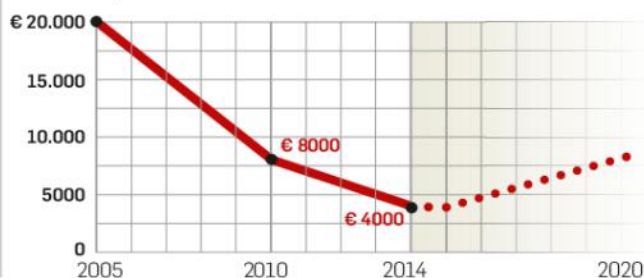
LA PAGELLA

Fascino	****	Tra le più belle cabriolet a quattro posti veri dello scorso decennio. Il marchio Audi è sinonimo di qualità.
Prezzo	*****	Oggi è poco costosa, come le concorrenti. Alla fine del decennio la sua quotazione inizierà a salire in modo apprezzabile.
Costo di gestione	***	La meccanica è raffinata, ma affidabile. Peccato che la manutenzione ufficiale sia costosa. I consumi di benzina sono accettabili.
Uso quotidiano	****	Può essere un'unica macchina, ma attenzione ai vandali: un taglio alla capote significa spendere migliaia di euro per la sostituzione.
Affidabilità	*****	Se trattata con cura è in grado di percorrere 250.000 km senza interventi di rilievo. Occhio al cambio "Multitronic".
Reperibilità ricambi	*****	Si trova tutto perché è molto recente, però i prezzi sono alti. In alcuni casi, conviene rivolgersi al mercato degli "alternativi".
Attività dei club	***	In Germania c'è un sodalizio molto attivo dedicato a tutte le Audi scoperte: l'Audi Cabrio Club e.V. (www.audi-cabrio-club.net).

VALORE NEL TEMPO

PUNTARE SULLE V6

Non è mai esistita una cabriolet a 4 posti tedesca che non si rivalutasse nel tempo. Questo è di per sé una garanzia: chi compra una "A4 Cabriolet" non butta i soldi dalla finestra. Tanto più che oggi i suoi valori di mercato sono ai minimi storici. Entro la fine di questo decennio è ipotizzabile un sensibile incremento dell'attuale valutazione. Attenzione, però: l'investimento si rivelerà oculato solo se le spese di manutenzione straordinaria saranno limitate. Meglio quindi evitare esemplari troppo sfruttati. E puntate soltanto sulle V6 a benzina.



TESTIMONE ESSENZIALE

Progettato da Vincenzo Lancia e Battista Giuseppe Falchetto, è l'unico "Omicron" giunto sino a noi. Nacque come autobus, ma nel 1943 venne trasformato in carro per l'assistenza e il traino lungo la linea urbana. Negli anni Ottanta è stato restaurato, non senza qualche licenza

testo e foto di Massimo Condolo





Addio nichelatura

A sinistra. L'“Omicron” nel suo stato attuale. La trasformazione del 1943 ha mantenuto la mascherina (che era però nichelata e non verniciata), cofani, tetto e parabrezza d'origine; la carrozzeria è stata invece convertita a carro attrezzi chiudendo le fiancate e montando saracinesche e porte come quelle della cabina.



N

e costruirono poco più di seicento e furono venduti in tutto il mondo: Europa, Medio Oriente, Sudamerica. In Italia portavano i turisti nel centro di Roma o i passeggeri dal primo aeroporto di Torino al centro città. Altri attraversavano il deserto della Siria, collegando Beirut a Baghdad via Damasco: un servizio di linea regolare che solo quell'eccezionale motore di Vincenzo Lancia e Battista Giuseppe Falchetto, gli stessi progettisti della “Lambda”, poteva garantire. Era un sei cilindri in linea bialbero a camme in testa con valvole inclinate. Un motore “da corsa”, con potenza limitata a 90 CV per aumentarne l'affidabilità. Con una manutenzione regolare arrivava a oltre un milione di chilometri senza revisioni.

Quando Lancia e Falchetto concepiscono l'“Omicron 256”, pensano a un autobus: telaio basso, passo lungo, grande confort. Se qualcuno vuole allestirli un camion, tanto meglio per le sue merci. Il prototipo è pronto nel 1927; cosa non scontata all'epoca, ha i freni sulle quattro ruote. Ma Lancia non è soddisfatto, continua a sperimentare, anche facendo correre seri rischi a Falchetto. Come nel 1930, quando i due salgono la

strada collinare di Pino Torinese con un telaio senza carrozzeria, zavorrato sui longheroni e con una panchetta dietro al posto guida. La Statale è erta e tortuosa: ancora oggi gli autisti del bus che la percorre seguono un corso specifico. In discesa i freni mancano e Lancia butta l'“Omicron” contro un paracarro e poi nel fosso. Falchetto viene sbalzato fuori e sviene. Si riprende in tempo per sentire il suo capo che si dispera: “Abbiamo ucciso Falchetto...”.

A Roma l'“Omicron” è il protagonista della riforma tranviaria, un progetto pilota che avrebbe dovuto eliminare i tram dai centri urbani d'Italia. L'operazione scatta il 1° gennaio del 1930; gli “Omicron 256 C” da 8,3 metri e i “256 L” da 9,1 sono l'ossatura portante del parco: entro il 1935 ne entrano in servizio 286, cui se ne aggiunge una decina fra turistici scoperti, due piani e persino un tentativo di “autoalveare” (una copia del modello americano Pickwick) a scompartimenti su due piani con rialzo posteriore. Danno ottimi ri- ➤

Terrazzino abusivo

Sopra. Anche il terrazzino posteriore è una modifica successiva.

In alto. L'interno è quello del 1943, ma la verniciatura lucida del rivestimento in legno è una licenza del restauro, che risale agli anni Ottanta: in origine il colore era probabilmente grigio.



sultati, con un solo problema: il consumo. La benzina dopo la crisi del 1929 è salita all'equivalente di sei euro odierni al litro, e l'"Omicron" ogni due-tre chilometri ne consuma uno. La stessa Lancia nel 1934 propone sul "256 C" un diesel a due tempi Junkers, un motore tedesco da aereo a due cilindri e quattro pistoni contrapposti di cui la Casa torinese aveva ottenuto la licenza. Successivamente altri "Omicron" avranno un tre cilindri sviluppato sulla base dello Junkers; un'ulteriore serie nasce con il cinque cilindri a quattro tempi progettato sotto la guida dello stesso Vincenzo Lancia per l'autocarro e autobus "3Ro" del 1938.

La Lancia modifica molti degli "Omicron" già circolanti. Buona parte di quelli romani passa al tre cilindri e rimane in linea sino al 1957. Oggi sopravvive il numero 1039, l'unico "Omicron" esistente al mondo. È un "256 C" del 1930, carrozzato a Varese dalla Macchi. Nel 1940 l'esercito lo requisisce; al suo rientro, nell'agosto 1943, l'Azienda Tranvie e Autobus del Governatorato (Atag, antesignana dell'odierna Atac) lo trasforma in carro per l'assistenza e il traino di tram e autobus.

Al posto del comparto passeggeri c'è un'officina accessibile da due serrande sui lati, in coda un piccolo scompartimento per la squadra di soccorso e un terrazzino da cui seguire le operazioni di traino. Negli anni Sessanta se ne perdono le tracce; nei Novanta ricompare nella collezione storica dell'Iveco, che per qualche anno lo presta al Museo Storico della Motorizzazione Militare della Cecchignola, a Roma. Il restauro è un po' sommario; il legno interno dell'officina, che probabilmente era grigio, viene verniciato a lucido. Ma l'importante è che almeno un "Omicron" si sia salvato; oggi lo si può ammirare nella collezione del Fiat Industrial Village a Torino, dedicata ai marchi italiani di veicoli industriali e trattori che hanno fatto la storia del gruppo CNH, come Fiat, Iveco, Lancia, Pavesi, OM e Spa.

Motore d'aereo

Sopra. Il posto guida con il sedile costruito nel 1943, sagomato per permettere il movimento del cambio e della leva del freno a mano.

Sopra, a destra. Il monumentale motore diesel Lancia-Junkers "90" a due tempi, che verso il 1937 ha sostituito l'originale e più compatto Lancia "77" a benzina.



CARATTERISTICHE

Motore d'origine Anteriore long. - 6 cilindri in linea
Ciclo Otto, 4 tempi - Alesaggio 100 mm
Corsa 150 mm - Cilindrata 7060 cm³
Potenza 90 CV DIN a 1600 giri/min
Valvole in testa, inclinate
Distrib. a doppio albero a camme in testa
Raffredd. ad acqua - Imp. elettrico a 24 V.

Motore attuale Anteriore long. - 3 cilindri (6 pistoni) in linea
- Ciclo Diesel, 2 tempi - Alesaggio 108 mm -
Corsa pistone superiore 100 mm,
inferiore 150 mm - Cilindrata 4770 cm³
Potenza 95 CV DIN a 1500 giri/min
Luci di aspirazione e scarico sui cilindri
Raffredd. ad acqua - Imp. elettrico a 24 V.

Trasmissione Trazione posteriore
Cambio a 4 marce con leva sul pavimento
Frizione monodisco a secco
Rapp. al ponte 10/59 - Pneumatici 38x8.

Corpo vettura Furgone 9 posti (originale: autobus urbano)
Telaio in acciaio - Sosp. ant. e post.
ad assale rigido e balestre
Freni ant. e post. a tamburo, servofreno.

Dimensioni e peso Passo 5125 mm
Carregg. ant./post. 1864/1741 mm
Lungh. 8315 mm - Largh. 2330 mm.

Prestazioni Velocità 60 km/h
Consumo medio 25 l/100 km.



Pronto intervento

In alto, a sinistra. Due viste del piccolo scompartimento in coda, che accoglieva sei addetti su due panche longitudinali montate schiena contro schiena. Nella foto. Il terrazzino con sponda posteriore ribaltabile, che ospitava i martinetti e le barre di traino.

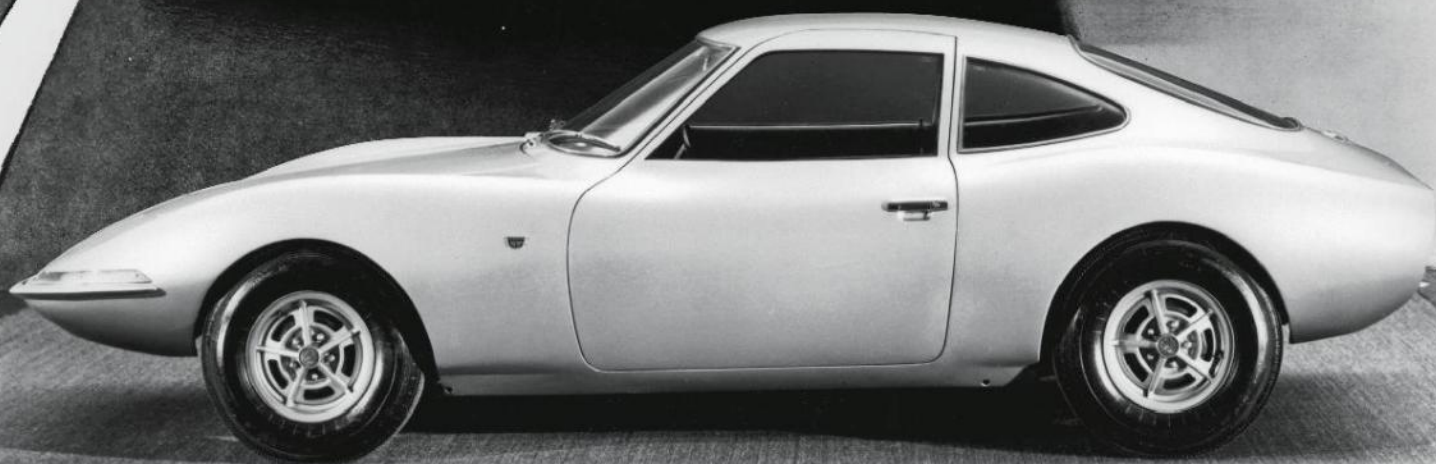
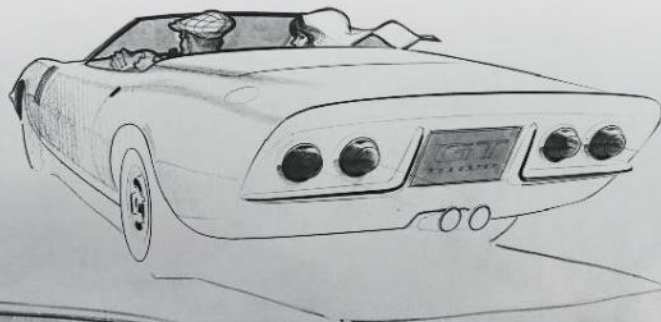


QUESTIONE DI

Stile

La Casa di Rüsselsheim ha voluto festeggiare i 50 anni di attività del suo centro di design aprendone eccezionalmente le porte al pubblico. Abbiamo scoperto bozzetti, maquette e modelli mai visti prima. E i segreti dell'epoca

testo e foto di **Andrea Rapelli**





Pennarelli e tecnica

A sinistra. Un giovane disegnatore al lavoro: la capacità tecnica di questi ragazzi è davvero straordinaria.

Sotto, a sinistra. La lavagna adesiva su cui si tracciavano le forme da trasferire sulla maquette in argilla. Oggi la tecnologia semplifica e velocizza la procedura.



Nel 1964 l'Italia era considerata la culla del design automobilistico. Un ruolo costruito pazientemente, grazie a uno stile e a un gusto inconfondibili. In quell'anno, giusto per fare qualche esempio, nacque dalla Bertone la Alfa Romeo "Canguro", mentre l'atelier di Zagato continuava a riscuotere consensi con la splendida Lancia "Flaminia Sport". Il resto del mondo? Costretto a inseguire. I nostri carrozzieri, tuttavia, in quel periodo lavoravano ancora di getto, basandosi soprattutto su occhio ed estro creativo.

Quasi l'opposto, in pratica, di ciò che accadeva negli States, dove la General Motors aveva creato il primo centro stile (l'Art and Color Section sotto l'egida di Harley Earl) già nel lontano 1927. Giusto quattro anni prima di completare l'acquisizione della Opel, a quel tempo uno dei più giovani e importanti produttori tedeschi di automobili. Il passaggio, per gli yankee, sembrò semplice: portare il progresso

del centro stile di Detroit anche a Rüsselsheim, sul Reno, dove si disegneranno le Opel del futuro. In questo modo, secondo gli americani, tutto il know-how acquisito negli Usa avrebbe permesso di rivoluzionare il design automobilistico europeo. Con tratti fortemente innovativi. Nel 1962 cominciò la costruzione dell'Opel Design Studio, che aprì ufficialmente i battenti solo due anni dopo.

Nel periodo di massimo splendore, il centro stile Opel - che oggi spegne 50 candeline - accolse 120 designer da ogni parte del mondo. Leggende vuole che, in una fredda giornata invernale del 1968, un certo Ferry Porsche abbia bussato alla porta dell'edificio N10 di Rüsselsheim chiedendo di Anatole Lapine, uno dei "fantastici 120". Ebbene, circa un anno dopo il famoso disegnatore salutò la Opel per approdare a Zuffenhausen, dove disegnò un gioiello come la "928". Ma facciamo un passo indietro e più precisamente al primo progetto che il neonato centro stile dovette affrontare: la Opel "Experimental GT". Oltre allo studio "KAD" (che diede i natali alle "Kapitän", "Admiral" e "Diplomat") i disegnatori di Rüsselsheim ricevettero l'ordine di plasmare, lavorandoci in gran segreto una volta ogni due settimane, una dream car: la nuova auto avrebbe dovuto avere due posti, misure compatte e una forte connotazione sportiveggiante. Di tutto ciò il board General Motors non seppe nulla, almeno inizialmente. Il progetto viveva nella testa di Clare McKichan, il responsabile del design inviato da Detroit, che si immaginava la nuova auto - guarda caso - proprio come una sorta di "Corvette" in miniatura, adattata ai gusti e alle esigenze europee.

A dirigere l'operazione fu posto Erhard Schnell, che perfezionò la linea "a bottiglia di Coca Cola". Senza dimenticare il generoso giro porta, che "rubava" una piccola porzione di lamiera al padiglione, e l'assenza di un bagagliaio convenzionale.

Rivedere oggi, dopo cinquant'anni, questo arzilla signore accanto alla "sua" "GT" fa un certo effetto, così come ammirare giovani e più attempati disegnatori al lavoro sulle maquette, proprio come accadeva tempo fa. Entrare in un reparto blindato ai più come l'Opel Advanced Studio è stata l'occasione per capire come si lavorava: schizzi con i colori su carta, lavoro di cesello, lento ➤

Quella cabrio mai nata

Nella pagina accanto.

Lo schizzo della "GT" cabrio, mai realizzata, e un disegno del frontale: in primo piano, la versione definitiva della Opel "Experimental GT".

A destra. Il modellino in scala (creato grazie ad una stampante con tecnologia 3D) della Opel "Trixx", monovolume cittadina presentata nel 2004.



L'INTENZIONE DEGLI AMERICANI ERA QUELLA DI TRASFERIRE IN EUROPA L'EVOLUZIONE STILISTICA DI DETROIT



Lavoro di cesello

Sopra. Un giovanissimo Erhard Schnell al lavoro su un modello in scala della Opel "GT".

Sopra, a destra. Per celebrare l'importante anniversario i designer hanno ricreato la maquette in argilla della "GT" per mostrare ai visitatori le varie fasi di lavorazione nella definizione del prototipo.



e armonioso, sulle maquette in argilla, ma anche uno studio preciso e ragionato delle misure fondamentali al tavolo di progettazione.

La straordinaria visita ha però permesso di ammirare pure interessanti concept car che, per varie ragioni, non hanno mai visto la luce.

A cominciare dalla "GT 2", presentata al Salone di Francoforte del 1975, che avrebbe dovuto essere la nuova Opel "GT". Lunga poco più di 4 metri e caratterizzata da una linea squadrata, con scenografiche porte scorrevoli, questa coupé raggiunse un Cx pari a 0,32, ottimo per quei tempi. Nell'abitacolo comparvero, inoltre, soluzioni all'avanguardia come i sedili a ventilazione attiva e la strumentazione con display a cristalli liquidi. Ciò nonostante, prima di entrare in produzione la "GT 2" si scontrò con la forte crisi energetica, che scombinò i piani della Opel. E con l'obbligo, per il mercato statunitense, di montare quadrati paraurti neri, colpevoli di "sporcare" la purezza della linea. Alla fine, le teste coronate della General Motors decisero che non se ne doveva fare nulla. Stessa sorte era toccata, qualche anno pri-

ma, alla "CD" ("Coupé Diplomat") derivata, manco a dirlo, dal pianale dell'omonima berlina: la seconda concept della storia Opel, presentata al Salone di Francoforte del 1969, vantava un'altezza di poco superiore al metro ma, nonostante questo, offriva un abitacolo confortevole e spazioso, al quale si poteva accedere sollevando l'enorme parabrezza panoramico, privo di montanti e incernierato anteriormente. Una volta seduto, il pilota poteva contare su volante, pedaliera e quadro strumenti uniti in un sol blocco e regolabili al millimetro.

Oggi, fra tecnologie virtuali che consentono di ammirare le nuove concept in ogni condizione di luce, modelli in scala e stampanti 3D, disegnare le Opel di domani sarà anche meno poetico ma indubbiamente più semplice. Tuttavia, l'attuale processo decisionale - composto da una ventina di passaggi - che porta al concepimento di un nuovo modello prevede che si scelgano i colori esterni ben prima di conoscere le forme definitive della carrozzeria. C'è qualcosa, a quanto pare, che la tecnologia non è ancora riuscita a risolvere... **R**



Nessun software

A sinistra. Ecco come si presentava, nella metà degli anni 60, l'Opel Advanced Studio di Rüsselsheim: le uniche tecnologie presenti erano la luce elettrica e gli strumenti da disegno. Non mancavano modelli in scala della carrozzeria e dell'abitacolo, per valutare le "quote" del posto guida.



Collaudatore d'eccezione

Sopra. Una parata di Opel "GT" perfettamente allineate in occasione delle prove stampa. Allo sviluppo stradale diede il proprio contributo anche Juan Manuel Fangio. La versione più potente poteva contare su 90 CV, per 185 km/h di punta.

Seducenti trasparenze

Sotto. La Opel "CD", che rimase allo stadio di prototipo, nacque sul pianale della berlina "Diplomat". In questa versione, spogliata della carrozzeria, si notano bene il motore V8 e l'abitacolo, con l'originale parabrezza panoramico.



L'erede mancata

A lato. La contingente crisi energetica e la silhouette appesantita dai paraurti, obbligatori per il mercato statunitense, fecero cadere nell'oblio la coupé "GT 2". Nelle intenzioni degli uomini Opel sarebbe dovuta diventare la nuova "GT".

ERHARD SCHNELL

FIRMÒ LA "GT"

Erhard Schnell oggi ha 85 anni, ma nel centro stile di Rüsselsheim si muove un po' come fosse a casa sua. Non potrebbe essere diversamente del resto, visto che qui ha lavorato per un quarto di secolo. Dagli albori, quando fu chiamato a dirigere l'appena nato Advanced Studio, alla fine degli anni Ottanta, quando mise la firma sulla sua ultima creatura, la "Calibra". "Negli anni Sessanta" racconta Schnell "si lavorava prevalentemente ad aggiornamenti dell'esistente. Soprattutto in un'azienda americana come la GM, dove dominava la cultura del model year. Poi fortunatamente le cose sono cambiate, e dagli anni Settanta il design è diventato un fattore guida nella definizione dei nuovi modelli".

A quei tempi, complice la prima crisi petrolifera, dominava il tema dell'aerodinamica.

"In realtà all'aerodinamica si guardava con attenzione già dagli anni Sessanta, basti pensare all'Opel 'GT'".

A proposito, come nacque un progetto tanto "strano" per una marca fondamentalmente votata alla funzionalità qual è sempre stata la Opel?

"All'epoca, come dicevo, ero responsabile dell'Advanced Design, e fra le altre cose dovevo occuparmi dell'evoluzione dei nostri modelli di punta, la 'Rekord' e la 'Kadett'. L'idea dell' 'Experimental GT' fu di Clare McKichan, appena arrivato da Detroit: era convinto che potessimo sviluppare una sportiva classica, a due posti secchi. Il progetto fu portato avanti quasi di nascosto, senza che ci fosse alcun disco verde da parte del management di allora, che vide la vettura solo quando fu il momento di portarla al Salone di Francoforte (1965, ndr). Fu un successo clamoroso, dal quale dipese la decisione di mandarla in produzione, dove arrivò tre anni più tardi".

Si dice che a quei tempi c'era molta più creatività, mentre le auto di oggi si assomigliano un po' tutte.

"Oggi le tecnologie di produzione assicurano più libertà. Se poi le auto sembrano tutte uguali, la colpa è un po' della progettazione computerizzata, un po' delle scuole di design, che insegnano le stesse cose".

Dovesse rifare oggi la "GT"?

"Cambierei un po' la coda, la farei un po' più alta, ma non molto altro. In fondo, anche oggi l'aerodinamica è il primo elemento cui bisogna guardare. E da quel punto di vista avevamo già raggiunto un risultato eccellente".

(Massimo Nascimbene)



BENVENUTI IN PARADISO



Il fragore del passato

Qui sopra. Pizzetto e ciuffo fluente imbiancati, il campione del mondo Damon Hill è seduto sul pneumatico della sua Williams-Renault "FW18", che lo ha visto iridato nel 1996.

A destra. Tra le "bandiere" italiane che hanno sfilato sulla celebre "Hill" di Goodwood la Lancia "Delta S4" ex Halen-Kivimaki, in livrea Martini Racing, guidata da Henry Pearman.

Icone in carne e ossa

Dall'alto. Lord March fa gli onori di casa stringendo la mano a Sir Stirling Moss, 84 anni, prima della loro esibizione sulla Hill Climb al volante di due Mercedes "W196". L'opera tematica di quest'anno, firmata da Gerry Judah, era per i 120 anni della Stella nel "motorsport". A sinistra. Jackie Stewart, tre volte iridato in F.1, con berretto pendant col sedile della Mercedes "W165".

Non può chiedere niente di più chi sogna un'esperienza memorabile all'insegna dei motori. L'edizione di quest'anno del mitico Festival of Speed ha ribadito la formula geniale dell'evento: le migliori auto della storia, i più grandi piloti di sempre, insieme senza barriere...

di David Giudici





Monumenti e monoposto
In alto, a destra. Ottant'anni di successi Mercedes a 90 metri d'altezza: la "W25", che ha vinto al Nürburgring con von Brauchitsch nel 1934, e la "F1 W04" prima con Hamilton in Ungheria nel 2013. Sotto. John Surtees sulla Ferrari "158" che lo vide campione nel 1964.

Ci sono cose che accadono solo nei sogni, nei film oppure nei videogiochi: provate a immaginare un evento motoristico in cui sono radunate centinaia di auto che hanno segnato la storia a lettere maiuscole, insieme ai piloti che hanno fatto sì che quei capitoli del passato venissero scritti da quei volanti. Qualcosa come una parata di due Ferrari della massima

formula, una "158" del 1964, con un certo John Surtees in abitacolo, tallonata dalla "F2007", di 43 anni più giovane, con alla guida Kimi Raikkonen, che su questa monoposto conquistò l'ultimo Mondiale approdato a Maranello sette anni fa. Ma non focalizzatevi solo sulla F1, pensate a qualsiasi "categoria" vi venga in mente, da Le Mans alla CanAm, dalle Grand Prix anteguerra alle WRC, dai dragster alle hypercar moderne... tutte insieme, sullo stesso tracciato!

Signori, benvenuti al Festival of Speed, Goodwood, regione del West Sussex, Inghilterra. Qui, ormai da trentun'anni, tutto quello che potreste sognare o vedere in un film, come in un videogiochi, diventa realtà. In questa verde landa a 60 miglia a Sud di Londra si tiene l'evento più eccezionale che ogni appassionato di motori possa immaginare. L'edizione del 2014, svoltasi dal 26 al 29 giugno, ha fatto registrare peraltro il record di presenze: 200 mila appassionati si sono diretti verso la casa di Lord March per assistere alle "parate" sulla mitica Hill Climb. Ma andiamo con ordine, e facciamo un passo indietro per i pochi che non conoscono l'evento. Ereditata la meravigliosa tenuta, Charles-Gordon Lennox, conte di March e Kinrara, al secolo Lord March, ha avuto l'intuizione di abbinare alle corse dei cavalli l'organizzazione di appuntamenti motoristici unici per fascino e bel-



CONCORSO D'ELEGANZA CARTIER "STYLE ET LUXE"

UNA MASERATI "A6 GCS" LA PIÙ BELLA DI TUTTE

Passeggiando sul green della tenuta di Lord March, gli occhi degli appassionati strabuzzavano all'interno dell'area "Style et Luxe" di Cartier, dove erano esposte le pretendenti in lizza per aggiudicarsi la ventesima edizione del concorso di eleganza legato al Festival of Speed, quest'anno diviso in sette categorie. Il titolo di "Best in show" è andato a un magnifico esemplare di Maserati "A6 GCS" berlina Pinin Farina di proprietà del collezionista Egon Zweimüller Jr., vincitore anche nella Classe 3 riservata alle auto del Tridente. Un

risultato che ha fatto onore ai 100 anni di storia del marchio, celebrati anche in questa occasione. Tra le altre premiate la Amilcar "GCS" del 1925 di Keith Bowley (piccole sportive anteguerra), la Mercedes "500 K" di Winfried Ritter, miglior esponente della classe dedicata al modello tedesco, e poi una Lincoln "Continental" del 1960 di La Salle Collection e una Lamborghini "P400 Miura S" del 1968 di Stephen Keen; una Ford "Mustang Mustero" del 1966 di Bill Shepard tra le "pony car" e, tra le sportive più recenti, la TVR "Cerbera Speed 12" del 1997.





Regine della pista

Sopra. Tra le auto invitate dall'Italia la Porsche "935 JLP-4", esemplare unico, vincitrice del campionato IMSA 1982 con il pilota John Paul Jr. La vettura è stata guidata dal grande John Fitzpatrick, all'epoca accerrimo avversario di Paul Jr. A destra. Tra le F.1 d'epoca grande protagonista la McLaren "M23" che ha visto tornare nel suo abitacolo l'asso brasiliano Emerson Fittipaldi.



Le glorie dei rally

Sopra. Nell'area sterrata dedicata ad auto e piloti dei rally non poteva certo mancare Rauno Aaltonen, qui in salto con la Morris "Mini Cooper S" che lo ha visto trionfante al "Montecarlo" del 1967. A sinistra. Il mitico "olandese volante" Toine Hezemans si è rimesso al volante della "GTA 1300 Junior" (Museo Storico Alfa Romeo) che lo ha visto vincere ovunque.



Il tempio dei piloti

Sopra. Una CanAm McLaren "M8F" guidata dal collezionista inglese Andrew Newall sfila davanti agli spalti del Festival of Speed; più a destra l'ingresso del "Drivers Club", l'esclusivo tempio di ritrovo dei piloti.

A sinistra. Una parata di Mercedes Grand Prix del 1914. **Sotto.** L'Alfa Romeo "159" (nota come "Alfetta") del 1951 della collezione storica di Arese.



lezza. Non ottenendo i permessi per l'autodromo, ha pensato di attrezzare il parco che circonda la sua villa per ospitare quello che è diventato il più imperdibile avvenimento per chi ha la benzina nel sangue.

L'abilità è stata anche quella di far sì che il weekend non fosse mai abbinato a una corsa importante, catalizzando quindi la presenza dei piloti di oggi e di ieri che si ritrovano qui ogni anno. Il tono informale prevede peraltro che i più grandi monumenti dello sport automobilistico si trovino a chiacchiere uno con l'altro, sempre col sorriso e pronti a firmare autografi e stringere mani, azzerando le barriere che si ergono, oggi soprattutto, sulle piste.

Quest'anno, volendo elencare un po' di nomi in una lista che, pur incompleta, possa dare un'idea delle presenze, oltre ai sopracitati eroi Ferrari, non sono mancati Sir Stirling Moss, Sir Jackie Stewart, Emerson Fittipaldi, Arturo Merzario, Riccardo Patrese, Damon Hill, Jenson Button, Lewis Hamilton, Felipe Massa, Mark Webber, Sebastian Loeb, Emanuele Pirro, Henri Pescarolo e molti, molti altri.

Di fronte alla Goodwood House, il Central Display era dedicato ai 120 anni di "motorsport" Mercedes, con una straordinaria scultura di Gerry Judah che, da un'altezza vorticosa, abbracciava 80 anni di vittorie nelle corse. Un'occasione mancata per Maserati che, comunque, ha allestito uno spazio suo allo Stable Yard e dove il secolo di storia del Tridente era raccontato con un'esposizione di alcune delle auto più significative di tutti i tempi, dalla "3500 GT" del 1960 alla "Mistral Spider" del 1964, sino ad arrivare alle "Ghibli" e "Quattroporte" di prima generazione e alle produzioni moderne. Sulla Goodwood Hill (1,86 km) sono poi sfilati 20 bolidi delle corse del passato

Conquistò Indianapolis

Sotto. La gloriosa Maserati "8CTF" battezzata "Boyle Special" che, unica italiana, riuscì ad aggiudicarsi la 500 Miglia di Indianapolis nel 1939 e nel 1940 con Wilbur Shaw. **Più in basso.** La monumentale Fiat "S76" del 1911 tornata all'antico splendore dopo 10 anni di restauro da parte del collezionista inglese Pittaway. Monta un 4 cilindri di 28,5 litri e supera i 200 all'ora.



nella categoria "100 anni di Maserati", con protagonisti di rilievo assoluto, come la "Tipo 26 M", la "250 F" campione del mondo con Fangio nel 1957 e la "8CTF-Boyle Special" che si aggiudicò Indianapolis nel 1939-40. Tra le altre esposizioni tematiche, degna di nota quella della Mazda per i 25 anni della "MX-5" (ne parliamo nel riquadro in questa pagina). Come accade sempre a Goodwood, tuttavia, per restare a mascella spalancata era sufficiente una camminata al Cathedral Paddock, dov'era impossibile restare immuni al fascino di auto e sonorità d'altri tempi. Tra le decine di meraviglie, anche la Fiat "S76" del 1911 che è ritornata a muoversi dopo un secolo di inattività e dieci di restauro. Supera i 200 all'ora grazie al suo 4 cilindri di 28,5 litri...

Per la cronaca, il record della "Collina" è ancora saldo nelle mani di Nick Heidfeld che nel 1999 ha coperto il percorso su McLaren "Mp4/13" in 41",6. 

UNA ROADSTER CHE HA FATTO STORIA

Non potevano essere celebrati in maniera migliore i primi cinque lustri di vita della Mazda "MX-5". Un'auto nata quasi per gioco da un team di lavoro specifico capace di interpretare magistralmente i contenuti "benchmark" della Casa di Hiroshima e che, dal lancio nel 1989, è diventata nell'ordine la spider più venduta della storia (oltre 900mila pezzi) e una delle scoperte moderne più ambite dai collezionisti, specie nella prima edizione "NA". Al Festival of Speed di quest'anno la Mazda ha voluto onorare questa importante ricorrenza, ricostruendo ed esponendo pressoché l'intera genesi del modello, includendo con grande sportività anche i modelli ispiratori, cioè la Lotus "Elan" (del 1962) e la MG "Midget" (1961), quasi a voler ribadire che l'"inglesità" del progetto è una delle chiavi del suo successo. Esposte una accanto all'altra tutte le evoluzioni e le versioni più rappresentative della storia del modello, da quelle strettamente di serie a quelle speciali allestite per celebrare particolari occasioni, senza dimenticare quelle preparate per le competizioni, sino ad arrivare alla prossima generazione, il cui debutto avverrà nel 2015. Insomma, un compendio di rigore assoluto che ha ribadito come con gli ingredienti giusti ben mixati, nella fattispecie trazione posteriore, distribuzione dei pesi perfetta, sospensioni raffinate e un cambio che è poesia, sia ancora possibile creare auto capaci di lasciare tracce importanti nella storia moderna.

Cinque lustri ben raccontati

A destra. Una Mazda "MX-5" terza serie (codice "NC") in versione "Cup" dava il benvenuto ai visitatori a Goodwood nel padiglione dedicato ai 25 anni del modello. Alla sua sinistra si intravede il muso di una MG "Midget", dichiaratamente una delle due ispiratrici, insieme alla Lotus "Elan" prima serie, anch'essa esposta, della fortunata spider giapponese.

**L'origine della specie**

A destra. La "MK1" o "NA", al lancio con un 4 cilindri 1.6 da 115 CV, da cui tutto è partito: immacolata in livrea rossa e in veste "elaborata" nella versione "California" (esemplare 217 di 300) con cerchi maggiorati. **Sotto.** Sempre in tema Mazda, nell'esposizione sul green "Cartier" per il concorso di eleganza era presente una rara "RX 500" del 1970 con propulsore rotativo Wankel.





IL PAESE DELLA 500

Da amena località dell'entroterra ligure a capitale mondiale del "cinquino": da trentun'anni, per un intero weekend di luglio qui tutto è ammesso. In nome del rigore collezionistico, ma anche della goliardia e degli eccessi più sfrenati

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



Sembra facile fare il sindaco in un piccolo paese. Ma non lo è in un comune di 380 anime dell'entroterra ligure che subisce la concorrenza ingombrante di località di mare rinomate come Albenga e Alassio. Che cosa fare?

È con questa realtà che nei primi anni 80 Domenico Romano, sindaco di Garlenda (SV), ha dovuto confrontarsi. Ed è da questa esigenza che nasce l'idea del raduno delle Fiat "500", un evento che anche nel 2014 ha richiamato nello spiazzo del parco Villafranca di Garlenda quasi 900 esemplari dell'utilitaria torinese e oltre 5000 persone al seguito. Un raduno che in trentun'anni ha portato alla ribalta internazionale questa tranquilla cittadina, divenuta subito la capitale mondia-

le della simpatica "500". Il nostro sindaco, infatti, non si perde d'animo. Si guarda intorno, nota che la Fiat "500" nonostante sia uscita da produzione da qualche anno è un'auto ancora molto diffusa (anche lui ne possiede una) e, soprattutto, è consapevole che si tratta di un modello circondato da un alone di passione e di simpatia che solo pochissime altre vetture al mondo possono eguagliare.

Domenico Romano ha così una felice intuizione: perché non organizzare a Garlenda un raduno di possessori di questa vettura? L'idea è semplice e geniale allo stesso tempo: il "cinquino" non è so- ➤

Uno dei primi esemplari

Sopra. La Fiat "500 N" di Giacinto Galli (nella foto con il genero Stefano Baldi), una delle prime ad uscire dalla linea di produzione. È del 1° luglio 1957.

CON BEN 21.000 SOCI, IL FIAT 500 CLUB ITALIA È IL PIÙ GRANDE SODALIZIO DI MODELLO AL MONDO



Buon compleanno Club Italia

Sopra. Tre equipaggi del Team Accelera di Loano (SV) e rispettive vetture. Il numero 30 in cartone è stato il loro modo di festeggiare i trent'anni del club di Garlenda.

I miei passeggeri? Dei polli!

Sotto. Il pollaio vivente di un collezionista svizzero, ricavato in una "500" che, nonostante le apparenze, è perfettamente funzionante.

Sotto a destra. La replica di una "500 Montecarlo" Giannini del 1970, del palermitano Fabrizio Parisi. Le "Montecarlo" (50 esemplari) sono state immatricolate soltanto in Giappone.

lo un modello molto popolare (ne sono stati prodotti oltre quattro milioni di esemplari) ma riesce come pochi altri a fare comunità.

Il primo raduno del luglio 1983 è un mezzo fiasco, con solo trenta vetture partecipanti, per lo più provenienti dai paesi limitrofi. Ma il seme dell'interesse è gettato e dopo pochi anni Garlenda diventa una località ligure conosciuta in tutto il mondo come il "paese della 500". Ogni anno, da trentun'anni, all'inizio di luglio è un tripudio di Fiat "500" provenienti da ogni angolo d'Europa, che arrivano all'appuntamento quasi tutte sulle proprie ruote.

L'edizione appena conclusa sarà però ricordata anche per un'altra ricorrenza: il 30° anniversario della nascita del Fiat 500 Club Italia, il

sodalizio fondato nel 1984 sempre da Domenico Romano, anch'esso cresciuto di anno in anno fino a diventare il più grande club di modello esistente al mondo.

Una realtà che non ha eguali. Lo dicono i numeri: 21.000 iscritti nel mondo (la quota annuale è di 48 euro a testa), con soci anche in Giappone e in Australia; 150 fiduciari di zona solo in Italia che gestiscono ognuno un proprio coordinamento e che organizzano a loro volta fino a tre eventi l'anno dedicati alla "500"; un museo multimediale intitolato a Dante Giacosa, l'ideatore del "cinquino"; un negozio per la vendita del merchandising; un sito Internet (www.500clubitalia.it) molto frequentato, con negozio online e altri servizi per i soci; una casa editrice (500 Club Italia Edi-





Ogni proprietario, un personaggio

Sopra. Giacomo Di Meglio (con camicia gialla) e Alfredo Galderisi di Ischia con una "Gamine" Vignale del 1968. A fianco. Gli attuali responsabili del club: da destra Domenico Romano (presidente fondatore), Stelio Yannoulis (presidente) e Alessandro Scarpa (vice presidente e direttore del meeting). In alto, a destra. Elisa Dani di Albenga in abito da sposa, sulla sua "500 L" del 1970 allestita come nel giorno del suo matrimonio.

zioni), che pubblica il bimestrale "4 Piccole Ruote" stampato in 25.000 copie, più una serie di libri dedicati all'utilitaria Fiat; un centro di documentazione per l'educazione stradale; una newsletter mensile; una sede a Garlenda dove lavorano a tempo pieno sette dipendenti più un ufficio a Torino con altri due dipendenti per il disbrigo delle pratiche di omologazione Asi.

Il tutto nato intorno a un raduno. Non un comune raduno di auto d'epoca come ce ne sono molti, con sfilata, gara di regolarità, premio per l'auto più originale. Qui la formula vincente è nel mix di eventi che caratterizza il meeting e che trasforma l'appuntamento di Garlenda in una festa popolare, nell'occasione per una vacanza, dove la passione per la "500" si mescola al piacere di tra-

Tutto sulla storia della "500"

Sotto. Una visita al museo multimediale Dante Giacosa di Garlenda è d'obbligo. Tra le chicche, alcune vetture rare, la ricostruzione di un'autofficina, modellini, due simulatori di guida, video rari e un'ampia documentazione sulla storia del modello. Nella foto, la Formula Monza "875" di un giovanissimo Michele Alboreto. Sotto a sinistra. Marek Stransky, giunto dalla Repubblica Ceca.



INCONTRI ILLUSTRI

LE ULTIME GIANNINI

Tra gli ospiti d'onore del raduno spiccavano loro: Maria Grazia e Sabina Giannini, moglie e figlia di Franco Giannini, figlio di Domenico, il fondatore della Giannini Automobili. Sono giunte a Garlenda da Torino a bordo di una Fiat "500 D" Giannini del 1962 e Maria Grazia è un fiume di aneddoti. Come quando ricorda l'amicizia di Domenico con un giovane Carlo Abarth, che aveva chiesto di essere assunto alla Giannini come capo officina ma non fu accettato "perché voleva uno stipendio troppo alto". Oppure quando, giovane moglie di Franco, Maria Grazia si sentì proporre dal suocero di partecipare ad alcune gare con una "500" elaborata Giannini. "Domenico aveva intuito il forte interesse delle donne per la '500' e voleva promuovere le sue vetture attraverso un equipaggio femminile. Le candidate eravamo io e la moglie del cugino di Franco, ma non se ne fece nulla perché i mariti si opposero". E ancora, quando Luca di Montezemolo correva con una "500" Giannini acquistata con un amico di nascosto dalla famiglia. "Correva con lo pseudonimo di Nerone. E mi hanno detto che possiede ancora quella macchina".





scorrere tre giorni con altre persone che condividono lo stesso sentimento ma che non disdegnano gli altri piaceri della vita: grigliate di pesce e di carne, accompagnate da vino e birra, musica e balli.

È soddisfatto anche l'aspetto culturale, pur se non in modo prevalente (se ne parla nel riquadro nella pagina a fronte), ma è soprattutto la parte dedicata all'intrattenimento che catalizza l'attenzione maggiore dei partecipanti, con gli stand gastronomici, le bande comunali, le serate danzanti, l'esibizione sportiva, lo spettacolo di varietà e il cabaret.

Quest'anno è mancato solo il tradizionale "Carosello Indianapolis" sulla pista dell'ippodromo locale (con tutte le "500" che girano in sfilata), annullato all'ultimo momento per ragioni di agibilità; tutti gli altri ingredienti del raduno sono invece stati rispettati, come mostrano le immagini di queste pagine.

Le protagoniste non sono solo le auto: anche i loro proprietari portano, infatti, un grande contributo alla festa. Il popolo dei cinquecentisti è quanto di più variegato si possa immaginare e la quota elevata di giovani sotto i trent'anni (sono il 25% degli iscritti) va a tutto vantaggio della vivacità dello spettacolo.

A fianco del collezionista puro che ha fatto restaurare a puntino la propria vettura, riportandola alle condizioni originali o mantenendola in uno stato di conservazione ammirevole, si trova così il cinquecentista che ha personalizzato il proprio esemplare con disegni all'aerografo in ricor-



A qualcuno piace strana

Sopra. Giorgio Andrian, fiduciario del club in Serbia. Ha percorso 1250 chilometri per arrivare a Garlenda da Belgrado.

A fianco. Una delle più suggestive personalizzazioni presenti al raduno. Non tutti i soci sono per il rispetto assoluto dell'originalità storica: molti preferiscono fare della propria "500" un esemplare unico.

Dal Belgio con roulotte

A destra. Il belga Bart Desaeleer con famiglia al completo. È arrivato a Garlenda con una roulotte prodotta in proprio, al traino della sua "500 F" del 1967. Lui e la moglie hanno dormito nella roulotte, i figli in tenda.

Sotto. Il simpatico slogan dei cinquecentisti su una T-shirt.



UN RADUNO CON DUE ANIME DISTINTE: UNA RISPETTOSA DELL'ORIGINALITÀ STORICA, L'ALTRA TRASGRESSIVA



do del viaggio a Medjugorje, o di chi ha tappezzato il "cinquino" con appendici improbabili per il solo piacere di possedere un'auto diversa. Fino ad arrivare al socio in vena di goliardia, giunto a Garlenda dalla Svizzera con un esemplare trasformato in pollaio (con tanto di galline vere).

Insomma, il medium è la "500" e ogni soluzione per mettersi in mostra è ammessa. Alla festa possono partecipare tutti, purché in possesso della piccola Fiat costruita dal 1957 al 1975, derivate comprese.

Compagni di brigata

Sopra. Una delegazione proveniente dal Belgio. Tra le circa 900 auto iscritte un centinaio erano straniere. Oltre che in numerosi Paesi europei, il club vanta fiduciari anche in Giappone e Australia.

L'anno della Svizzera

Sotto. Ospite d'onore del raduno 2014 è stata la Svizzera. Qui sotto la delegazione, con una rara NSU-Fiat "Limousette" (di colore grigio) e, a fianco, una rossa "Bianchina Cabriolet".



ANALISI STORICO-COLLEZIONISTICA

IL 3-4% DI PEZZI RARI

Il raduno di Garlenda è senza dubbio l'evento più "pop" del motorismo storico italiano. Ma è anche un meeting per auto di rilevanza storica e collezionistica? La risposta è sì, ma bisogna andare nelle "pieghe" della kermesse per trovarne evidenza, imperniando l'osservazione su quattro elementi: le auto, le persone, il museo, il mercato dei ricambi. Chi scrive ha constatato che le auto davvero interessanti dal punto di vista storico-collezionistico sono in media il 3-4% di quelle presenti, il che, rapportato ai grandi numeri dell'evento, corrisponde a 30-40 vetture, che non sono tante ma neppure poche. Le presenze possono anche dipendere dalla decisione dell'organizzazione di mettere in programma qualche iniziativa legata al motorismo storico. Nella scorsa edizione le celebrazioni per i 50 anni dalla presentazione della Fiat-Abarth "595" e delle Giannini "500 TV" e "GT" hanno consentito di radunare 14 esemplari originali delle bicilindriche dei due marchi sportivi. Quest'anno l'attenzione è stata posta sulla Formula Monza "875", con quattro monoposto presentate, di cui una è quella con cui aveva corso Michele Alboreto agli albori della sua carriera. Questa formula addestrativa, promossa a partire dal 1965, traeva le sue principali componenti meccaniche (motore, cambio, sospensioni) da quelle della Fiat "500 Giardiniera", il che spiega la presenza delle monoposto al meeting. Tra le altre chicche da cercare con pazienza nella massa colorata dei "cinquini" vi era una "vetri fissi" del luglio 1957, ossia la "500" del debutto, numero di motore 1691; un'auto restaurata ai massimi livelli. Presenza abituale del raduno è anche una NSU-Fiat "500 Limousette", derivata della "Nuova 500" e dotata di carrozzeria a tre volumi, costruita dalla tedesca Weinsberg in 6190 esemplari tra il gennaio 1959 e il febbraio 1963; quella "garlendalese" dovrebbe avere la motorizzazione di 499,5 cm³ della "500 D" e dispone del tetto apribile di tela. La presenza di carrozzerie fuoriserie o di piccola serie è un tradizionale punto di forza di questo raduno. Quest'anno c'erano allestimenti speciali di Moretti, Scioneri e Francis Lombardi, come pure delle vere e proprie derivate quali la Moretti "500 F" coupé e la Zanella "Erina": partendo da un'idea di Quattroruote del 1967, che proponeva una riedizione su meccanica moderna dell'Alfa Romeo "6C 1750", il carrozziere Zanella realizzò una proposta simile sul più economico autotelaio della "500 F". Simile fu anche la genesi della Vignale "Gamine", sempre su autotelaio "500 F" e presente in più esemplari, che fa il verso alla "Balilla Coppa d'Oro". Infine, c'era anche una Fiat-Abarth "595 Competizione" di colore rosso corallo, una delle quattro vetture richieste, nel 1970, dall'importatore Ritter ad Abarth per il mercato tedesco. (Claudio Zara)





CRONOMETRI E SCALATE

Una trentina di auto iscritte, 49 prove speciali e nove passi da superare. La partenza da via Montenapoleone a Milano, il resto è una divertente rincorsa in quota, tra tornanti e nuvole basse. Una gara molto "guidata" che ha impegnato gli equipaggi. Vince un'Alfa seguita da due Triumph

di Massimo Delbò

Tre giorni per andare da Milano a Bormio possono sembrare un'infinità, di questi tempi. Se però il percorso, anziché da un navigatore di ultima generazione, è tracciato da un abile organizzatore di raduni per auto d'epoca, capace di triplicare i chilometri e, soprattutto, di "inventarsi" la scalata di ben nove passi di montagna, ecco che il tempo stabilito diventa più che godibile, minuto dopo minuto. Benvenuti alla Cuervo y Sobrinos Cup 2014 (3-6 luglio), tradizionale appuntamento di mezza estate con una delle più belle gare di regolarità del panorama, non solo nazionale.

Quest'anno gli equipaggi al via sono stati una trentina e 49 le prove speciali di regolarità e di media, sulle strade che da Milano portano a Lugano, Sankt Moritz, alta Valtellina, Austria e Alto Adige per poi fare rientro a Bormio. Il tutto unendo al divertimento della guida la bellezza dei paesaggi, la buona cucina e le "coccole" di un'organizzazione molto attenta. Dopo le verifiche tecniche il giovedì a Rozzano, con annessa visita alla nostra Collezione Quattroruote, la partenza è stata l'indomani dal cuore glamour di Milano - via Montenapoleone, simbolo della moda made in Italy - e ha acceso di entusiasmo molti partecipanti stranieri: giapponesi, americani e inglesi su tutti. La carovana è partita quindi alla volta di Lugano, dove è sfilata in via Nassa, per poi percorrere la strada lungo il lago fino a Chiavenna e Sankt Moritz, non prima di aver valicato il Passo Maloja (1815 metri di altezza), giusto per riscaldarsi in vista del ben più impegnativo Bernina (2330 metri). Purtroppo la pioggia intensa ha velato i panorami, ma appena la strada ha cominciato a salire, il piacere di guida ha preso il sopravvento e le strade scivolose hanno agitato anche un pizzico di brivido in più.

Il bello della Cuervo y Sobrinos è che c'è spazio per tutti: per chi vuole misurarsi con i cronometri e le diavolerie elettroniche di ultima generazione, come per chi ha voglia di giocare con un paio di "cipoloni" d'antan. Mentre i primi passano sui pressostati ➤



Il via da "Montenapo"

Sopra. La partenza, dalla centralissima via Montenapoleone di Milano, della Porsche "356 A Cabriolet" (1957) dei sammarinesi Bollini-Bellavista. Da notare la targa "personalizzata".

Verifiche dalla nostra collezione

Pagina a fianco. La Bristol "405 Cabriolet" (1957) degli Inglesi Shaw-Shaw precede la Daimler "SP 250" di Redaelli-Redaelli.

A destra. Le verifiche presso la nostra sede di Rozzano. La Collezione Quattroruote è stata una location perfetta, ammirata da tutti i concorrenti e capace di stupire gli stranieri.





concentratissimi, i secondi tengono il naso per aria, a gustarsi i panorami mozzafiato.

Dopo il meritato riposo, la seconda giornata: la più impegnativa per uomini e mezzi. Si comincia con le prove di regolarità, rese più complicate dal dover trovare la strada giusta per lo Stelvio (2758 metri), il secondo passo più alto d'Europa. La salita, tra le più spettacolari al mondo, è stretta e ricca di tornanti e a districarsi meglio sono le vetture più piccole. Lo sguardo di Corrado Lopresto, giunto in cima con la sua possente Alfa Romeo "6C 2500 Freccia d'Oro" del 1950, conferma come la gioia di guidare una "storica" sia fatta proprio di imprese come queste. Ma la sua macchina (telaio 936.600) non è nuova alle avventure, avendo corso la prima Carrera Panamericana con Felice Bonetto dove arrivò ottava assoluta.

Dopo lo Stelvio, il Passo del Fuorn (2149 metri) e quello del Resia (1455 metri) non sembrano tanto

Inglese e tedesche sui tornanti

A destra. Gli spagnoli Genta-Genta, su Triumph "TR3" (1960), nello splendido scenario delle Alpi.

In alto. La Mercedes-Benz "230" (1967) di Delbò-Hellwig.

Sotto. La Lynx-Jaguar del 1968, replica della Jaguar "D Type" (1957), di Formilan-Boscardin.



Dalla "Carrera" allo Stelvio

Sotto. In pieno Passo dello Stelvio una delle vetture più affascinanti in gara: l'Alfa Romeo "6C 2500 Freccia d'Oro" (1950) di Lopresto-Maggiore, arrivata ottava assoluta alla Carrera Panamericana del 1950 con Felice Bonetto.



TUTTI CONTAGIATI DALL'EBBREZZA D'ALTA MONTAGNA. E QUALCHE TEMERARIO HA GUIDATO "EN PLEIN AIR" ANCHE SOTTO LA PIOGGIA

MASSIMO DELBO



difficili, specie con il sole che si è affacciato dalle cime. Rientrando dall'Austria, la carovana affronta la seconda salita allo Stelvio, stavolta dall'altro versante, più ripido e tortuoso. Un passaggio impegnativo: soffre la AC "Ace" (1957) di Mirco Villa (sua copilota, l'americana Maria Cristina Abello): è in rodaggio; la macchina, col motore nuovo, è stata ultimata da pochi giorni e non può oltrepassare i 2500-3000 giri. Chi invece quasi non si accorge dell'impegno è l'Alfa Romeo "Spider" (1968) dell'equipaggio femminile Bottini-Azzali (vincitore della Coppa delle Dame). Piccola, con tanta coppia ai bassi regimi, la vettura s'inerpica sui tornanti con sorprendente agilità. L'arrivo è bagnato, visto che in cima la pioggia torna a dar fastidio, ma non basta a contenere l'entusiasmo di un equipaggio giapponese su Fiat "124 Sport Spider". Il terzo e ultimo giorno uno splendido sole accompagna gli equipaggi sul Passo del Foscaigno (2291 metri) e sull'Eira (2208 metri), oltre che per la salita alle torri, di epoca romana, di Fraele (1941



metri). Poi è la volta dei Laghi di Cancano, in uno scenario che ha pochi eguali in Italia. Per la cronaca hanno vinto Gamberini-Lanfranchi, su Alfa Romeo "Giulia TI Super" del 1965 del Museo Storico Alfa Romeo di Arese. Dietro di loro, Mozzi-Biacca e Ballerio-Monti, entrambi su Triumph "TR2", la prima del '55 e la seconda del '53. L'applauso più forte va a Formilan-Boscardin che hanno resistito fino alla fine, senza avere alcuna protezione dalle intemperie, sulla loro Jaguar "D Type" replica Lynx del 1968.

Rodaggio in alta quota

Sopra. La AC "Ace" (1957) dell'equipaggio americano-svizzero Villa-Abello, sullo sterrato del Lago di Cancano. Anche sotto la pioggia, la loro capote è rimasta aperta. Il motore della AC era ancora in rodaggio ed ha "usato" la Cuervo y Sobrinos Cup per fare un po' di chilometri. Sotto. In primo piano i vincitori Gamberini-Lanfranchi, su "Giulia TI Super" del museo di Arese, alla premiazione.





L'ALTRO MUSEO

Alfa Romeo

La più antica concessionaria del Biscione ancora in attività e gestita dalla stessa famiglia dal 1955 è alle porte di Milano. Negli anni il suo fondatore ha creato una collezione con una cinquantina di pezzi di assoluto pregio. E si può visitare

di Gilberto Milano, foto di Alessandro Bianchi

Punta di diamante

Nella foto. Pietro Cozzi, 79 anni, con il pezzo più pregiato del suo museo: una "6C 2500 SS Cabriolet"

Farina del 1950. Era ridotta in condizioni pietose e il proprietario pregò Cozzi di portarsela via senza chiedere niente in cambio. Per poi pentirsene amaramente una volta che la vide restaurata.

L'ultimo acquisto è di pochi giorni fa: un'Alfa Romeo "6C 2500 Sport Freccia d'Oro" immatricolata nel 1950. La "Freccia d'Oro" è la cinquantunesima Alfa Romeo della collezione di Pietro Cozzi, titolare della più antica concessionaria Alfa Romeo al mondo. O meglio: del suo museo. Perché quello realizzato nel sotterraneo della sua concessionaria, la F.lli Cozzi di Legnano, è un autentico museo Alfa Romeo, ricco di modelli e visitabile su richiesta. Non solo, ma considerate le vicende giudiziarie in cui è coinvolto il museo di Arese, chiuso al pubblico fino a data da destinarsi, quello di Pietro Cozzi è anche l'unico museo Alfa Romeo fruibile. Certo, non ci sono i pezzi più unici che rari custoditi ad Arese, ma alla F.lli Cozzi si trova comunque ben rappresentata la storia Alfa Romeo degli ultimi 60 anni. In pratica, da quando Pietro Cozzi prese in mano le redini dell'azienda, nel lontano 1955. Fu allora che il padre, un imprenditore edile legnanese, interessato all'avvenire dei due figli Pietro e Gianfranco, disse loro: "Questa è l'azienda, queste sono le chiavi, ►



LA COLLEZIONE RACCONTA L'EVOLUZIONE DELLO STILE E DELLA TECNICA DAL 1950 AGLI ANNI 2000

SI ACCEDE SOLO CON APPUNTAMENTO

Le oltre cinquanta vetture e i numerosi cartelloni pubblicitari che ripercorrono la storia della Casa milanese dal dopoguerra ai giorni nostri si possono ammirare solo previo appuntamento telefonico (0331 42791) o via e-mail scrivendo a info@fratellicozzi.it. Il museo infatti non è ancora aperto al pubblico. La sede è presso la concessionaria F.lli Cozzi a Legnano, in viale Pietro Toselli, 46. Per la visita virtuale: www.fratellicozzi.it



La Bertone è la prediletta
Sopra, Pietro Cozzi appoggiato alla "Giulia 1600 SS" Bertone, la sua preferita. Chi la possedeva toccava il cielo con un dito. È stata ritirata da un cliente.
In alto, Una "1900 Super" del 1958.

eccovi 10 milioni di lire: arrangiatevi". Pietro, fresco di diploma di ragioneria (aveva solo 19 anni) e Gianfranco (22 anni) non si persero d'animo.

I due fratelli si guardarono intorno e decisero di fare le cose in grande. Il Garage Castello, così si chiamava inizialmente, sarebbe subito diventata un'azienda modello. "Già allora il capofficina doveva essere in tuta bianca, i meccanici sempre in ordine e gli ambienti puliti" ricorda Pietro Cozzi. "In poco tempo siamo diventati una realtà incredibile per Legnano: avevamo già l'elettrauto interno e il pompista per i diesel; avevamo i banchi elettrici per riparare motorini e alternatori e avevamo anche un ponte sollevatore per autocarri, l'unico in Lombardia". Una visita guidata alla collezione-museo con Pietro Cozzi a fare da Cicerone equivale a compie-

re un viaggio a ritroso nel mondo dei concessionari, dei rapporti con l'Alfa Romeo, delle varie vetture della sua collezione, con aneddoti e commenti riportati generosamente in dialetto milanese da un protagonista diretto, che giunto alla soglia degli 80 anni può permettersi di dire la sua senza peli sulla lingua. "Ho iniziato nel 1966 con una 'Giulietta TI' del 1960" dice Cozzi. "La ritirai da un cliente e invece di rivenderla decisi di tenerla. Mettila lì, mi dissi. Feci così con altri modelli e a forza di metti lì e metti là è nata l'idea del museo".

Ogni auto una storia. E per ognuna Cozzi ha tanti ricordi. Non sempre piacevoli. Come quando nel 1972 arrivò l'"Alfasud", la prima Alfa Romeo di serie a trazione anteriore e la prima economica. "Avevamo una clientela signorile e prodotti per-





fetti per lei, ma in Alfa Romeo pensarono di allargare il mercato a tutti con un modello economico. In realtà, si abbassò il livello della qualità Alfa. Le carrozzerie, più sottili, subirono anche il cancro della lamiera: marcivano in un attimo. Un disastro. E in questa zona molti non ne vollero più sapere di un'auto costruita al Sud.

Nel museo di Cozzi si possono vedere anche loro, gli "abortini" come li definisce lui: "Alfasud TI", "Alfasud Giardinetta", "Alfasud Sprint". E l'"Arna TI" del 1990 (Alfa Romeo Nissan Auto) forse la meno amata delle Alfa, insieme all'"Alfa 90", quest'ultima nata troppo tardi. Meglio ricordare i momenti felici, come quelli trascorsi ai tempi della "Giulietta": "Fu un exploit incredibile, la prima vettura di un marchio di prestigio alla portata di più per- ➤



Solo per gli "sportivoni"

Sopra. In primo piano una "Montreal" del 1971: "Aveva un grande fascino, ma con l'handicap di essere praticamente una due posti. I clienti sportivi la compravano, se la godevano per un paio di anni e poi la rivendevano. Un'auto così, in famiglia era inutilizzabile" dice Cozzi. Dietro, una "1750" del 1968. A sinistra. La "Matta" del 1951. Era destinata a sostituire come veicolo da ricognizione le "Jeep" (Willys e Ford) ereditate dagli americani alla fine della seconda guerra mondiale.

In attesa dell'Expo

Sotto. Una panoramica del lato sinistro del seminterrato ove sono conservate le vetture. Le auto sono momentaneamente raggruppate in uno spazio compresso, in attesa che terminino i lavori di ampliamento, che porteranno la superficie espositiva a 2000 m². In primo piano, con il numero 196, una "2600 Spider" del 1962.

Linee americaneggianti

A destra. Una "2000" berlina del 1961: presentata nel 1957, era l'erede della "1900 Super", dalla quale derivava il collaudato 4 cilindri di due litri con potenza elevata a 108 CV; alla sua destra, una "2600" del 1963, ammiraglia di rappresentanza mossa da un sei cilindri in linea di 2,6 litri da 132 CV. Fu prodotta dal 1962 al 1969 in 2051 esemplari.



"6C 2500 SPORT FRECCIA D'ORO"

L'ULTIMA ARRIVATA

Da fine giugno la collezione-museo di Pietro Cozzi si è arricchita di un'Alfa Romeo "6C 2500 Sport Freccia d'Oro" immatricolata nel 1950. Si tratta di una cosiddetta "terza serie", riconoscibile dal restyling del frontale e per l'ampliamento dei finestrini posteriori e del lunotto. Apparteneva a un industriale di Legnano, un vecchio cliente di Pietro Cozzi, che all'epoca l'aveva pagata 3.750.000 lire. Una cifra molto alta, equivalente a circa 300.000 euro di oggi.



sone", ricorda Cozzi. "Costava 1.600.000 lire, che non erano poche, visto che lo stipendio medio di un operaio si aggirava intorno alle 50.000 lire, ma il successo fu tale che ci voleva un anno e mezzo per averla". Altri tempi.

Nel 1955 il Garage Castello era una commissionaria, vendeva per conto dell'Alfa Romeo e prendeva le provvigioni sul venduto. "A quei tempi il venditore faceva il porta a porta proponendo i prodotti alle aziende del luogo e alle famiglie. L'Alfa Romeo ci forniva le schede perforate degli 'immatricolati' e noi li visitavamo, annotando le indicazioni utili. Le schede venivano messe in scadenza e dopo un po' di tempo tornavamo alla carica" ri-

LA PIÙ FACILE DA VENDERE È STATA LA "GIULIETTA": CI VOLEVA UN ANNO E MEZZO PER AVERLA. L'"ALFA 90" LA PIÙ DIFFICILE



La prima pietra

A sinistra. La "Giulietta TI" del 1960, dalla quale tutto ebbe inizio. Cozzi non se la sentì di rivenderla e la mise da parte. Fece la stessa cosa con altri modelli e dopo un po' si trovò in possesso di una piccola collezione di Alfa Romeo del dopoguerra.

Più a sinistra. L'unica "Giulia TI Super" prodotta in livrea Fumo di Londra.



corda Pietro Cozzi. "Poi nel 1960 arrivò il mandato per la concessionaria e iniziò la storia della F.lli Cozzi. Avevamo l'esclusiva per 21 comuni: chiunque volesse vendere un'Alfa Romeo nella mia zona doveva chiedere a me. Eravamo un'autorità allora, come il sindaco, il parroco e il farmacista".

Quanto alle auto, si va dalla "6C 2500 Super Sport Cabriolet" carrozzata Farina del 1950 ("che non ha nemmeno il museo di Arese"), sorella della new entry "Freccia d'Oro", alle vetture della produzione Alfa di una decina di anni fa. Molte appartengono ai modelli più performanti: "Alfa 90 2.5i Quadrifoglio Oro" (1986), "75 Turbo Evoluzione" (1987), "Giulietta 2.0 Turbodelta" (1985), "Alfet-

ta GTV 6 2.5" (1983), "1750 GT Veloce" (1969), "Alfetta 2.0 Quadrifoglio Oro" (1984), "Giulia GT Junior Zagato" (1971), "SZ" (1990), "RZ" (1995) e "Montreal" (1971).

Senza dimenticare la "Giulia TI Super" (soprannominata "Quadrifoglio") del 1964, color Fumo di Londra, l'unica prodotta in quella tinta. Oppure la "155 2.0 Turbo 16V Q4" che nel 1992 stabilì il record di velocità a Bonneville (Usa), ancora con il suo paracadute posteriore; o la "Giulia 1600 SS" Bertone. Tra le altre, anche una "Matta" del 1951, una "2600 Sprint" del 1966, una "1900 Super" del 1958 e una "2600 Spider" del 1962... Insomma una collezione da "gustare" con tutta calma.

Seconda generazione

Sopra. Pietro Cozzi con la figlia Elisabetta e il figlio Roberto intorno a una "Giulietta Sprint" del 1962. Sono loro che stanno continuando l'opera del padre e che consentono alla F.lli Cozzi di Legnano di vantare il titolo di più antica concessionaria Alfa Romeo al mondo gestita dalla stessa famiglia. Nata nel 1955, la concessionaria festeggerà nel 2015 i suoi primi 60 anni.



IL TOCCO MAGICO

Quello di Kevin Jeannette, che inizia giovanissimo a mettere mano ai motori boxer nell'incantevole Palm Beach, dove fonderà una delle officine più quotate nel restauro e nella preparazione di Porsche stradali e da corsa. Tanto da diventare un riferimento mondiale

testo e foto di **Riccardo Tosi**



Il guru delle Porsche

Kevin Jeannette, fondatore e titolare di Gunnar Porsche Racing, con una delle sue Porsche "962"; subito dietro una più recente "RS Spyder" nella sua ultima configurazione sportiva per la American Le Mans Series. Si intravede anche una Lotus "T125", il cui V8 Cosworth è in attesa delle mani esperte dei meccanici della Gunnar.

Il video del restauro

A destra. La mitica Porsche "917-017" da poco acquisita ed ora in fase di restauro. I lavori in esecuzione su questa splendida Sport sono visibili in ogni dettaglio digitando <http://goo.gl/ZMM3BH>.

In basso. Altre due splendide quarantenni della collezione Gunnar Racing: una "935" ed una rara "911 Carrera 2.7 Targa": per il mercato Usa montava il motore della "911 S" depotenziato per questioni di norme antinquinamento.



P

alm Beach è il paradiso che ti aspetti dalla Florida, clima mite, spiagge bianche infinite, ville da sogno e macchine di lusso, moltissime classiche, tenute maniacalmente e utilizzate ogni giorno da proprietari con disponibilità molto al di sopra della media mondiale e, spesso, con tanto tempo libero da dedicare a passioni e divertimento.

Quello che non ti aspetti, che nessun appassionato può ipotizzare né immaginare nemmeno nel più azzardato dei sogni è ciò che riposa, che viene curato e preparato nel fantastico shop Gunnar Porsche Racing di Kevin Jeannette, una concentrazione di modelli sportivi seconda solo al museo della Casa di Stoccarda, e una preparazione specifica che non ha rivali al mondo. Un'autentica Mecca per appassionati, a poche miglia a Nord di Miami.

Kevin accoglie con straordinaria simpatia in un incredibile scenario di macchine, motori, trofei e collezioni, ordinatamente ospitate e protette in tre giganteschi e luminosi capannoni: qui tutto è prezioso, unico e terribilmente autentico. Mille cose raccontano nomi e vittorie che meriterebbero giorni, non ore, come la sua storia personale di ragazzi-

no californiano innamorato dell'automobile, che nel 1966 per la prima volta ha a che fare con una Porsche, una "356 SC" di colore grigio pastello, acquistata d'occasione da sua sorella maggiore e bisognosa di una nuova marmitta: il giovane Kevin, allora appena 13enne, la monta da solo stupendo tutti per le sue capacità. Subito dopo mette mano al motore del "Maggiolino" cabriolet, che serve la famiglia da quasi dieci anni e bisognoso di una rinfrescata al suo vecchio boxer da 30 CV: viene smontato, revisionato e rimontato senza errori o problemi. La strada per il giovane Jeannette è segnata e lo porterà in pochi anni a diventare prima meccanico Porsche per vetture da corsa, e poi nel 1978 a fondare la Gunnar Porsche Racing, il paradiso che tuttora porta avanti con infinita passione e competenza.

Le prime vetture alle quali si dedica sono i modelli "934" e "935", in quegli anni tra le armi migliori di Porsche, utilizzate da molti team americani. Mancano solo pochi anni all'inizio della carriera sportiva delle fenomenali "956" e "962"; anche per questi complessi e velocissimi Prototipi, Gunnar Porsche Racing si dimostra immediatamente ➤





Purché sia boxer

Una vista dello showroom principale: il muso di una "962" fa compagnia a una "935" e a un rarissimo "Maggiolino" del 1946 in condizioni originali, davanti al quale è parcheggiato un altro "Maggiolino" del 1953. Sulla sinistra si intravede una Volkswagen Porsche "914/6" arancio con carrozzeria trasformata in pickup!

il punto di riferimento americano per la preparazione e l'assistenza in gara.

Contemporaneamente l'attività del team di Kevin Jeannette, al quale si aggiunge presto Andy Jenson, si espande anche al campo delle vetture d'epoca; la prima ad essere restaurata, direttamente per il museo Porsche, è nientemeno che una "908LH"; a questa seguono praticamente tutti i modelli più prestigiosi di Stoccarda, dalle "RSK" alle "GTL", dalle "906" e "910" alle classiche "911", passando per le indimenticabili "356 Speedster" e "356 Carrera".

Nel 2000 il figlio di Kevin, Gunnar, diventato nel frattempo un promettente pilota, stabilisce un record come partecipante più giovane alla 24 Ore di Le Mans: a 18 anni e 33 giorni è al volante di una Porsche "GT1" e termina la gara in sesta posizione di classe GT, assieme al suo compagno di team, nientemeno che Paul Newman! Ora Gunnar Jeannette vanta numerose vittorie ed è presente sui circuiti di tutto il mondo, spesso con ottimi risultati. Questa eccezionale storia di successo non impedisce a Kevin di rimanere una persona estremamente sem-

plice e dalla gentilezza e disponibilità rassicuranti. Si presta infatti a fare da Cicerone tra le vetture dei clienti e della sua incredibile collezione personale o nel magazzino ricambi, dove si ha la sensazione di essere osservati da fanali, alettoni, motori e musetti che hanno vissuto alcune tra le più belle pagine dell'automobilismo sportivo degli ultimi decenni.

Inutile nominare o cercare di tenere a mente i vari modelli da corsa conservati tra queste mura, impossibile quando a dividersi lo spazio sono mostri sacri (il termine non è esagerato) come la rara "911 R", una "910" quasi terminata, due o tre "956", un paio di "934" e una "917". Roba da rimanere col fiato sospeso per paura di disturbare o rovinare qualcosa. Eppure i meccanici della Gunnar Porsche Racing si muovono tra quei mostri sacri come se fosse la cosa più normale al mondo! Questi esemplari pressoché unici dividono il loro spazio vitale con una quantità invidiabile di "911" anni 70, di "356" e tante Volkswagen. Questa popolare marca è da sempre una genuina passione per Kevin, che parallelamente all'attività di assistenza

KEVIN JEANNETTE DEVE REVISIONARE IL MOTORE DELLA "956" EX DEREK BELL: TRA POCO TORNERÀ IN PISTA



Esperimento azzardato

Sopra, a sinistra. Una replica Abarth su base Fiat "600" con motore Porsche "Tipo 547" a quattro alberi a camme.

Sopra. Kevin al lavoro su alcuni motori Porsche da competizione degli anni 80; il suo bagaglio tecnico, maturato in tanti anni di lavoro, non ha rivali al mondo.

Carrozzeria alleggerita

A sinistra. Una delle 20 Porsche "911 R" costruite nel 1967: per contenere il peso numerosi pannelli della carrozzeria erano in vetroresina.

Sotto. Sulla fiancata di questa "911 GT1" i nomi del figlio di Kevin, Gunnar, e di Paul Newman, compagni di gara assieme a Kyle Petty.

Gunnar Porsche Racing ha messo insieme anche una collezione targata Wolfsburg difficilmente replicabile: praticamente tutti i modelli classici, con alcuni "Maggiolino" anni 50 in condizioni migliori del nuovo, un paio di esemplari anni 60 con chilometraggi irrisori (a tre cifre!) e alcune versioni introvabili tipo la Rometsch coupé che fu di Audrey Hepburn, trovata abbandonata vicino a Los Angeles anni fa, e poi "Karmann Ghia", "Typ 181" (la "Pescaccia") e una rarissima "Maggiolino" del 1946.

Gli esemplari assemblati a mano nei primissimi anni del dopoguerra sono quasi del tutto scomparsi; poterne osservare uno da vicino è davvero un'opportunità fuori dal comune. A poca distanza da questo "Split window" nero opaco del '46 si intravede lo sguardo minaccioso di una Abarth "850 TC" particolarmente "cattiva". Ce n'è anche un'altra poco distante, che ha qualcosa, anzi molto, di strano... "Guarda prima le ruote, poi il motore" dice Kevin divertito. "Le ruote sono quelle, originali, di una '718 RSK', il motore...anche! È proprio il venerato quattro alberi, finito nel posteriore

della piccola Abarth in prestito per qualche tempo. Giusto per il divertimento di vedere come si comporta sui 400 metri, poi la smontiamo... la carrozzeria non è quella di una vera Abarth, tranquillo!"

I progetti personali di restauro, spesso di modelli del 1953, coetanei del loro proprietario, sono tanti e il tempo di Kevin poco, le richieste di assistenza per modelli Porsche da corsa anni 80 e 90 sono continue e provengono da tutto il mondo, obbligandolo ad attendere molto tempo prima di potersi dedicare alle sue amate Volkswagen o a qualcuna delle sue tante Porsche in attesa di restauro...

Ormai Kevin ci racconta tutto questo mentre si accinge in beata solitudine ad aprire il sei cilindri di una "956" ex Derek Bell: "Va rifatto" ci dice sorridendo e con le mani già sporche d'olio. "È una macchina che ancora corre e che presto tornerà in pista, il proprietario la vuole sempre perfetta!"

Mentre ci congediamo come da un amico, passiamo di fianco alla "917," salutiamo anche lei e torniamo tranquilli verso il sole cocente della Florida, tanto ormai nulla è in grado di stordirci di più. ■





VENDITE ALL'ASTA

di Gilberto Milano

UNA ROSSA REGINA DI GOODWOOD

Grazie a una Ferrari, Bonhams conquista al Festival of Speed il record dell'anno nelle vendite di auto da collezione. Ma è tutto il made in Italy a far registrare risultati da primato

Ferrari 375 Plus (1954)

Stima d'asta **su richiesta**
 Venduta per **€ 13.525.564**

La chiamavano "il mostro" per le prestazioni del suo V12 di 4,9 litri (347 CV; 300 km/h; 0-100 km/h in 4") e perché era pesante e difficile da guidare. Questo esemplare nel 1954 ha vinto a Silverstone guidato da José Froilán González e ha partecipato alla Mille Miglia, alla 24 Ore di Le Mans e alla Carrera Panamericana.

Italia batte Inghilterra, anche nelle aste. Dopo l'unica "soddisfazione" del Mondiale in Brasile, la metafora calcistica è persino troppo facile, ma spiega efficacemente quanto è avvenuto a fine giugno nella bella tenuta di Lord March a Goodwood, palcoscenico del Festival of Speed (ne parliamo a pag. 102) e dell'asta di Bonhams: una Ferrari "375 Plus" del 1954 è passata di mano per 13.541.745 euro, stabilendo il record mondiale nelle quotazioni d'asta del 2014.

Si tratta del terzo valore in assoluto nella classifica delle vetture da collezione più pagate (il primo posto appartiene alla Mercedes-Benz "W196 R" del 1954, venduta a 21.638.000 nel 2013 sempre a Goodwood e sempre da Bonhams; il secondo a una Ferrari "275 GTB/4 Spider Nart" del 1967, venduta nel 2013 a 20.103.000 euro da RM Auctions a Monterey). Record mondiale anche per la

Lamborghini "Countach LP 400" (una "Periscopio" del 1975), che in meno di un mese ha registrato una nuova impennata raggiungendo l'incredibile cifra di 1.199.295 euro (a giugno era arrivata a 894.000 euro). Altri modelli made in Italy sono stati contesi ai valori più alti registrati nelle ultime vendite all'incanto.

Su 90 lotti in catalogo da Bonhams, 16 erano italiani (18%). Di questi, otto auto erano Ferrari e otto distribuite tra gli altri marchi nazionali. Le Rosse, come al solito, hanno fatto la parte del leone (tre sono entrate nella top ten dell'asta, vedi tabella a pag. 129) a conferma della garanzia che le vetture di Maranello offrono in termini d'investimento: quasi tutte, infatti, sono state vendute a somme superiori, spesso di molto, alle stime d'asta. Una "F40" del 1990, per esempio, stimata tra i 550.000 e i 680.000 euro, ha raggiunto quota ➤





Ferrari 166 Inter Touring (1949)

Stima d'asta

€ 1.000.000 - 1.300.000

Invenduta

È raro che una Ferrari così importante come la "166 Inter" non trovi un acquirente. Scherzi del mercato. La "166 Inter" è la capostipite delle vetture Gran Turismo di Maranello, capace di vincere al debutto la Mille Miglia, la Targa Florio e la 24 Ore di Le Mans. Questa è una delle 40 prodotte.

SUL CIRCUITO INGLESE UN FESTIVAL DEI RECORD

Già lo scorso anno l'asta tenuta dalla Casa di Oxford all'interno del Festival of Speed di Goodwood portò al record di tutti i tempi, in termini di vendita, con la Mercedes-Benz "W196 R" del 1954 ex-Fangio (venduta a € 21.638.000). Quest'anno si è replicato con la Ferrari "375 Plus", record annuale. Non solo: in meno di quattro ore, l'asta di Goodwood ha procurato a Bonhams un incasso di 28,2 milioni di euro, segno che i due eventi rappresentano un connubio vincente. Oltre alle italiane, di cui si parla in queste pagine, un altro risultato degno di nota è stato ottenuto da una De Dietrich "16 HP Paris-Vienna" del 1902, venduta a € 1.257.146,

una pregevole vettura di oltre un secolo fa in condizioni spettacolari. C'erano molte aspettative anche per la Lotus-Ford di F.1 "49B" del 1968, ex Graham Hill, una delle cinque sopravvissute, ma il prezzo di aggiudicazione (€ 848.129) è stato inferiore alle attese. Prezzi elevatissimi anche per la Austin-Healey "100 S" competizione del 1955 (€ 848.129) e per una Aston Martin "DB4 Convertible" del 1963 (€ 883.390). Molto meglio del previsto la vendita di una AC "Cobra Mk II" del 1964 (€ 876.337), mentre ha deluso la mancanza di offerte adeguate per il prototipo "Atom" del 1939, stimato € 740.000-1.260.000, prima Aston Martin di sembianze moderne.



2

3

UNA TOP TEN CON QUATTRO ITALIANE

1	Ferrari 375 Plus	1954	€ 13.541.745
2	De Dietrich 16 HP Paris-Vienna	1902	€ 1.257.146
3	Lamborghini Countach LP400 (foto n. 2)	1975	€ 1.200.730
4	Aston Martin DB4 Convertible	1963	€ 883.390
5	AC Cobra Mk II (foto n. 3)	1964	€ 876.337
6	Lotus-Ford 49B F.1 (foto n. 1)	1968-69	€ 848.129
7	Austin-Healey 100 S Sports Racing	1955	€ 848.129
8	Ferrari F40	1990	€ 777.608
9	Mercedes-Benz 540 K Spezial Aktion Panzer-Limousinen	1938-43	€ 566.049
10	Ferrari 365 GTB/4 Daytona	1973	€ 453.217



Chi sale e chi no

Sopra. Un'immagine dell'asta di Bonhams a Goodwood.

Sopra a destra. La Ferrari "F40" del 1990, stimata tra i 550.000 e i 680.000 euro e battuta a 777.608 euro. Un valore estremamente alto per questo modello.

Sotto. La Ferrari "365 GTB/4 Daytona" del 1973 venduta a 543.217 euro.



777.608 euro, tasse d'asta comprese. Non è il record per questo modello (lo scorso anno a Monterey un esemplare con appena 473 miglia percorse e un solo proprietario è stato battuto a 993.000 euro) ma è comunque sopra le righe.

Stesso discorso per un'altra delle Ferrari in catalogo: una "365 GTB/4 Daytona" del 1973, battuta a 543.217 euro contro una stima di 390.000. Oppure per una "Testarossa" del 1988, venduta a 113.175 euro (stimata 99.000 euro). Ha confermato la stima invece una Dino "246 GTS" del 1973, aggiudicata a 329.415. Tre le Ferrari rimaste in-

vendute, tutte con stime d'asta milionarie, evidentemente ritenute troppo elevate: parliamo di una "275 GTB" (nella versione detta "Long Nose") del 1966, per la quale erano stati richiesti 2,7-3 milioni di euro; di una "275 GTS" del 1966, stimata 1,5-1,8 milioni di euro, e di una "166 Inter" del 1949, valutata 1-1,3 milioni di euro.

Confermate verso i valori più elevati del mercato (e oltre) le quotazioni delle altre italiane in catalogo: Alfa Romeo "Giulia 1600 Spider" del 1964 (55.000 euro); Iso Rivolta "Grifo" del 1967 (241.370 euro); Alfa Romeo "Giulia Sprint GTA" del 1965 (255.455 euro); De Tomaso "Vallelunga" guida destra del 1965 (121.773); Lamborghini "Countach LP 500" del 1983 (142.758); Lancia "Aurelia B20 GT" del 1958 (142.758); Maserati "Bora" del 1974 (65.090); Lamborghini "Diablo VT" del 1993 (100.496). ■



SET DA VIAGGIO, CHE NOSTALGIA

Pensati nei primi anni del secolo scorso per chi doveva affrontare lunghi viaggi prevalentemente a bordo di auto di lusso, i cestini da picnic sono oggi ricercati oggetti da collezione che possono arrivare a costare anche decine di migliaia di euro. Si tratta in genere di pezzi d'antiquariato di ottima fattura, prodotti da argentieri o dalle maggiori firme della pelletteria, come Asprey o Louis Vuitton. I migliori set uniscono servizi di raffinata porcellana anche per sei persone con posate d'argento, tazze, piatti, piattini, bottiglie, pentole e persino piccoli fornelli, racchiusi in contenitori di vimini, cuoio, stoffa o pelle. Gli ultimi sontuosi set da picnic sono stati realizzati alla fine degli anni 30, fino allo scoppio della seconda guerra mondiale, che dirottò l'attenzione su altre esigenze. I modelli nati successivamente sono molto più economici nei materiali e meno curati nella fattura. Da qui la richiesta dei set più datati e il conseguente repentino aumento dei loro prezzi. A Goodwood Bonhams ne ha inseriti molti nel suo catalogo d'asta, ma i pezzi più importanti sono rimasti invenduti. Troppo cari?



Una valigetta per ogni esigenza

Qui sopra a destra. Un set da tè per due del 1905, con valigetta in pelle: quotato 3800-4400 euro, è rimasto invenduto.

A destra. Vanity set in pelle, inizialmente di proprietà di Charles Stewart Rolls, venduto a 4722 euro. A sinistra. Un set da picnic del 1920 in pelle per due persone, venduto a 1495 euro.





Mercedes-Benz 190 SL (1959)

Stima d'asta **€ 75.000 - 95.000**
Venduta per **€ 126.500**

Prodotta per venire incontro ai clienti che non potevano permettersi la "300 SL", la "190 SL" raccoglie consensi crescenti ormai da molti anni.

Mercedes-Benz 500 K Spezial Roadster (1934)

Stima d'asta:
€ 3.600.000 - 5.800.000
Venduta per **€ 3.105.000**

Una delle massime espressioni dell'ingegneria Mercedes degli anni 30, impressionante per prestazioni e "insolente" per la sua imponenza ed esclusività. È stata la regina dell'asta.



Benz 45/60 HP Toy Tonneau (1911)

Stima d'asta
€ 900.000 - 1.500.000
Invenduta

Esemplare rappresentativo della storia della Benz in Usa durante gli anni felici che anticiparono lo scoppio della prima guerra mondiale. La carrozzeria è opera di J.E. Demar di New York, fallito nel 1911.



Mercedes-Benz 540 K Cabriolet A (1936)

Stima d'asta:
€ 1.800.000 - 2.400.000
Venduta per **€ 2.242.500**

Insieme alla "500 K" esprime il meglio della produzione Mercedes degli anni 30; è l'ultimo modello sovralimentato della Casa fino a tempi relativamente recenti.

Mercedes-Benz 300 SL (1954)

Stima d'asta **n.d.**
Invenduta

Record d'asta svanito per questa "300 SL", una delle prime prodotte. Era infatti l'esemplare esposto al Salone di Parigi del 1954.



BONHAMS A STOCCARDA

Mai tante **STELLE** in una sola asta

Finisce con un applauso la prima asta dedicata alle Mercedes-Benz tenuta da Bonhams il 12 luglio all'interno del museo di Stoccarda. Su 48 lotti presentati, 32 sono stati venduti (66,6%) con ampia soddisfazione di organizzatori e ospiti, che parlano di vendita storica e di enorme visibilità trasmessa al marchio stellato.

Di storico di sicuro c'è il numero dei lotti "monomarca" presentati: quarantotto, una cifra elevatissima per la Casa della Stella, mai raggiunta prima in alcun'altra asta di auto da collezione. Elevate anche le quotazioni di alcuni modelli. Tra questi il top è stato raggiunto da una Mercedes-

Benz "500 K Spezial Roadster" del 1934 (il pezzo più pregiato in catalogo) venduta a € 3.105.000.

Dietro di lei una "540 K Cabriolet A" del 1936 ha realizzato € 2.200.000, tutto sommato in linea con le quotazioni di questo modello.

A quattro volte rispetto alla sua stima è stata venduta invece una Benz "Ideal 7HP Vis-a-Vis" del 1901, pagata € 471.500, e al doppio un Unimog "406 Doppelkabine 4x4" del 1976 aggiudicato addirittura a € 82.800. Record anche per una "600 Pullman" del 1965, utilizzata dal generale cinese Chen Li, stretto collaboratore di Mao Zedong, che è passata di mano per € 172.500.

ARTCURIAL

Tutti pazzi per LE MANS CLASSIC

Successo consistente quello registrato dalla Casa d'aste francese Artcurial nella vendita in occasione di Le Mans Classic, che si è tenuta sul circuito della famosa gara francese sabato 5 luglio.

I numeri parlano chiaro: l'82% dei 111 lotti di auto e dei 148 lotti di automobilia sono passati di mano, l'80% dei quali all'interno o a valori superiori alla stima d'asta. Sen

za trascurare il fatto che 37 vetture in catalogo sono state vendute a prezzi superiori ai 100.000 euro. Un successo che ha una spiegazione semplice se si vuole dar retta a Hervé Poulain, banditore di Artcurial: "Vendere auto da corsa e sportive a Le Mans è come offrire marmi antichi ai piedi dell'Acropoli: la presenza alla vendita degli appassionati è garantita e numerosa".

Il risultato più alto della seduta lo ha conquistato una Mercedes-Benz "300 SL Roadster" del 1961, battuta a € 1.115.600, seguita da una AC "Cobra 289 Mk II" del 1964 (€ 761.000) e da una Ferrari "F40" del 1991 aggiudicata a € 691.400.

Lancia Stratos (1978)

Stima d'asta:
€ 280.000 - 320.000
Venduta per **€ 417.200**

Era la punta di diamante del gruppo di venti vetture comprese nella selezione "Solo Lancia". In condizioni originali perfette, è appartenuta a un noto collezionista francese recentemente scomparso. Per lei una quotazione record.



Alfa Romeo Giulietta "Sebring" (1956)

Stima d'asta **€ 250.000 - 300.000**
Venduta per **€ 232.000**

Una "Giulietta" davvero inconsueta, fatta allestire dall'importatore Alfa Romeo di New York Max Hoffman in venti esemplari monoposto per l'impiego nelle gare americane (da cui il nomignolo "Sebring"). Questa è stata guidata da Consalvo Sanesi alla Mille Miglia del 1956.

AC Cobra 289 Mk II (1964)

Stima d'asta:
€ 1.300.000 - 1.700.000
Venduta per **€ 760.960**

Diciottesima alla 24 Ore di Le Mans del 1964, può vantarsi di essere l'unica "Cobra" di un equipaggio privato ad essere riuscita a terminare la gara di durata francese.



Alpine A110 (1971)

Stima d'asta **€ 100.000 - 130.000**
Venduta per **€ 107.280**

Due proprietari e solo 42.254 km percorsi in 43 anni per questa "A110" Gr. 4 in ottimo stato di conservazione. È stata utilizzata senza successo al Tour de Corse e in un paio di cronoscalate e raduni regionali francesi. Tutto sommato un ottimo risultato, anche se gli organizzatori speravano di ottenere di più.





Sognando la **CALIFORNIA**

QUAIL LODGE (USA) 14-15 AGOSTO BONHAMS



Ferrari 250 GTO (1962)

Sarà l'evento del secolo quello che si appresta a organizzare in California la Casa d'aste di Oxford: metterà in vendita la più cara, rara ed esclusiva delle auto da collezione: uno dei 36 esemplari prodotti

di Ferrari "250 GTO". Appartiene alla Collezione Maranello Rosso (di San Marino) e si prevedono fuochi d'artificio per accaparrarsela. Le quotazioni potrebbero raggiungere la stratosferica cifra di 50 milioni di euro. Nella stessa seduta saranno battute all'asta altre nove Ferrari della stessa collezione.

Stima d'asta: **su richiesta**

MONTEREY (USA) 15-16 AGOSTO RM AUCTIONS



Ferrari 250 Europa Pinin Farina

È la quarta di 21 unità costruite dal carrozziere torinese. Un'auto peculiare anche dal punto di vista della storia Ferrari, in quanto è il primo modello costruito

senza intenti da competizione. Un modello che anticipa i tratti stilistici delle successive GT stradali del Cavallino. Sottoposta a restauro, nel 2013 è stata giudicata prima di classe al Concorso d'Eleganza di Villa d'Este, concorso a cui aveva partecipato 50 anni prima in occasione del suo lancio sul mercato.

Stima d'asta: **€ 1.400.000 - 1.800.000**

MONTEREY (USA) 15-16 AGOSTO RM AUCTIONS



Maserati 3500 GT Spyder prototipo Vignale

La Casa modenese schiera a Monterey, in California, quattro splendidi esemplari: una "5000 GT" Frua del 1963, una delle due sole pro-

dotte con questa linea (stimata 1.600.000-2.100.000 euro); una "3500 GT Spyder" Vignale del 1962; una "3500 GT Coupé Speciale" Frua del 1961; e appunto questa "3500 GT Spyder" prototipo Vignale del 1959, una delle tre realizzate prima della versione definitiva, di colore Blu Navy con interno rosso.

Stima d'asta: **€ 800.000 - 1.100.000**

MONTEREY (USA) 15-16 AGOSTO RM AUCTIONS



Ferrari 250 LM Scaglietti (1964)

Ai fuochi di artificio di Bonhams con la "250 GTO" la Casa d'aste RM Auctions risponde con un altro pezzo da novanta di Maranello: una "250 LM", costruita in 32

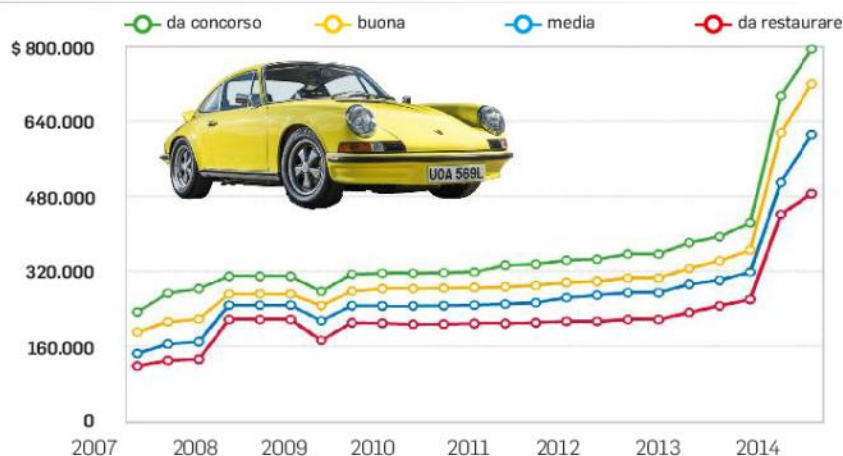
esemplari. Quello in vendita è stato completato nel luglio 1964 e venduto, attraverso la Luigi Chinetti Motors, a un magnate di Reno, in Nevada, che l'ha usato esclusivamente come auto stradale, percorrendo solo 1300 km prima di cederlo all'attuale proprietario. È stato restaurato di recente presso Ferrari Classiche.

Stima d'asta: **su richiesta**

VALORE NEL TEMPO

LA "911 2.7 RS" S'IMPENNA

Non è facile trovarla in vendita: la "Carrera 2.7 RS", inizialmente pensata per una produzione di 500 esemplari, è arrivata poi a un totale di 1580 unità per soddisfare la forte domanda da parte della clientela più sportiva. Domanda che da 41 anni è sempre rimasta elevata, mantenendo di conseguenza alte le sue quotazioni. Valori che dalla scorsa estate stanno subendo un'autentica impennata avvicinandosi, negli Usa, ai 585.000 euro del maggio 2014 rispetto ai 390.000 euro di un anno fa (fonte: Hagerty). Un bel salto!



RADUNI, CONCORSI E REGOLARITÀ

Agosto

1 RADUNO ESTIVO SERALE (BS)
Manifestazione turistica organizzata dal Motoclub Auto e Moto d'epoca di Flero. Tel. 330 604124, mcflero@gmail.com

2 REVIVAL VALLECHIARA (PI)
Manifestazione di regolarità turistica Csaì organizzata da dalla Scuderia Don Chisciotte di Livorno. www.scuderiadonchisciotte.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)
Meeting 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.clamsalbai.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 Irpino. www.clubveicolistorici.com

17 OLIVETO CITRA (SA) - AQUILONIA (AV)
Gita sociale Asi organizzata dall'Auto Revival Club. Tel. 0974 67041, www.autorevivalclub.it

21-24 SIBILLINI E DINTORNI (MC)
Evento turistico Asi senza prove organizzato dalla Scuderia Marche Club Motori Storici di Macerata. Tel. 0761 780811.

22-24 PASSIONE ENGADINA ST. MORITZ (CH)
Raduno internazionale per auto storiche italiane. www.passione-engadina.ch

29-30 TRIESTE-OPICINA HISTORIC
Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione libera organizzata dal Club dei Venti all'Ora di Trieste. Tel. 040 763520, www.clubdeiventallora.it

30 CIRCUITO DELLE VALLI (PC)
Manifestazione di regolarità turistica Csaì organizzata da Scuderia GMT Gentle Motor Team. www.scuderiamt.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 R. 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
Evento turistico Asi senza prove, tra Gubbio e Urbino, organizzato dall'Associazione Auto Moto Storiche Gubbio Motori. Tel. 075 9274601, www.gubbimotori.it

31 TOUR DEI DUE LAGHI (BS)
Raduno turistico riservato alle sole vetture britanniche. www.britishmotorclub.it

31 GITA SOC. 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 (FC)
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 Kinzia. www.scuderiakinzia.it

6-7 COMO E IL LARIO CON L'ARDEA
Raduno di modello per le 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 (BA)
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 RIEVOCAZIONE STORICA DELLA 200 MIGLIA DI CREMONA
Manifestazione di regolarità formula Asi organizzata dal Club Auto Veicoli Epoca Cremona. Tel. 045 509862, www.hccverona.it

7 SVOLTEDIPOPOLICLASSICA(PE)
Evento rievocativo Asi organizzato da Pescara Corse Veteran Car Club. Tel. 085 72805.

7 TROFEO MENGA 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)
Evento Asi organizzato 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 dalla Scuderia Brutia Historic Cars. Tel. 333 9254420, www.scuderiabrutia.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 (PA)
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)
Organizzazione Automotoclub del Minotauro. Tel. 0942 557726, www.automotoclubdelminotauro.it

13 REVIVAL RALLY SAN MARTINO DI CASTROZZA (TN)
Gara di regolarità sport organizzata da San Martino Corse. www.rallysanmartino.com

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>

13-14 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.acit

13-14 GARA CSAI DI REGOLARITÀ SPORT
Organizzazione 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 con prove organizzato dal Club Autostoriche Rieti. Tel. 0746 203014, carautostoriche@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

13-14 COPPA DEI BORBONE RIEVOCAZIONE CIRCUITO DI CASERTA
Sabato 13, la rievocazione del Circuito Automobilistico di Caserta; domenica 14, il Concorso d'Eleganza Giardini della Reggia di Caserta. www.coppadeiborbone.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 Orobico 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 RADUNO DI MONTEMIETTO ANTICHI SAPORI E SAPORI (BN)
Gita sociale Asi organizzata dal Automotoclub Storico Antico Sannio. Tel. 0824 778092, www.asabenevento.it

18-20 ELBA GRAFFITI TROFEO LOCMA (LI)
Gara Csaì di regolarità sport organizzata da Ac Livorno Sport. www.rallygraffiti.net

19 "VOSVAGHEN DE NOTT" (MI)
Incontro notturno gratuito, riservato a tutte le Volkswagen dal 1938 ad oggi, tenuto dalle 20.30 a Milano presso il parcheggio del McDonald's di via Novara. Gruppo FB: <https://www.facebook.com/groups/433936913313733/?fref=ts> Blog: <http://vosvaghendenott.blogspot.it>

19 GITA NEI BOSCHI DEL TARANTINO (TA)
Gita sociale Asi organizzata dal Club Jonico i Delfini. Tel. 328 6853540, www.cjvasidelfini.it

19-21 GRAN PREMIO NUVOLARI (MN)
Considerato secondo solo alla Mille Miglia, il Gran Premio va in scena dal 1991. Grande Evento Csaì organizzato dalla 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

19-21 MADE IN ITALY TRA NOBILE & BRUNELLO (SI)
Maxiraduno di autovetture Italiane, storiche sportive e d'Interesse collezionistico, con ritrovo sulla via Cassia a San Quirico d'Orcia, località Casanova, organizzato dall'Alfamaniapassion Club. Tel. 339 1435993.

20-21 NOTTURNA CITTÀ DI TRAPANI
Manifestazione Asi di regolarità promozionale organizzata dal Club F. Sartarelli. Tel. 0923 548508, www.camep.it

20-21 MONTAGNE D'ARGENTO (TN)
Evento 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.vcccligure.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 dall'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 PER 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.pianpianoarriaviamo.altervista.org

21 GITA SOCIALE A ROCCHETTA SANT'ANTONIO (FG)
Gita sociale Asi a Deliceto, organizzata dall'Autoclub Storico Dauno. Tel. 0881 773438, www.acsdauno.it

28 RADUNO FIAT X1/9 LANGHE E MONFERRATO
Raduno del Club Nazionale X1/9 nel basso Piemonte: itinerari naturalistici,

culturali ed enogastronomici tra le colline di Langhe e Monferrato. www.x19.it

26-28 RALLY DEI TRULLI (BA)
Manifestazione Asi di regolarità organizzata da Old Cars Club. www.oldcarsclub.it

26-28 GIRO AUTOMOBILISTICO DELL' UMBRIA (PG)
Evento rievocativo Asi con prove organizzato dall'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
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. GIOVANELLI (BS)
Gara di regolarità classica Csaì organizzata da Aido Gardone V.T. (BS) 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.parmapoggiodiberceto.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 ALFADAY (PR)
Raduno turistico riservato alle Alfa Romeo costruite entro il 1975 organizzato dall'Alfa Club Parma. alfaclubparma@libero.it, tel. 335 8087575.

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 da Old Wheels Veteran Car Club. Tel. 030 48164.

28 GITA IN VAL TIDONE (PC)
Gita sociale Asi organizzata dal Club Piacentino Auto Moto Epoca. Tel. 0523 248930, www.cpae.it

28 SCORRIVALLE LE VALLI BERGAMASCHE
Gita sociale Asi organizzata dal Old Motors Club Bergamo. www.oldmotorsclubbergamo.it

28 ALLA SCOPERTA DEI TESORI CALABRESI
Gita sociale Asi organizzata da Nausicaa Veteran Car. Tel. 0967 528553, www.clubnausicaa.it

28-4/10 RAID DELL'ETNA (PA)
Manifestazione di regolarità turistica Csaì organizzata da Scuderia del Mediterraneo. www.raidetna.it

Ottobre

3-5 FIAT 1400 - 1900 E DERIVATE (SI)
Evento tematico Asi organizzato dal Automotoclub Ruote Antiche. Tel. 0577 596363, www.arasiena.it

4 TROFEO MILANO
Evento turistico Asi con prove organizzato dal Club Milanese Automoto Epoca. www.cmae.it

4 HISTORIC A QUOTA 1000 (VI)
Raduno per auto sportive ante 1984, sulle Dolomiti, organizzato dal Historic Club Schio. www.historic.it

4-5 CAMPAGNE E CASCINE COPPA 3T (CR)
Gara di regolarità classica, valida per il campionato italiano Csaì, organizzata da Scuderia 3T Cremona. www.scuderia3t.it



4-5 SULLE STRADE DELL'EROICA (SI)
Evento turistico Asi senza prove organizzato da Siena Club Auto Moto Epoca. Tel. 0577 274732, www.scomesiena.com

4-5 TROFEO MAGELLI (MN)
Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione classica organizzata dall'Associazione Mantovana Auto e Moto Storiche Tazio Nuvolari. www.amams.org

4-5 FIERA DELLE CASTAGNE (PC)
Manifestazione per veicoli agricoli a Castell'Arquato, organizzata dal Club Piacentino Auto Moto Epoca. Tel. 0523 248930, www.cpae.it

5 RADUNO D'AUTUNNO (FC)
Evento turistico Asi senza prove organizzato dal Collectors Historic Car Club di Cesena. Tel. 333 2823746, www.hcccesena.it

5 REVIVAL COUNTRY RAID CORTONESE (AR)
Gara di regolarità classica Csaì organizzata dal Club Cortona Classic Cars. www.cortonaclassiccars.it

5 MOTUS VIVENDI - COLOMBO E LA SUA REGGIA (PR)

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

5 SULLE STRADE DI DORINO (PU)

Evento turistico Asi senza prove, dedicato a Dorino Serafini, organizzato dall'Autoclub Storico Pesaro Dorino Serafini. Tel. 0721 403877, www.aspdorinoserafini.it

5 RADUNO E CACCIA AL TESORO DI MALCESINE (VR)

Manifestazione Asi organizzata dal Veteran Car Club Enrico Bernardi. www.vccbernardi.it

5 RASSEGNA FIAT 500 (PZ)

Evento tematico organizzato dal Lucania Ancient Motor Club. Tel. 0971 275958, www.lucaniaancientmc.it

5 SAPORI MURGIANI - PALO DEL COLLE (BA)

Gita sociale Asi organizzata dal Club Aste e Bilancieri Automotoclub Città di Bitonto. Tel. 080 3752170, www.asteebilancieri.com

10-11 RIEVOCAZIONE STORICA COPPA MONTE VENDA (PD)

Manifestazione di regolarità turistica Csaì organizzata da Gu Gu Corse. www.gugucorse.com

10-11 COPPA FRANCO MAZZOTTI - RIEV. G.P. BRESCIA 1940 (BS)

Rievocazione del Gran Premio Brescia, sul percorso Brescia-Cremona-Mantova-Brescia della Mille Miglia 1940. Regolarità Classica Csaì organizzata dal Club Mille Miglia Franco Mazzotti. Tel. 030 2397322, www.coppafrancomazzotti.it



10-12 RIEVOCAZIONE STORICA DEL GIRO DELLE CALABRIE

Manifestazione rievocativa Asi organizzata da Carrozze Automoto Epoca Calabria e Simpatizzanti di Cosenza. www.camecs.it

10-12 MEETING DEI DUE MARI (LE)

Gita sociale Asi organizzata da Salento Club Auto Storiche (LE). Tel. 0832 245009.

11 ARTE, MOTORI E TRENI A BENEVENTO

Gita sociale Asi dell'Automotoclub Storico Antico Sannio. Tel. 0824 778092, www.asabenevento.it

11-12 MARE-LAGO-MARE (RM)

Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione libera organizzata dal Club Motori d'Altri Tempi. www.cmat.it

11-12 DUE VALLI CLASSIC (VR)

Gara Csaì di regolarità sport organizzata da Automobile Club Verona. www.verona.aci.it

12 ANZIO "MUSEO DELLO SBARCO" 70° ANNIVERSARIO (RM)

Evento tematico Asi organizzato dal Veteran Car Club Roma. Tel. 06 51435835, www.vccroma.it

12 TUTTI IN PISTA (SA)

Gita sociale Asi a Battipaglia organizzata dal Classic Car Club Napoli. Tel. 081 5709679, www.classiccarclubnapoli.it

12 GIORNATA DI SOLIDARIETÀ CLUB FIAT X1/9 (EN)

Raduno di modello del Club Nazionale X1/9 a Catenanuova. www.x19.it

12 AUTO MOTO RADUNO SOCIALE (VR)

Gita sociale Asi organizzata dal Veteran Car Club Bernardi. www.vccbernardi.it

18 CIRCUITO DEL GARDA (BS)

Gara di regolarità classica Csaì organizzata dall'Automobile Club di Brescia. www.circuitodelgarda.it

18-19 GIRO DELLA VALLE DEL LIRI (FR)

Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione libera organizzata dal Club Auto Moto Epoca Frusinate. Tel. 0775 871213, camef@libero.it

18-19 TROFEO D'ELEGANZA FIERA DEL TARTUFO (CN)

Mostra e concorso Asi organizzati dal Circolo Langhe Automoto Storiche di Ceresole d'Alba. www.clamsalba.it

18-19 CRONOSCALATA ERBA-MADONNA DEL GHISALLO (CO)

Regolarità formula Asi organizzata dal Veteran Car Club Como. Tel. 031 763395, www.veterancarclubcomo.it

18-19 GIRO DELLE DUE PROVINCE SULLE FALDE DELL'ETNA (CT)

Evento turistico Asi senza prove organizzato dal Automotoclub del Minotauro. Tel. 0942 557726, www.automotoclubdelminotauro.it

19 RUOTE E NOSTALGIA A LATIANO (BR)

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

SALONI E MOSTRE-SCAMBIO

Agosto

2-3 MOSTRA-SCAMBIO BAURA (FE)
Con raduno motociclistico presso il campo sportivo. Tel. 338 9699105.

10 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 BOSCO ABERGATI (MO)
La mostra-scambio di Castelfranco Emilia per auto e moto d'epoca. mostrascambiomodena@libero.it. Tel. 329 8632271.

Settembre

6-7 SAN GIOVANNI IN PERSICETO (BO)
Mostra-mercato organizzata da Moto Club U.P. Persicetana. Tel. 051 823637.

12-14 IMOLA (BO)
Lungo la pista e nei paddock dell'Autodromo Dino e Enzo Ferrari va in scena la trentasettesima edizione della celeberrima mostra-scambio. www.mostrascambiolimola.it

14 SAN POLO D'ENZA (RE)
Mercatino per auto e moto d'epoca, ripetuto ogni seconda domenica del mese,

presso il centro commerciale Pontenovo. Tel. 338 8216385.

20-21 BERGAMO
Per auto e moto d'epoca, con pezzi custom, presso Aeroclub 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 Cavatogioz del comune di Cremona. www.aigec.it

27-28 MOSTRA-SCAMBIO INTERNAZIONALE CAORLE (VE)
Auto moto e automobili; organizzazione Epoca Car. www.epocacar.com/mostre.htm

27-28 CITTÀ DI VILLAFRANCA (VR)
Mostra-scambio organizzata dal Veteran Club Enrico Bernardi. www.vccbernardi.it/raduniemanifestazioni.html

28 SANTHIÀ (VC)
Auto e moto classiche e d'epoca in piazza Aldo Moro. www.alpimotoclub.com

Ottobre

3-5 MERCANTE IN AUTO E MERCANTE IN VESPA (PR)
Mostra-scambio per auto e moto d'epoca, ricambi e automobili alla Fiera di Parma. Tel. 0521 9961, antiques@fiereparma.it

4-5 EXPORIVAGARDA PRIX (TN)
Presso il quartiere fieristico, mostra-scambio di auto, moto, cicli e ricambi d'epoca, modellismo ed editoria. Tel. 0464 570133, info@exporivagrandprix.it

4-5 IL MEGLIO DI MILLENNIUM A CAPANNELLE (RM)
Nell'ippodromo di Capannelle, sulla via Appia, una mostra-scambio d'auto, moto, ricambi, accessori, oggettistica militare d'epoca. www.millenniummotori.it



4-5 CREMONA
Mostra-scambio negli spazi di Cremona Fiere - Cà de Somenzi. Tel. 334 2428600, www.motoclubtorrazzo.it

5 PIACENZA TOYS EXPO
Mostra-mercato del giocattolo da collezione organizzata a Piacenza dall'Asso-

ciatione Italiana del Giocattolo d'Epoca. www.aigec.it

11-12 MOSTRA-SCAMBIO CITTÀ DI TREVISO
Mostra-mercato per auto, moto e cicli, presso BHR Treviso Hotel a Quinto di Treviso. Tel. 335 6610134.

11-12 BOLOGNA AUTO E MOTO
Mostra-scambio alla Fiera di Bologna. www.expofiere.net

11-12 AUTO MOTO & BICI D'EPOCA A FAENZA (RA)
Mostra-scambio presso la Fiera di Faenza. Tel. 331 9235411. www.fierafaenza.it/

12 SAN POLO D'ENZA (RE)
Mercatino per auto e moto d'epoca, ripetuto ogni seconda domenica del mese, presso il centro commerciale Pontenovo. Tel. 338 8216385.

18-19 SALON AUTOMÉDON (F)
Al Parc des Expositions di Parigi-Le Bourget, un salone con 350 espositori e oltre un centinaio di club aderenti al FFVE (Federazione Francese di Veicoli d'Epoca). www.automedon.fr

18-19 MOSTRA-SCAMBIO D'EPOCA PESARO
Mostra-mercato per auto e moto alla Fiera di Pesaro. Tel. 0541 731096. www.museumotociclo.it

GARE CLASSICHE

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.abetiracing.it

Settembre

5-7 RALLY STORICO DEL CUNEESE (CN)
Rally storico organizzato da Sport Rally Team. www.sportrallyteam.it

6-7 RALLY STORICO DI REGGELLO COPPA CITTÀ DELL'OLIO (FI)
Rally storico organizzato da Reggello Motor Sport. www.rallyreggello.it

6-7 COPPA ARENA HISTORIC (VR)
Rally storico organizzato dalla Scuderia Car Racing di Caprino Veronese. www.scuderiacar.it

6-7 RIETI-TERMINILLO COPPA BRUNO CAROTTI (RI)
Cronoscalata Csaì organizzata da Automobile Club Rieti. www.rieti.aci.it

6-7 PERONI RACE WEEKEND 7 MUGELLO (FI)
Campionato italiano Csaì velocità in circuito. www.gruppoeronirace.it

6-7 RALLY COSTA SMERALDA VINTAGE (SS)
Rally storico organizzato da Great Events Sardinia. www.greatevents-sardinia.com

13-14 COPPA DEL CIMINO (VT)
Cronoscalata Csaì, valida per il campionato italiano, organizzata da Automobile Club Viterbo. www.viterbo.aci.it

13-14 COPPA MONTI IBLEI (RG)
Cronoscalata Csaì organizzata da Tecnoracing Service. Tel e fax 0932 667505.

13-14 HISTORIC RALLY SAN MARTINO DI CASTROZZA (TN)
Rally storico valido per il campionato italiano Csaì, organizzato da San Martino Corse. www.rallysanmartino.com

27-28 CHALLENGE FORMULE STORICHE 2013 - SPA SIX HOURS (B)
Campionato riservato alle vetture storiche con ruote scoperte, organizzato da GPS Classic. www.challengeformulestoriche.it

20-21 PEDAVENA-CROCE D'AUNE (BL)
Cronoscalata Csaì, valida per il campionato italiano, organizzata da Amici Pedavena Croce d'Aune. www.pedavenacrocedaune.org

19-21 RALLY ELBA STORICO TROFEO LOCMAN (LI)
Rally storico valido per il campionato italiano Csaì ed europeo Fia, organizzato da AC Livorno Sport. www.rallyelbastorico.net

26-28 COPPA DEL CHIANTI CLASSICO (SI)
Cronoscalata Csaì, valida per i campionati europeo e italiano, organizzata da Chianti Cup Racing. www.chianticup.it

CALENDARIO ASTE

Agosto

15 BONHAMS - QUAIL LODGE (USA)
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.

15-16 RM AUCTIONS - MONTEREY (USA)
In concomitanza con il Pebble Beach Concours d'Elegance. www.rmuctions.com

17-18 GOODING & COMPANY PEBBLE BEACH AUCTIONS (USA)
In occasione del Pebble Beach Concours d'Elegance, nella Contea di Monterey, in California. www.goodingco.com

Classic Club Italia

1

1

20

1

10

12

14

Grazie a tutti gli amici che con la loro presenza hanno dato vita alle nostre iniziative...

Eleganza
Classic
a Stresa

11/12 Ottobre

Carburante Gratis per le anteguerra

7 Settembre: Le Alfa Classic a Magreglio ospiti dell'ing. Nicola Romeo

14 Settembre: 1° Rotary Historica

23 al 26 Ottobre: Auto d'Epoca Fiera di Padova

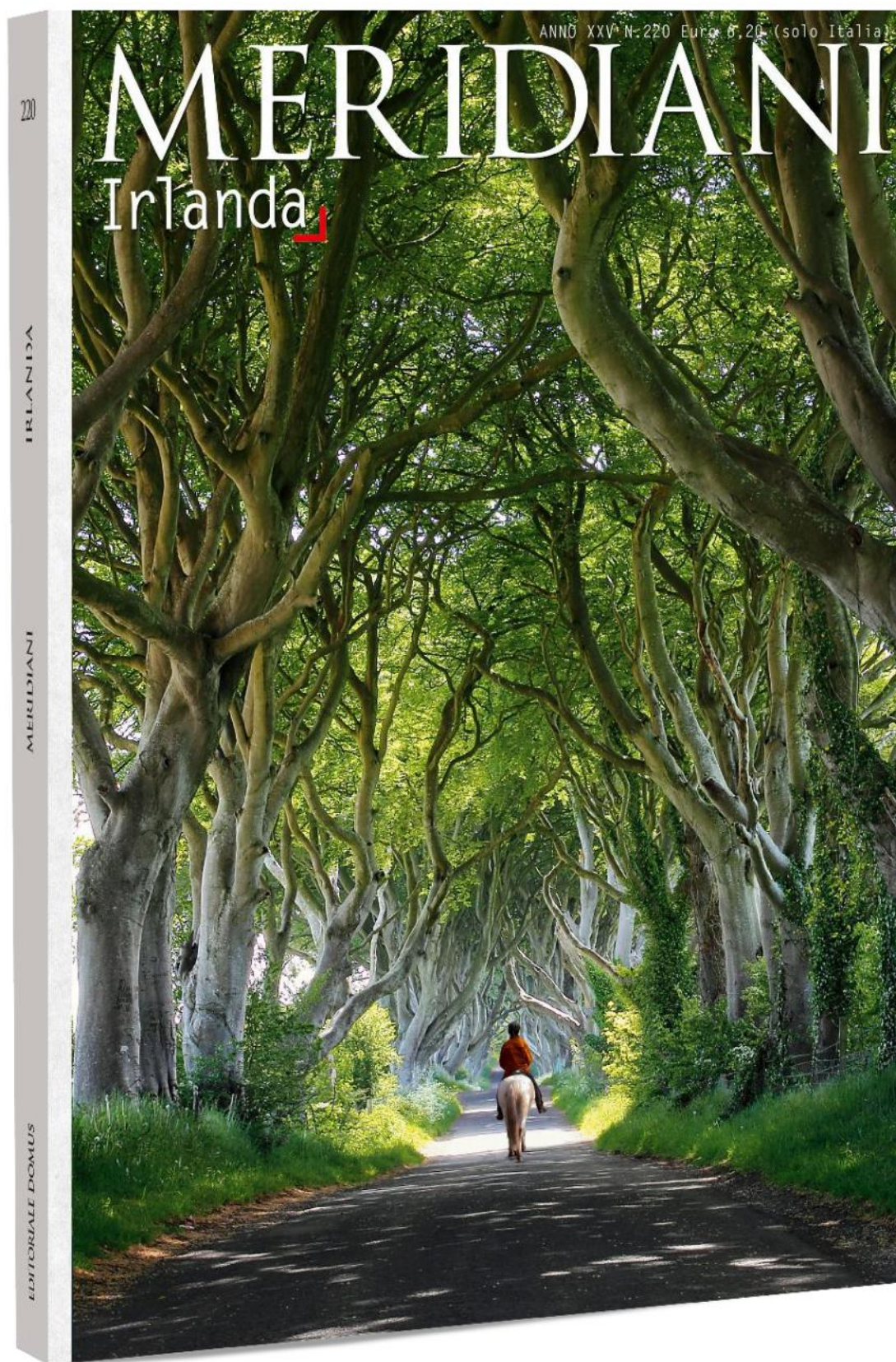
OMAN
& DUBAY
Classic

20

29 Novembre 8 Dicembre:

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

www.classicclub.it info@classicclub.it



L'ISOLA DI SMERALDO
TI ASPETTA IN EDICOLA

VENDITE ALL'ASTA UN MERCATO GLOBALE

Vendere o acquistare un'auto storica nelle aste è una pratica commerciale poco diffusa nel nostro Paese. Sono pochissimi gli eventi "nostrani" di questo tipo e in genere vengono inseriti all'interno di manifestazioni di portata più ampia (come per esempio mostre e fiere); il motivo è che in Italia le aste, da sole, hanno fatto registrare una scarsa affluenza di pubblico, insufficiente ad ammortizzare i costi dell'organizzazione. A frenare la diffusione delle aste sono principalmente tre fattori: la limitata possibilità di visionare l'auto (in genere poche ore prima della seduta), la forte incidenza delle commissioni da pagare in aggiunta al prezzo di aggiudicazione, e il timore di essere coinvolti in una "bagarre" a colpi di rilancio. La competizione, insomma, non pare essere una delle leve preferite dai collezionisti italiani di "storiche". Da noi si preferisce la trattativa privata, anche perché lontana da occhi indiscreti. Nemmeno il fatto di partire da basi d'asta molto basse (magari senza il vincolo di un prezzo di riserva) è considerato di per sé un valore aggiunto delle aste rispetto alle compravendite tradizionali.

All'estero, invece, le aste funzionano alla grande, soprattutto nei Paesi anglosassoni (l'Inghilterra ne è la patria). Oltremontana ogni fine settimana si svolgono almeno una decina di eventi a cui i compratori possono partecipare e le sale registrano quasi sempre il tutto esaurito (così come il numero dei lotti aggiudicati rappresenta una percentuale sempre più ut-

tosta significativa). A funzionare meglio sono le vendite all'incanto dove vengono proposti pezzi rari, d'alta collezione. Che quasi sempre fanno registrare aggiudicazioni superiori alle quotazioni di mercato, proprio perché figlie della "sfida" tra facoltosi collezionisti (nel primo semestre del 2014 il valore medio dei modelli importanti è stato di oltre il 20% superiore alle valutazioni di riferimento). Mentre per i modelli meno pregiati, quest'anno, i prezzi nelle aste si sono attestati su valori di circa il 10% più bassi rispetto a quelli spuntati nelle transazioni tradizionali.

Il fenomeno delle aste è un sintomo della globalizzazione del mercato delle auto storiche, che per i modelli di valore più elevato sta ormai raggiungendo una dimensione internazionale: i prezzi si stanno allineando dagli Stati Uniti alla Russia, dal Giappone al Brasile. Per i modelli di valore economico inferiore, invece, la globalizzazione diventa un'opportunità di allargare il proprio raggio d'azione come compratori. Acquistare un'auto alle aste su Internet è una pratica diffusa, questa sì, anche tra i collezionisti italiani: sono centinaia gli appassionati del nostro Paese che passano le notti a scandagliare il web e a tenere monitorate le offerte dei concorrenti sui portali più conosciuti (come per esempio eBay). I vantaggi per gli acquirenti sono soprattutto di natura economica: le vendite all'asta su Internet permettono quasi sempre di realizzare affari. Sulla qualità delle auto e degli eventuali restauri, invece, accade sovente che non tutto ciò che luccica (in foto) si dimostri poi realmente d'oro... R

A colpi di rilancio
Sotto. Il battitore della Casa d'aste RM Auctions conduce la vendita di una Ferrari "250 GT Tour de France"; sullo schermo compare il prezzo raggiunto in quel momento: € 2.100.000.



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.

ALFA ROMEO GTAM

visibile a TORINO,



1971, rosso, pronta corse, G2, Fia. Class CT 19, ponti 8/41 e 10/41 12 ruote, € 45.000 **3357055848**

VENDO AUTO

ALFA ROMEO

2000 BERLINA, 1974, blu Olanda, panno beige, vernice originale, come pure targhe e libretto tagliandi e uso e manutenzione. Doppie chiavi, vetri verdi, bloccante, ASI, visibile a Caserta, € 13.500

3683392600

2000 BERLINA, 1974, blu Olanda, uniproprietario, km 14.000 da nuova, ancora con gomme originali, proveniente da prestigiosa collezione, ogni verifica, visibile a Roma, Tratt. ris.

3683392600

2000 GT VELOCE, 1974, rosso, buone condizioni d'uso, visibile a Barbariga (BS).

0309718592

2000 GT VELOCE, 1972, rosso, 00512, 501, bloccante, ottime condizioni, revisione 2015, no permuta, € 18.000

3332234894

2000 GT VELOCE, 1972, rosso, ben conservata, manutenzione regolare, revisione 2015, no permuta, € 18.000

3930138652

2000 GTV, 1971, rosso, ottime condizioni generali, RIAR, visibile a Ancona, € 20.000

3332234894

■ **2000 SPIDER TOURING**, 1960, da restauro, provenienza Usa, www.carrozzeriaabaresi.com, visibile a Barbariga (BS).

0309718592

2000 SPIDER TS 16V, 1977, rosso, interni in pelle, Momo, visibile a Bergamo,



035223332

75 TWIN SPARK 2000, 1990, buone condizioni generali, visibile a Roma, € 4200 **3881221569**

ALFETTA 2.0 L, 1979, beige, molto ben conservata, targa originale, usata regolarmente, visibile a Torino.

3398818341

ALFETTA GT 1.6, 1978, grigio indaco, auto originale, perfetta di motore e carrozzeria, vendo ad Alfista, visibile a Torino, € 6200

3492535421

ALFETTA GT 1600, 1978, grigio indaco, originale e ben conservata, km 120.000, sana ed efficiente, targhe originali, interni pelle, € 6000, visibile a Torino.



3492535421

SPIDER IV SERIE, 1991, nero + copricapote pelle, in buono stato, visibile a Terni, € 10.000

3395466518

DUETTO (OSSO DI SEPPIA), 1969, biancospino, esemplare conservato, targhe originali, tenuto come una reliquia, ogni prova e verifica, usata solo d'estate, visibile a Roma, € 28.000

3683392600

SPIDER VELOCE, 1991, grigio, America, aria condizionata, Airbag, hardtop, IV serie, 2.0 L, invio foto, visibile a Pesaro, € 14.500

3290620388

GIULIA 1.6 NUOVA SUPER, 1975, azzurro Le Mans, esemplare unico al mondo, km 800, conosciuta in tutti i forum del modello, riservata a veri cultori del marchio, visibile a Caserta, € 15.000

3683392600

2000 GT VELOCE, 1971, rosso 501, texalfa nero, motore, gomme, scarico, trasmissione nuovi, ottima carrozzeria, cruscotto sano, targhe nere. Prezzo affare, visibile a Caserta.

3683392600

GIULIA GT JUNIOR 1.3, 1970, rosso 501, sana, sempre box, documenti regolari, funzionante, foto a richiesta, da privato, visibile a Sibari (CS).

3382340826

■ **GIULIA SPRINT GT**, 1965, rosso, 1600cc, ottimo stato, interno nero, targhe nere, libretto originale, freni a disco, 5 marce, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

0375790025 - 3498689674

■ **GIULIA SUPER 1.6**, 1974, verde, ottimo stato, riverniciata, interno marrone rifatto, targa nera, documenti originali, Asi Oro, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

3498689674 - 0375790025

GIULIETTA SPIDER, 1960, da restauro, provenienza Usa, visibile a Barbariga (BS).

0309718592

GIULIETTA SPIDER 1.3 III SERIE, 1961, grigio, da restauro, mancano cambio, motore, sedili, capote, restauro iniziato, sottoscoeca nuova, € 12.000, mart.356@gmail.com, visibile a Empoli (FI).

3477443740

GIULIETTA SPIDER II SERIE, 1960, rosso, restaurata, targa Roma, scambio con Alfa Romeo S2 Zagato 1990, visibile a Roma, € 45.000

3403937715

GIULIETTA TI, 1961, bianco, in ottime condizioni, conservata, targa originale, qualsiasi prova, visibile in Sicilia, € 13.000

3392437055

GIULIETTA TI, 1963, grigio antracite, motore nuovo e tanto altro, pronta all'uso, visibile a Cesena, Tratt. ris.

3495842859

GT 1.6, 1980, beige, batteria, pompa benzina, blocchetto avviamento e gomme nuovi, visibile a Torino, € 4500

3333136101

■ **GT 1300 JUNIOR**, 1971, faggio, restauro 2012, ottima, motore ok, interno marrone, Asi, targa nera, libretto '94, radio, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

3498689674 - 0375790025

■ **GT 1300 JUNIOR**, 1968, faggio, Scalino, in restauro completo, motore rifatto, lamierata, da targare, cerchi lega, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

0375790025 - 3498689674

GT 1300 "SCALINO", 1968, bianco e faggio, due modelli, più Alfa 2000 del 1971, anche permuta con altra Alfa di valore, visibile a Chiavari, € 33.000

3346917204

GT 1600 UNIFICATO, 1975, grigio, modificata, cambio e autobloccante, motore, carburatori diam. 45, scarico, assetto 7x15, canne, pistoni e coni

3398069563

RZ, 1992, nero, interno rosso, km 29.500, 241 esemplari



00330619640879

SPIDER 2.0 TWIN SPARK, 1999, grigio metallizzato argento, vettura in ottimo stato, revisionata, motore revisionato, capote rifatta febbraio 2014, visibile a Belluno, € 6000

3483340617

SPIDER 2000 VELOCE, 1979, testa di moro, auto omologata ASI, pochi km, ottime condizioni + GTV 2000 pari al nuovo 1980, visibile a Caserta, Tratt. ris.

3356676584

SPIDER 2000 VELOCE, 1979, castagna, tutta originale, omologata ASI oro + TR3 A 1960 ASI oro, nera, visibile a Caserta,

3356676584

SPIDER JUNIOR 1.6, 1972, blu, iscritta ASI, capote rifatta, interno nero, visibile a Bolzano, € 11.000

3356895520

AUSTIN HEALEY

100 SIX BN6, 1958, rosso, ASI, 3 carburatori, freni a disco Girling, overdrive, ruote a raggi cromate, capote tonneau cover, visibile a Torino, € 45.000

3333429445

■ **100/4 BN1**, 1955, nero, restauro 2009, come nuova, interno rosso, Asi, tre marce più over, ruote a raggi, 2700cc, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

3498689674 - 0375790025

■ **100/6 BN4**, 1957, bianco, restauro 2011, guida destra, ottimo stato, interno nero, 2700cc, 4 posti, Asi, Csa, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

3498689674 - 0375790025

100/6 BN4, 1957, azzurro Healey, ristrutturata totalmente, come nuova, accetto permuta con coupé, visibile a Verona, Tratt. ris.

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

SPRITE MKII, 1961, rosso, replica rally, motore nuovo, guida inglese, ASI, revisione 2016, valuto permuta con Austin anteguerra, visibile a Roma, € 12.000

3388932285

AUTOBIANCHI

■ **BIANCHINA PANORAMICA**, 1967, verde, funzionante, unico proprietario, documenti originali, revisionata

3389369456

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.

COVERCAR

QUIBIKE E COVERCAR BY CONFEZIONI ANDREA srl Via Friuli, 8 21100 Varese Italy Tel 0332 261562 Fax 0332 810656 info@covercar.com

BMW

635 CSI, 1981, nero, km 120.000 da 05/1982, unico proprietario, gomme con 1000 km, auto ASI, perfetta, integra, sempre box, visibile a Roma, € 10.000

0687140661

750, 1995, nero, motore 12 cilindri, vettura originale e perfetta in tutto, aggiornata GSI, pelle bufalo, tetto apribile, visibile a Catania, € 7000

3922015842

Z1, 1991, rosso, buone condizioni d'uso, Km 80.000, visibile a Barbariga.

0309718592

CITROËN

11 BL TRACTION AVANT, 1956, blu scuro, in ottimo stato. omologata ASI n°1583, molti ricambi a parte, € 11.000

0362622568

D SUPER, 1974, giallo/nero, ottima vettura, interni ok, motore perfetto, sospensioni ok, ogni prova, gommata benissimo, Asi, € 13.000, visibile a Sondrio,



3202755153

MEHARI, 1979, beige Hoggar, completamente ripristinata, riverniciata da smontata, gomme/capote/selleria nuovi, sarò presente al Padiglione 6 della Fiera di Padova Auto e Moto d'epoca dal 23 al 26/10/2014 con la mia collezione di Citroën, visibile a Jesolo,



3209652050

■ **MEHARI**, 1974, verde Tibesti, completamente riverniciata da smontata, gomme/capote/impianto frenante/selleria nuovi, sarò presente al Padiglione 6 Fiera di Padova Auto e Moto d'epoca dal 23 al 26/10/2014 con la mia collezione di Citroën, visibile a Treviso,



3209652050

VISA CHRONO, 1984, bianco, incredibile stato di conservazione, documenti originali, 2 proprietari, si permuta, visibile a Piacenza, € 8900

3396838996

DAIMLER

250 V8, 1968, verde, interni pelle avana, Asi, cambio automatico, perfetta di interni/ carrozzeria/meccanica, gomme nuove, veramente molto bella, permuta inferiore di mio gradimento, € 19.000 trattabili



3478048817 - 068810996

XJ 40 4000, 1989, bianco, ottime condizioni, tettuccio, km 85.000 originali, ASI, eventuale permuta, no perditempo, visibile a Taranto, € 5000

3929888776

SP 250 DART, 1960, rosso, ruote a raggi, soft hard top, meccanica ok, visibile a Genova, € 27.000

3477976676

FERRARI

308 GTBI, 1981, argento metallizzato, auto perfetta, km 16.000, interno blu, unico proprietario da nuova

3391469345

512 TR, 1992, rosso, in perfette condizioni generali, km 43.000, marmitta inox, omologata ASI, visibile a Firenze, Tratt. ris.

3402598364

512 TR, 1992, rosso, perfette condizioni generali, omologata ASI, marmitta inox, visibile a Firenze, € 65.000

3383306086

TESTAROSSA, 04-1986, rosso, certificata ASI, come nuova

3488122938

TESTAROSSA MONOSPECCHIO, 04/86, rosso, monodado, targhe con provincia, gomme Michelin TRX originali, ottime condizioni, visibile a Modena,

3488122938

FIAT

1100/103 TV, 1954, azzurro, FIVA, ASI, CSAI, condizioni perfette, Mille Miglia 2010, prezzo interessante. Ore serali, visibile a Bordighera,

3339786627

1100/103 D, 1962, bianco/blu, pinne bicolore, 1 vetro rotto, foglio cronologico targhe, visibile a Casale Monferrato, € 2000

3333633008

■ **124 SPORT SPIDER 1400**, 1970, rosso, ottima, riverniciata, interno nero rifatto, targa con provincia, cerchi in lega, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

0375790025 - 3498689674

124 SPIDER EUROPA, 1982, nero, restaurata di carrozzeria e meccanica, tappezzeria avana, sedili sportivi riscaldati, € 17.000, visibile a Roma,



3358391601

124 SPORT COUPÉ, 1971, verde, omologata RFI, cerchi lega, volante Nardi, ottimo stato, pronta regolarità, visibile a Firenze, € 5000

055401556

124 ST, 1972, Bianco Vela, vettura perfetta e conservata, dischi lega originali, interni rossi e neri, visibile a Lodi, € 5000

0371475075

126 BIS, 1987, bianco, restaurata, motore rifatto, iscrizione ASI in corso, ottima e bassi consumi, visibile a Foggia, € 2000

3293293489

127, 1981, bianco, rollbar, sedili da corsa, cinture, assetto, testata lavorata, motore 112 Abarth, documenti in regola, visibile ad Ancarani, € 3000

3478494952

2300 LUSO, 1967, blu, carrozzeria e motore ottimi da reimmatricolare, € 7500, visibile a Thiene (VI),



0445364554

500, rosso, replica Abarth 595, motore in rodaggio, tutta restaurata ex carrozzeria, tappezzeria nuova Momo Corse con strumentazione anteriore satellitare, usata solo per raduni, da esposizione, visibile a Roma, € 8000

3334675163

500 B, 1949, grigio, modello tetto rigido, km 0, meccanica e tappezzeria nuove, vero affare, prezzo trattabile, visibile a Viterbo, € 7500

3286564120

■ **500 C BELVEDERE**, 1952, verde, condizioni eccellenti, trasporto incluso, qualsiasi prova, € 11.000, www.officinacriscuola.com, visibile a Napoli,



3392568414

500 D, 1964, grigio, km 0, nuova, visibile a Milano, Tratt. ris.

3332186193

500 F, 1969, bianco, ottime condizioni, documenti in regola, € 4500 trattabili, visibile a Cefalù,



3357046516

500 F FRANCIS LOMBARDI MY CAR, 1972, rosso e arancio, vettura originale in tutto, tetto rigido, libretto e targa VC, da vedere, come nuova, solo per intenditori, visibile a Torino, Tratt. ris.

3334180153

500 FRANCIS LOMBARDI MY CAR, 1969, acquamarina, iscritta Asi, serie limitata, tetto rigido, perfetta, targhe e documenti originali, revisionata, € 12.000, visibile a Milano,



3661134830

**ASSICURIAMO PER VEICOLI STORICI
RESPONSABILITA' CIVILE IN TARIFFA
AGEVOLATA A PARTIRE
DA 20 ANNI DI ETÀ'.**



**POSSIBILITA' FURTO-INCENDIO
CON QUOTAZIONE RUOTE CLASSICHE.**

PER INFORMAZIONI
www.assi-service.net
tel.0173-283587
mail: info@assi-service.net

450€
Iva inclusa

**CRONOMETRO
DA GARA** per prove di regolarità
Acquistalo ONLINE www.zerotimes.eu

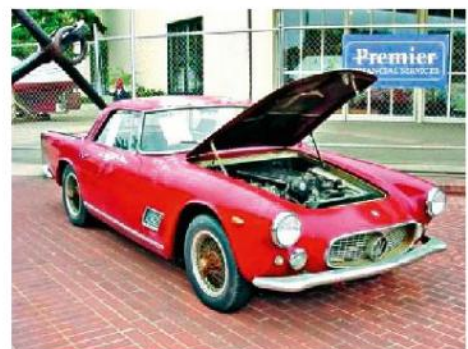
ANCHE IN CATTIVO STATO

PRIVATO CERCA AUTO D'EPOCA FERRARI O MASERATI ANNI 1955-1975



IN BUONO O CATTIVO STATO

• Prezzi reali • Acquisto diretto • Pagamento rapido



CONTATTARE: Marco +39 333 355 22 28 | marco@eichholtz.com

500 L, 1968, bianco, interno nero, ottima di motore e carrozzeria, tutta originale, visibile a Varese, € 3500

0332202713

500 LUSSO, 1972, bianco/nero, auto perfetta, da vedere, solo per interessati, € 10.000, visibile a Udine,



3282196647

500 L, 1969, arancio, da restauro, con numero di targa, più altra bianca, entrambe al prezzo di € 1350

0522600264

BALILLA, 1935, bordeaux-nero, restaurata, con targhe e documenti originali, bellissima

3297460041

524 L, 1931, nero, meccanica revisionata, carrozzeria sana ma da restauro, esame permuta, visibile a Milano, € 12.000

3493741257

600 D, 1962, carta da zucchero, portiere controvento, riverniciata, fondi discreti, qualche punto di ruggine nel sottoscoeca, visibile a Carpi (MO), € 5000

3387710545

900 e PANORAMA, 1982, bianco, ottime condizioni, iscritta ASI, riverniciata, gomme nuove, interni conservati, visibile ad Ancona, € 4250

3355252351

BARCETTA, 1998, argento, tiratura limitata, 143 di 200, visibile a Dormelletto (NO), € 6500

3387005775

CAMPAGNOLA, 1972, rosso, auto perfetta, conservata in ogni sua parte, km originali 15.000, revisione 2014, prezzo dopo visione, visibile a Buggiano,

3285618685

DINO 2000 COUPÉ, 1967, bianco, conservata, originale, ottimo stato, km 86.000, con molti ricambi, € 20.000, visibile a Roma,



3483136721

PUNTO CABRIO, 1996, bianco, perfetta, totalmente originale, 8 gomme nuove e 400 € di ricambi, guidabile neopatentati, visibile a Bergamo, € 2300

3466137476

850 RACER BERTONE, 1970, arancione, berlina, restaurata, gomme nuove, no sms, visibile a Mantova,

3355315434

FIAT SAVIO

SPIAGGETTA TIGULLIO, 1978, giallo, vimini e legno, cerchi Borrani, visibile a Chiavari, € 20.000

3346917204

FORD

MUSTANG CONVERTIBLE, 1965, verde metallizzato, 8 cilindri, Pony interior, capote elettrica, cambio automatico, meccanica rigenerata, splendida, visibile a S. Donà di Piave, € 36.000

3474472660

GIANNINI

590 GT, 1964, restauro ad alti livelli, sana, documenti originali, targhe piccole, motore originale, rifatto, 5000 km, foto a richiesta, visibile a Sibari,

3382340826

INNOCENTI

MINI COOPER 1.3, 1973, rosso, professionalmente restaurata, motore e cambio nuovi, km 0, targa nera originale, omologata Asi Targa Oro, condizioni da concorso, foto su sito, www.garageitalia.it, visibile a Viterbo,

3398099173

MINI COOPER 1000 MKIII, 1971, castoro-sabbia, buone condizioni, due proprietari, vendo causa perdita garage, visibile a Genzano (Roma), € 5500

3472296113

MINI COOPER 1300 EXPORT, 1973, prugna, tetto nero, pari al nuovo, km 9800, ASI, qualsiasi prova, foto a richiesta, € 15.000

3385499715

MINI COOPER MK2, 1969, blu/panna, conservatissima, molto bella, no curiosi, prezzo Ruoteclassiche, visibile a Perugia,

3393763873

JAGUAR

E TYPE SPIDER, 1961, giallo, flat floor, introvabile, con chiusura cofano esterna, pochi esemplari, telefonare ore 21, visibile a Biella,

0152562455

MK 10, 1963, verde metallizzato, unica per stato di conservazione, ottima in tutto, fatture lavori per 15.000 euro, targa oro ASI, visibile a Catanzaro, € 16.000

3355245986

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

S TYPE 3.0 V6, 2000, argento, interni pelle, tettino elettrico, vettura pari al nuovo con 17.000 km, ASI, valuto permuta auto moto, visibile a Pescara, € 2900

330431411

XK 120 COUPÉ, 1952, da restauro, senza motore e cambio, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbariga (BS),

0309718592

XK 120 OTS, 1950, bronzo, restauro totale 2005, ottima, interni tabacco, Asi, Fiva, tonneau, doppi sedili, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

3498689674 - 0375790025

XK 120 OTS SE, 1954, light blu, restauro totale, nuova, da concorso, interno grigio/blu, capote blu, Asi Oro, www.old-cars.it

0375790025 - 3498689674

XK 150 DHC, 1959, carmen red, auto in ottime condizioni, visibile in Abruzzo

3355691282

XK 150 DHC, 1958, Carmen red, in ottime condizioni, omologata ASI oro A3, visibile in Abruzzo

3355691282

XK 150 S COUPÉ, 1960, rosso, guida inglese, Asi Targa Oro, 3800 cc, rara, nata all'origine con tetto apribile in tela, restaurata in officina Jaguar, € 59.000, mart.356@gmail.com, visibile a Cesena,

3477443740

JEEP

CHEROKEE WAGONEER LIMITED, 1987, verde, ASI, fiancate legno, automat., interni in pelle, revisionata, perfettamente funzionante

3356274786

RENEGADE CJ7, 1980, bianco, interni azzurri, iscritta ASI, immatricolata autovettura 6 posti, hardtop e soft top, visibile a Piacenza, € 11.500

3394070270

LANCIA

APPIA GTE ZAGATO, 1961, rosso Arcoveggio, vettura restaurata di meccanica e carrozzeria, ruote 15 e 14, sedili da competizione, € 60.000

3334386446

APPIA PRIMA SERIE, 1955, blu Lancia, interni in panno originali, perfetti. Meccanica buona, targhe in ferro, ASI, da riverniciare. Visibile in Toscana, € 8700

3388067395

APRILIA TRASFORMABILE PININFARINA, 1939, amaranto scuro, Asi, targhe originali, condizioni da concorso, prezzo adeguato alla sua importanza, visibile a Milano,



3397080407

AURELIA B50, 1951, nero, ASI, interni rossi, restauro 2012, prezzo interessante data la rarità, visibile a Ravenna, Tratt. ris.

3395047702

AFRA
DAL 1946
RICAMBI ORIGINALI ALFAROMEO
REPLICHE PER VETTURE STORICHE
40.000 ARTICOLI PRONTI A MAGAZZINO
SETTIMO MILANESE - MI
VIA CAROUCCI 36/38
TEL. +39 02 3286111 - FAX +39 02 32861150
E-mail: afra@afra.it Internet: www.afra.it

19^a MOSTRA SCAMBIO INTERNAZIONALE CAORLE (VE)
27/28 settembre 2014
ESPOSIZIONE AUTO E MOTO STORICHE, CLUBS, RICAMBI, MODELLISMO, AUTOMOBILIA
spazi riservati solo su prenotazione
info: **EPOCA CAR** Tel/Fax 0421 311 659 - 347 58 83 200 www.epocacar.com

Felice Service
RICAMBI INGLESI NUOVI E USATI
RIPARAZIONI E RESTAURI COMPLETI - REVISIONE CARBURATORI
CATALOGHI GRATUITI - SPEDIZIONI ORIGINALI - SI RILASCIANO CERTIFICATI DI IDENTITÀ DELLA VOSTRA AUTO
Via Circumvallazione Esterna n° 207 - 80019 Qualiano (NA) Tel-Fax 081.818.60.67 Cell. 3429208769
E-mail: info@feliceservice.com - Sito: http://www.feliceservice.com

elvezioesposito
Tappezzeria auto d'epoca
www.elvezio.com
Via Zanotti Bianco, 28/30 - 87100 Cosenza
Tel. e Fax 0984.36074 - Cell. 340.5274950
info@elvezio.com - elvezioblog.wordpress.com

IMOLA
12-14 SETTEMBRE



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.



CAMBIO 5 MARCE E TYPE



CAMBIO AUTOMATICO



PARAURTI ANT E TYPE



GRUPPO RISCALDAMENTO E TYPE



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

AURELIA 850 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

BETA SPIDER, 1976, bianco, conservata, targa ASI oro, gomme nuove, motore, punterie, freni e radiatore nuovi, visibile a Mestre, € 6000

3334172911

BETA SPIDER 2000, 1976, grigio metallizzato, registro Zagato, ottime condizioni meccaniche e di carrozzeria, pronta per raduni, km 70.000, visibile a Venezia, € 9500

3388604398

FLAMINIA BERLINA, 1961, blu ministeriale, vettura completa, targhe originali, senza ammaccature, manca solo il parabrezza, cromature belle, visibile a Domodossola (VB), € 2400

3355760687

FLAMINIA COUPÉ PININFARINA, 1962, blu, interno cuoio beige originale, auto in buone condizioni

3355691282

FLAVIA 2000, 1973, beige, motore nuovo, km 8000, € 5000

335283707

FLAVIA COUPÉ 1.8, 1964, grigio Doncaster, completa, meccanica ottima, documenti, targhe e radio d'epoca, pelle, ferma da anni, uniproprietario, visibile a Termini Imerese, € 10.000

3333743574

FULVIA COUPÉ, 1967, bianco, Asi Targa Oro, ottime condizioni, 1216cc, 80cv, interni skay neri, cerchi in lega, zero ruggine, cofani e sportelli in alluminio, € 12.000, mart.356@gmail.com, visibile ad Ancona,

3477443740

FULVIA COUPÉ 1.3 S2, 1975, rosso, auto perfetta, completamente restaurata, documentabile con fotografie, € 10.000, visibile a Udine,



3282196647

FULVIA COUPÉ, 1216 cc, 1969, verde Ostenda, interni panno nuovi, omologata ASI, radio d'epoca, quattro marce, leva lunga, meccanica e carrozzeria ottime, no curiosi, visibile a Cremona, € 10.600

3339565552

FULVIA COUPÉ II SERIE, 1974, bianco Saratoga, buone condizioni, senza graffi o ruggine, due antifurti, revisionata, bollata, ottimo motore, sempre in box, visibile a Catania, € 6800

3476816273

FULVIA COUPÉ 3, 1975, bianco, eccezionale, interni neri

0575591098

FULVIA COUPÉ RALLYE 1600 HF FANALONE, 1970, rosso, interni neri, conservata, omologata ASI, targa oro, disponibilità qualsiasi prova, visibile a Milano, Tratt. rs.

026193058

FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO, 1969, bianco, targhe storiche Roma, due proprietari, oltre 20 foto visibili sul nostro sito, € 16.000, www.officinacrisculo.com, visibile a Napoli,



0812303373

FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO, 1972, rosso, documenti e targhe originali, restauro carrozzeria, motore e interno nel 1995, poco usata, visibile a Parma, € 15.000

0521229484

GAMMA COUPÉ, 1978, azzurro metallizzato, bellissima, motore ottimo, carrozzeria come nuova, interni velluto Zegna azzurro/bianco, gomme ottime, Asi, € 5300, visibile a Sondrio,



3202755153

THEMA 2000 I.E. 16V CAT., 1991, nero, ASI, perfetta, sempre box, impianto GPL, unico proprietario. Giuseppe, visibile a Modena, € 4000

3172115322

THEMA I.E., 1989, antracite met., buone condizioni generali, tetto apribile elettrico, cerchi in lega, doppi cerchi e ricambi, € 2300

3931306900

LAND ROVER

88 SERIE IIA FFR, 1966, verde, restauro carrozzeria e meccanica, ASI targa oro, militare, www.ilporticodelrestauro.it, visibile a Torino, € 18.000

3403224269

LOTUS

SEVEN S4, 1972, verde, auto in perfette condizioni, guida a sinistra, targa nera, cc 1600

3391469345

MASERATI

BITURBO 420i, 1987, oro, 4 porte, buone condizioni, interno rosso, 2000 cc, 188cv, motore ok, iscritta Asi, www.old-cars.it

0375790025 - 3498689674

MEXICO 4.2, 1968, blu, interno pelle blu, ruote a raggi, motore 4700 nuovo, solo interessati, visibile a Teramo, € 52.000

3772275377

MATRA

BAGHEERA, 1978, rosso, 1294 c.c., interni panno scozzesi, km 53.000 originali, perfetta di meccanica/carrozzeria/interni, uso anche quotidiano, box, tutta originale, permuta con inferiore di mio interesse, € 7500, visibile a Roma,

SOCOL
CARS & BOATS

S.S. Vigevanese, 7 - 20080 Albairate
Office: +39 02 94964745 - 4824

Via Messina, 43 - 20154 Milano
Office: +39 02 317134 - 38

www.socol.it



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



VW TRANSPORTER 1.6 1988

Solo 44.000 Km UNICO PROPRIETARIO!
RESTAURATA € 9.490,00



VOLVO C70 T5 245 cv. 2003.

solo 70.000 km UNICO PROPRIETARIO!
Argento, capotte blu! Full optional.
€ 9.890,00



CITROEN DS D SPECIAL 1974.

ottimo stato di conservazione,
impianto idraulico sospensioni revisionato.
€ 12.500,00



BIANCHINA SPIDER 1966.

Bianca, totalmente restaurata!
Restauro appena terminato € 21.900,00



MERCEDES-BENZ G500 1996 3p.

Nera solo 85000km, tetto apribile, cielo
in alcantara. € 38.800,00



Jaguar E-type 1996 3p. € 89.000,00



LANCIA Fulvia 1.3 S

Restaurata, BELLISSIMA. € 15.890,00



MINI COOPER 1.3 63 cv 1993

unico proprietario, solo 33.000 km.
€ 8.500,00



FIAT BALILLA

1935 BELLISSIMA! € 24.900,00

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 MC PENRITE Mercedes
E-mail: brgmoss@libero.it

Vo 1° Maggio N.60 - 25038 ROMANO (BS) - Tel. 030/770291 - 770341 - Fax 030/770343

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

Il Specialista della 2CV - MEHARI 

DAVID AUTO Srl

www.davidauto.it

Distributore in ITALIA

 **DAVID AUTO Srl** Tel.: 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

Sté 2CV MEHARI CLUB CASSIS
www.2cvclub.it

 **ROMA** 
4-5 OTTOBRE 2014

Il Meglio di MillenniumM è tornato a CAPANNELLE
Ippodromo Capannelle Via Appia 1245 (uscita 23 G.R.A. dir.centro)



XXVIII edizione
By Miti&Motori

Un mare di ricambi Auto moto e accessori d'epoca e militare



UNA ROSA A NUVOLARI

Regolarità a norme codice su strade aperte al traffico, a cura del club Tusculum Auto Storiche, in collaborazione con Miti&Motori. La partecipazione è riservata ad auto sportive e sidecars costruiti fino al 1970. Partenza a cronometro ore 10.30 dalla mostrascambio "Il Meglio di MillenniumM", Ippodromo Capannelle, via Appia 1245. Arrivo all'EUR, omaggio floreale alla statua di Nuvolari. Ritorno a Capannelle, pranzo e premiazione.
Info e Prenotazioni Regolarità:
info@tasclub.it

PRENOTAZIONE ALBERGHI
AGENZIA PUNTO NEL MONDO
tel. 06 21808000 fax 06 21808005
info@puntonelmondo.it

 Ante Assicurazioni Srl
Via Roma 21 00187 ROMA
Tel. 06/47811213 Fax 06/47811219

 PortaPortese
INSEZIONI 00/70189 GRATUITE

La più grande MostraScambio del Centrosud nel più grande Ippodromo d'Italia
Info: 328.7867721 333.6175244 www.millenniummotori.it



3478048817

M 530 LX, 1973, rosso, auto da restauro scocca, pronta da verniciare, targa nera, visibile a Ravenna, € 3000

3332348087

MAZDA

MX-5, 2001, verde metallizzato, vettura completa, hardtop, tagliando cinghia appena fatto, km 68.000, gomme nuove + gomme da neve, visibile a Bereguardo (PV), € 10.000

3395273648

MX-5, 1998, argento, fanali a scomparsa, pelle, ottima, rara, € 3900, visibile ad Ancona,

3452530336

MERCEDES

190 DIESEL, 1958, grigio, molto sana, da restaurare, targa originale CN, visibile a Cuneo, € 1500

3297460041

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

220 SE CABRIOLET, 1963, bianco, omologata all'origine 6 posti, restauro totale 1999, certificata Asi 2005, notevole quantità di ricambi usati di carrozzeria e meccanica, visibile a Grugliasco (TO),



3484107901

280 SL "PAGODA", 1971, da restauro, www.carrozzeriaabaresi.com, visibile a Barbarga (BS),

0309718592

300 SL, 1990, grigio, ottimo stato, interno nero, motore ok, km 99.000, cambio automatico, iscritta Asi, doc. del 1997, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

3498689674 - 0375790025

300 SL (R107), 1989, nero, full optional, aria condizionata, hard top, tagliandata, visibile a Firenze, € 22.000

336472746

380 SL, 1985, oro metallizzato, ottime condizioni, carrozzeria, meccanica, interni e gomme, visibile a Faenza, € 19.500

3487111312

450 SL, 1980, grigio metallizzato, perfette condizioni, motore e carrozzeria rifatti, hardtop e soft top, GPL, visibile a Stresa (VB), € 20.000

3355638188

SL 280 AVANTGARDE, 1999, argento metallizzato, condizioni assolutamente splendide, visibile a Milano, € 14.900

3346593202

SLK 200 K, 1998, azzurro metallizzato, perfetta, km 76.000, interni in pelle, ruote Amg da 17", si trasforma in spider automaticamente, € 6000, visibile a Pinerolo,



3356718888

MG

A 1600, 1960, rosso-beige, restauro integrale documentato, ruote a raggi cromati, tutto nuovo, Asi oro, da vetrina, solo interessati, visibile a Roma, € 32.000

335299435

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 ROADSTER, 1959, avorio, in condizioni eccellenti, cerchi a raggi, volante Motolita originale, visibile a Brescia,

3395893006

A TWIN CAM 1.6, 1959, verde, Asi, ottime condizioni, rara Twin Cam, restaurata con professionalità, interni pelle neri, freni a disco, € 50.000, mart.356@gmail.com, visibile a Catania,

3477443740

B, 1970, rosso, restaurato di carrozzeria e meccanica, iscritta Asi e Csa, guida a destra, € 13.000, visibile a Voghera,



3356302001

MG TA, 1939, avorio, auto conservata in perfette condizioni, interni rossi, motore potenziato, documentato, targhe originali inglesi, raggi rossi, molto bella, per appassionati, € 35.000

0931921787 - 3392429719

F, 2001, British Racing Green, 1800, cambio automatico, perfetta, con portapacchi, visibile a Ancona, € 4900

3476302136

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, motore in rodaggio, km 420, nuova, scatola guida completa, revisione valida 05/2016, visibile a Bergamo, € 33.000

3383168699

TF, 1954, nero, pari al nuovo, Asi oro, accessoriata, valuto permuta anche cifra superiore, no perditempo, visibile a Genova, € 38.000

3355604632

IV RIEVOCAZIONE STORICA CIRCUITO DI ZINGONIA

14 settembre 2014

valida per il Campionato Torri&Motori 2014

"50 Prove Cronometrate, ottima preparazione al GP Nuvolari"



Campionato
Torri & Motori



4th round
Campionato Torri & Motori



Zero
www.zerobike.it



CAR OUTLET
SILVANO
www.silvano.it



Con il patrocinio di:
Auto d'Epoca
IL MENSILE ITALIANO DI AUTOSTORIE



www.ronzoni.it



RONZONI
www.ronzoni.it



Roberti
www.roberti.it



SIAD
www.siad.it



terme
di trescore
www.termeditrescore.it



G
www.gbrand.it



Caminella
www.caminella.it



CLUB OROBICO AUTO D'EPOCA

Via Europa, 67 - ALZANO LOMBARDO (BG)

Tel. e Fax 035.513082

www.cluborobico.it - info@cluborobico.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

TF 1500, 1955, bianco, targa nera MI, perfetta, vendo al miglior offerente, telefonare ore serali, visibile a Busto Arsizio (VA),

0331306801

MORGAN

■ 1600 2 POSTI, 1992, bracing green, full optional, immacolata, € 35.500, visibile ad Ancona,



3476302136

PLUS 4 2.0, 1993, verde inglese, interni in cuoio, tenuta in maniera maniacale, ruote a raggi, vari accessori, da vedere

3298216290

MORRIS

MINOR TRAVELLER, 1965, avorio, auto perfetta di meccanica e carrozzeria, interni in cuoio, legni posteriori perfetti, guida a destra, iscritta ASI, visibile a Modena, € 9000

3333990282

NSU

PRINZ 4 L, 1973, blu, vettura bella, sana di carrozzeria, meccanica ottima, freni e gomme nuovi, prezzo non trattabile, visibile a Bergamo, € 4500

3358009188

OPEL

1900 GT, 1969, rosso, con motore elaborato Conrero, rossa, ottima, da amatore

3932433623

PEUGEOT

■ 304 S CABRIOLET, 1974, rosso, 1300, restauro conservativo, ottimo stato, originale, interno nero, targa nera, libretto originale, www.old-cars.it

0375790025 - 3498689674

PORSCHE

■ 356 SPEEDSTER REPLICA, 1990, bianco avorio, ASI, targhe italiane, ottime condizioni, oltre 30 foto sono visibili sul nostro sito, € 33.000, www.officineciscuola.com, visibile a Napoli,



3392568414

911 3.2 COUPÉ, 1988, blu Marine, solo 19.000 km d'origine, mai incidentata, attestato ASI, trasferimento in Germania da concessionaria, pari al nuovo, visibile a Rimini, € 50.911

3382634301

912, 1967, Sephia brown, iscritta ASI, targhe nere, ottime condizioni, da amatore

360372850

RENAULT

CARAVALLE 1100, 1964, blu/grigio, ottime condizioni, documenti in regola, hardtop, visibile a PALERMO, € 6500 trattabili



3357046516

CLIO WILLIAMS, 1995, blu, 70.000 km, perfetta, appena tagliandata, qualsiasi prova, visibile a Chieti, € 8000

3891158815

ROLLS ROYCE

■ SILVER WRAITH, 1951, blu/azzurro metallizzato, vettura in perfette condizioni, restauro maniacale carrozzeria/meccanica/tappezzeria, ASI

3389369456

SIATA

AMICA, 1951, bianco, rara, sempre circolante in stato d'uso, citata su Ruoteclassiche marzo 1994, € 50.000, visibile sul Lago Maggiore,



0322660200

TOYOTA

MR2 TURBO AMERICA 2.0, 1992, nero, motore posteriore, 230cv, miglia 38.000, ASI, interni in pelle, ruote da 17", perfetta, € 10.000, visibile a Pinerolo,



3356718888

TRIUMPH

■ HERALD 1200, 1963, verde/bianco, perfette condizioni, tetto removibile, trasporto incluso, visibile sul sito, € 10.000, www.officineciscuola.com, visibile a Napoli,



3392568414

ROADSTER, 1947, bianco, 1800 cc, ASI, carrozzeria interni e meccanica tutto ok, casedellanonna@virgilio.it, visibile a Brescia,

3388533066

■ TR3 A, 1960, rosso, restauro totale 2011, perfetta, motore con km 100, interno nero, capote bianco, tonneau, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

0375790025 - 3498689674

TR3 A, 1960, rosso, ASI, raggi, capote nuova, finestrini invernali, interni neri, meccanica e gomme ok, da vedere, prezzo trattabile, visibile a Brescia, € 32.000

3661991552

TR4 A IRS, 1965, Signal red, meccanica rifatta, ruote e gomme nuove, ASI, vendo o permuta con Lotus Elise/Toyota, visibile a Milano (VE), € 22.500

3450906218

VOLKSWAGEN

■ GOLF CABRIOLET GLI, 1981, nero, restaurata, perfetta, targa ASI e Fiva, capote beige, cerchi in lega, 1600cc, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

3498689674 - 0375790025

■ MAGGIOLINO 1300, 1973, nero, vettura completa, mai restaurata, 25 anni in box, più Trasporter cassonato, regolare, targa Milano

3389369456

MAGGIOLONE, 1972, azzurro metallizzato, vettura perfetta, restauro completo, vetro piatto, targhe originali, visibile a Caselle Torinese (TO), € 4500

3392249401

TYP 183 ILTIS, 1980, celeste, omologata ASI, rarissima versione civile, ottime condizioni originali, 40.000 km, visibile a Cagliari, Tratt. ns.

3398105167

VOLVO

145 S SW, 1970, avorio, due proprietari, condizioni originali, € 3000

368298777

245 POLAR SW, 1990, rosso, auto perfetta di meccanica e carrozzeria, 105.000 km, tagliandi Volvo, ASI, cerchi lega, gancio traino, visibile a Savona, € 5000

3476455732

■ AMAZON 121, B20A, 1970, rosso, targata Roma, ASI e conformità manuali, doppie chiavi, visibile sul sito, € 12.000, www.officineciscuola.com, visibile a Napoli,



3392568414

■ PV 444, Special DS, 1953, bordeaux, targhe italiane, 1400 cc, perfetta e conservata, trasporto incluso, € 15.000, www.officineciscuola.com, visibile a Napoli,



3392568414

VENDO MOTO

BENELLI

NUOVO LEONCINO SP. SC., 04/1970, rosso, esente bollo, documenti originali, conservato, ottimo, pochi km. Telefonare ore 8.30/14.30, € 2000

0321624820

INFONLINE: 089 9950594

500RICAMBI

RICAMBI ACCESSORI SPORTIVI
AUTO D'EPOCA FIAT 500

www.500ricambi.it

Via S. Francesco, 18 - 84098 Pontecagnano F. (SA)

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)

Bergia Paolo

Officina specializzata
Alfa Romeo

Restauro Auto d'Epoca

Via Bignone, 85 - Centro Artigianale "Le Macine"
10064 Pinerolo (To) - Tel./Fax 0121.77391
autodepocabergia@virgilio.it - www.alfabergia.com

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**

CITROËN



Campana
Modena



ALLA STORICA CARROZZERIA, IN QUESTI ULTIMI ANNI SI È AFFIANCATO ANCHE UN EFFICIENTE SERVICE-OFFICINA CON PARTI DI RICAMBIO



La storica Carrozzeria Campana, fondata da Onorio Campana nel 1947, alla fine del 2005 si è trasformata in Campana Onorio srl ed ha duplicato le sue prestazioni. Al tradizionale reparto carrozzeria, ha affiancato l'Assistenza di meccanica, non solo per la Vostra Maserati, storica o fiammante di fabbrica, ma ora anche per la Vostra Alfa Romeo, Abarth, FIAT e Lancia. Tutti i più moderni impianti, gli strumenti di diagnosi e soprattutto la collaborazione diretta con la stessa Maserati, consentono oggi alla Campana Onorio srl, gestita dal figlio del fondatore Onorio, Luigi, di garantire al cliente un servizio sempre al massimo livello. Dunque, dal 2006 i clienti hanno nella Campana Onorio il loro punto di riferimento ideale, sia per gli interventi di meccanica - restauro, riparazione o anche semplice tagliando - sia ovviamente per la carrozzeria. La Campana Onorio srl ha contribuito, come sponsor tecnico ufficiale, alle varie attività della Maserati Corse: dal Trofeo Maserati, al Team Vitaphone che partecipa al FIA GT con la MC12.

Non a caso, la Campana Onorio può usufruire anche di un magazzino ricambi Maserati d'epoca: infatti, dalla 3500 GT sino alla Quattroporte Royale, sono sempre disponibili tutti i principali ricambi originali, oggi non più reperibili nemmeno presso la stessa Maserati la quale, in questi casi, indirizza direttamente alla Campana Onorio i propri clienti/collezionisti. Infine, da alcuni anni è attiva anche la "Campana Project", divisione dedicata espressamente a lavori di engineering, verifica progetto, costruzione di serie limitate ed allo sviluppo di particolari pre-serie, per conto terzi.

The historic Campana Bodyshop, founded in 1947 by Onorio Campana and turned into Campana Onorio srl (ld.) by late 2005, has doubled its performance. The traditional bodyshop department, is joined by mechanical assistance Service, not just for your Maserati, historical or factory brand new, but also for your Alfa Romeo, Abarth, FIAT and Lancia. All the new up-to-date plants, diagnostic tools and mostly the closely connected and direct cooperation liaison with Maserati, today grant Campana Onorio srl, run by the founder Onorio's son Luigi, to ensure the customer a steady high level standard service. Thence from 2006 the customers have in Campana Onorio company the ideal reference point for any intervention of both mechanical - restoration, repair or simply checkup - and obviously for the bodywork. Campana Onorio srl contributed, as official technical sponsor, to all of Maserati Racing activities: from Maserati Trophy, to the FIA GT competing Vitaphone Team with its MC12. Not by accident the Campana Onorio can benefit from a vintage Maserati spares warehouse: as a matter of fact starting from 3500 GT up to Quattroporte Royale, all the main original spare parts are available in stock, spares nowadays no longer available neither in Maserati official stock, thus making the latter address its customers/collectors directly to Campana Onorio in these cases. Finally, since some years also "Campana Project" has started a department specifically devoted to third party engineering, project verification, limited series construction and peculiar pre-series development operations.

MASERATI COLLECTION STORE
Gift and Merchandising

CAMPANA ONORIO srl - Via Tito Livio, 60
41123 Modena - Italy

Phone/Fax +39.059.828079 Fax: +39.059.826311

E-mail: campana@campanacarrozzeria.it



CAGIVA

CROSS 125, 1986, rosso, da cross, originale, mai corso, buono stato, rossa, visibile a Vergiate (VA), € 1000
3386566788

GILERA

125 TURISMO, 1967, blu medio, restaurata, targa oro ASI, FIM, targata Roma, tutta originale oppure scambio con Alfa Romeo 75, visibile a Palermo, € 2000
3403937715

INNOCENTI

LAMBRETTA, 1949, rosso, I serie, ASI, targa e documenti originali, conservata, visibile a Ancona, € 6500
335327795

LAMBRETTA 125 LD, 1957, completa con documenti originali e in regola, visibile a Macerata, € 2190
3283787456

LAMBRETTA 125 LD, 1954, beige, tutti gli accessori dell'epoca, completamente e perfettamente conservata, originale, visibile a Brescia, € 2700
3484796030

LAMBRETTA 150 D, 1955, panna, serie speciale frat. Pitotti Roma, accessori particolari, targa e documenti originali, restaurata nuova, visibile a Torino, € 6500
3334180153

LAMBRETTA LD, 1954, beige, completa, con documenti originali dell'epoca, visibile a Macerata,
3283787456

KAWASAKI

Z 500, 1980, nero, unico proprietario, km 14.000, come nuova, originale, visibile a Milano, € 3000
3477890882

MALANCA

COMPETIZIONE, 1970, cinquantini d'epoca, vari modelli, Garelli Rekord, Omer, Beta da enduro, Testi, no perditempo, visibili ad Ancarani, € 500
3478494952

MONDIAL

SIDECAR, 1954, nero-bianco, 200 cc, omologato ASI oro, documenti e targhe originali, pezzo unico in Italia, visibile a Siena, € 10.000
3334862534

MOTO GUZZI

AIRONE MILITARE, 1952, verde, restaurato con paragambe e contachilometri originale Guzzi, ottimo, reimmatricolato civile 11975, visibile a Grosseto, € 7000
3427795630

LE MANS III, 1982, rosso-nero, conservata, qualsiasi prova, FMI, vendo o scambio con Fiat 500 B/N. Prezzo trattabile, visibile a Livorno, € 6000
3479375856

MOTOBI

CATRIA 175 LUSO, 1957, rosso nero, prezzo trattabile, da restaurare, visibile a Cosseria, € 1500
019519447

PIAGGIO

VESPA SPECIAL, 1985, bianco, motore ottimo, carrozzeria buona, libretto originale, visibile a Foggia, € 1000
3293293489

VESPA 125, 1963, verde, conservata, targa e libretto originali, documenti in ordine, visibile a Genova, € 2700
3387952430

VESPA 125 FARO BASSO, 1954, sabbia, restauro totale 2011, perfetta e originale, targata, 3 marce, in rodaggio, www.ald-cars.it, visibile a Mantova,
0375790025 - 3498689674

RIZZATO

CALIFFONE, 1981, nero, cc 50, con documenti e libretto uso e manutenzione, visibile a Torino, € 300
3388777422

YAMAHA

XJR 1300, 2001, argento, visibile a Brescia, € 4000
3393072689

VENDO VARIE

AUTO E MOTO GIOCATTOLI, 1930-1950, Ingap, in blocco
3807233222

BOLLI D'EPOCA, 1928/1983, copie da originali, per auto e portabollo € 10, per moto € 5, s.badoni@virgilio.it, visibili a Roma,
3881221596

BOLLI PER AUTO D'EPOCA, 1923-1988, con portabollo, € 5
3423277825

CALENDARIO FERRARI, 1960

FASCE BIANCHE PER PNEUMATICI, marca Atlas, applicabili ai fianchi degli pneumatici, effetto estetico bellissimo, qualità ottima, € 60
3357081759

FLIPPER, 1970/1980, in buone condizioni, più jukebox anni 70, fare offerta
3389369456

PER ALFA ROMEO, 1980/1990, Duetto 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 alzacetro, disponibilità anche Spider 1.3 e 1.6
3389369456

PER ALFA ROMEO, Giulietta, Giulia Spider, paraurti, fanali, mascherine, minuteria varia, per SS, Duetto, Gt, Bertone, Giulia Berlina, parti di carrozzeria, meccanica 1300, 1600, 1750, 2000, hardtop
3389369456

24^a MOSTRA SCAMBIO

AUTO E MOTO STORICHE E COSE DEL PASSATO

Ricambi e Accessori

MERCATINO DI COSE DEL PASSATO

Borsa del Giocattolo e degli Hobby

DOMENICA 31 AGOSTO 2014

8° CONCENTRAMENTO DI FIAT 500

30-31 Agosto 2014

Presso Centro Espositivo

Cen.Ser.

Viale Porta Adige, 45
Orario per il pubblico
Sabato 8.30/18.00 • Domenica 8.30/17.00
Ingresso pubblico € 6,00





Via Casalini, 8
45100 Rovigo
Tel. 348 4428712
www.camsrovigo.it
info@camsrovigo.it

LA FATTORIA
CENTRO COMMERCIALE



RovigoBanca
Credito Cooperativo
Sede: ROVIGO - Via Casalini, 10 - Tel. 0425 427811 - Fax 0425 28005

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

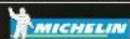
pneumatici per vetture e moto da collezione

**DISPONIBILI
PNEUMATICI
PER
FIAT 500
125 R12
CON FASCIA
BIANCA**

**AMPLIA DISPONIBILITÀ
PNEUMATICI FASCIA BIANCA
ANCHE PER 800, 1100, MAGGIOLONE,
MERCEDES, AUTO AMERICANE**

DISPONIBILITÀ PNEUMATICI MOTO

DISTRIBUTORE PER L'ITALIA



Firestone

WAYMASTER

VINTAGE RACING

RE Goodrich

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

largeTrice-ass@aol.com
www.malvern.com



TARGA FLORIO
CLASSICA

Sulle strade del mito
11-12-13-14 settembre 2014



marchioni *auto storiche*



Lancia Aurelia B51, 1951, progetto restauro

*Our Passion:
Your Passion!*



**SAREMO APERTI
TUTTO IL MESE
DI AGOSTO**

**WE WILL BE OPEN
AUGUST AS WELL**



We are on www.oldtimer.lu



Marchioni
automobili

Restauro e Vendita auto d'epoca
Sede: Via Nazionale, 7 - Villaggio Europa.
40042 Lizzano in Belvedere (Bo)

Tel +39 0534 53922 - +39 0534 53544 Fax +39 0534 55035

www.marchioniautomobili.it

e-mail: info@marchioniautomobili.it

PER ALFA ROMEO, 118 libretti uso e manutenzione originali dagli anni 60 ad oggi (in blocco, € 1200) oppure scambio con 3 libri Alfa Romeo: 6C 2500 di Anselmi, Montreal di Giuliani, GiuliettaS2/Giulia di Minerbi, visibili a Belluno, **3404839620**

PER ALFA ROMEO, 1900 Berlina, Super e Coupé, vario materiale di meccanica e carrozzeria, motori 1308 e tanto altro. paolo@classicvintagecar.it **3494726359**

PER ALFA ROMEO, 1982, Alfased 1.2 5 marce, cofani e portiere anteriori e posteriori, cuscini anteriori, carburatore Weber doppio corpo, fanalerie anteriori e posteriori, pastiglie anteriori, varia minuteria e altro. Dario **3249855385**

PER ALFA ROMEO, cerchi Millerighe, Campagnolo 5 1/2x14 interasse fori 98, perfetti e originali, visibile a Treviso, € 350 **3396994058**

PER ALFA ROMEO, 1994, Duetto 2000, terzo stop, visibile a Roma, **0376819279**

PER ALFA ROMEO, Giulia Berlina e GT, paraurti nuovi, testata e pistoni 1600, cruscotti, fanalini, strumenti, lamierati etc. **3337843998**

PER ALFA ROMEO, Giulia Super, treno cerchi BWA € 350, cerchi da 14 e 15, cofano anteriore, tutti i vetri, cruscotto strumenti € 150 **3393205230**

PER ALFA ROMEO, 1963-1964, Giulia TI 1.6, sedile anteriore unico e posteriore, buoni ma da sistemare, più pannelli porta in plastica. paolo@classicvintagecar.it **3494726359**

PER ALFA ROMEO, Giulia, Duetto, GT, GTV Bertone, ammortizzatori anteriori originali Spica. Prezzo da convenire **3930138652**

PER ALFA ROMEO, GT 2000, carburatore Weber diam. 40, tromboncini, piastra, parafranghetti, cambio rapporto 9.43, candele Lodge per GTA 47, visibili a Salerno, **3398069563**

PER ALFA ROMEO, GT 2000, carburatori Weber, tromboncini, piastra, candele, diffusori, getti benzina, visibili a Salerno, **3398069563**

PER ALFA ROMEO, 1963-1976, GT Bertone, ricambi di meccanica, carrozzeria, volanti, visibili a Ravenna, **3381500621**

PER AUTOCARRETTA OM SPA, 2 assali e 4 ruote **3394070270**

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, € 140 **3356961157**

PER FIAT, Balilla, cerchi in ottime condizioni, solo da verniciare. Prezzo cadauno. Ore pasti, visibili a Treviso, € 80 **042294817**

PER FIAT, Balilla, motore e cambio 3-4 marce, differenziale, avantreno, cofano e ricambi vari, ore pasti, visibili a Ferrara, **0532807186**

PER FIAT, Lancia, Alfa Romeo e Autobianchi, ricambi vari di carrozzeria e meccanica **0516133010**

PER FIAT, Topolino C, cambio, cofano, parafranghi anteriori, mascherina anteriore e vetri. Prezzo modico **3396994058**

PER GLAS, 1966-1967, motore, cambio, parabrezza, volante e altro, visibili a Bologna, **3294922467**

PER INNOCENTI, IM 3, gruppi ottici posteriori, luci targa e retromarcia nuovi, visibili a Firenze, € 200 **3339860345**

PER LANCIA, autobus urbano Esagamma 718, manuale di riparazione originale Lancia, intonso, € 38 **040300785**

PER LANCIA, Fulvia Coupé I serie, volante in mogano a due razze, perfettamente restaurato, visibile a Pescara, € 240 **330431411**

PER MASERATI, Quattroporte, Karif, Shamal, Ghibli, Biturbo, 228, 430, 3200 GT, 420, libretto uso e manutenzione **3383056562**

PER MG, MGB, cofano motore in acciaio nuovo, da verniciare, visibile a Lodi, € 270 **3358473291**

PER PEUGEOT, 204, 304, 305, 403, 404, 405, 504, ricambi di fanaleria e meccanica, in blocco o singoli, visibili a Cuneo, € 1800 **33344225614**

PER PORSCHE, 1965/1974, 356 e 911, tappeti in velluto bordato, stemma ricamato, colori: nero, beige, rosso, € 95 **3382967592**

PER PORSCHE, 356/912, marmitta in lega leggera, possibile terminale Sebring, kit: collettori, tromboncini, alte prestazioni **3382967592**

PER PORSCHE, 911, scarico in lega leggera, racing/stradale, monotubo o bitubo, alte prestazioni, Sound Porsche **3382967592**

PER PORSCHE, 1960, blu, 356, hard top originale Porsche, in buone condizioni. Contattatemi per info e foto, visibili a Treviso, € 3500 **3394310290**

PER PORSCHE, 911, carburatori Weber classici, prezzo affare, € 500 **3382578165**

PER PORSCHE, cerchi Fuchs misura 8x16 e 6x16, restaurati e perfetti, visibili a Reggio Emilia, € 2000 **3936930133**

PER PORSCHE, 1976-1989, set di 4 cerchi Fuchs mis. 8x16 e 6x16, restaurati, perfetti, in omaggio tappi copriporno, € 2000 **3936930133**

PER TRIUMPH, Spitfire 1500, quattro cerchi in acciaio, completi di gomme invernali nuove, € 200 **3384323030**

PER VOLKSWAGEN, 1969, Maggiolino, porte, parabrezza, lunotto, meccanica anteriore e posteriore, cofano posteriore, parafranghi posteriori, dinamo, motore e paraurti. In Campania **3392827568**

PER VOLKSWAGEN, Pulmino T1, T2, motore cc 1600 in buone condizioni, visibile a Treviso, **3391574406**

PER VOLKSWAGEN, T2 Combi o furgone, sedile anteriore marrone, volante, paraurti anteriore, vetri, marmitta e altri ricambi vari, visibili a Bologna, **3336467893**

PNEUMATICI DUNLOP, sportivi, d'epoca per cerchi 15x4, 15x4.5 e 15x5.5, 4 pezzi, € 700 **3394914020**

EUROTELI - LIVORNO
Tel: 0586/887456 - www.euroteli.it

Eleganti teli copriauto e coprimoto ottimamente realizzati su misura in morbidissima stoffa antigraffio, antipolvere, anticondensa, impermeabili e non, leggeri, vari colori, con personalizzazioni, lavabili in lavatrice.

SPEDIZIONE IN CONTRASSEGNO



UNA GRANDE SOLUZIONE PER TUTTI I TIPI DI SERBATOIO

TANKERITE

Ciclo anticorrosivo per la bonifica interna di serbatoi arrugginiti e ammalorati. Forma una capsula sigillante inattaccabile da benzina, alcool e carburanti.

- Prezzo Modico
- Facile utilizzo sia per moto che per auto
- Risultato garantito
- Ideale per preservare anche serbatoi nuovi
- Spedizioni rapide

Via F.lli Rosselli, 88 - BELLUNO - ITALY - Tel./Fax 0437 941203 - www.tankerite.com



MAIELI

INTERNI AUTO MAIELI

RESTAURO INTERNI AUTO STORICHE CONFORME NORMATIVE A.S.I.

MAIELI

Via F. Baracca, 3 Canedole (MN)
Tel.: 0376 - 695105
Fax: 0376 - 695300
e-mail: maieli@inwind.it
www.interniautomaieli.com



nanni BOLOGNA
SPICCATI

Tel. 348.8852994 - 338.3096922
Fax 051/969855

www.fiat500sport.com

RICAMBI E ACCESSORI
SPORTIVE CORSA PER
Fiat 500 D/F/L/R - 126
ABARTH 595/695
GIANNINI 500/590/650



Paolini

www.paolini.it

Tel. 071 6620010

Interni d'Autore
new & old cars



IMMATRICOLAZIONI
AUTO INGLESI E AMERICANE
(d'Epoca e Moderne)

- ASSISTENZA PRATICHE A.S.I. (CRS, Iscrizioni, ecc.)
- CONSULENZA ALL'ACQUISTO, ANCHE SU E-BAY E INTERNET
- ASSISTENZA EXPORT-IMPORT E DOGANALE, SPEDIZIONI E TRASPORTI
- REIMMISSIONI AL TRAFFICO DI VEICOLI RADIATI; OMOLOGAZIONI ECE/CEE
- CASI DIFFICILI E CON PROBLEMI DI DOCUMENTAZIONE

AGENZIA "A.C.S."
Via Zambonate, 73 - 24122 BERGAMO
Tel.: (+39) 035/23.30.77
Fax: (+39) 035/24.04.41
www.acs-bergamo.it
e-mail: agenziaacs@yahoo.it



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 550 MARANELLO, 1999,
OTTIME CONDIZIONI



A.R. 2500 FRECCIA D'ORO, 1948,
PER MILLE MIGLIA



FIAT DINO COUPE',
INTERNO IN PELLE COME NUOVO



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



SLIA SPRINT 850 RAGGI, 1976,
MOLTO BELLA



CITROEN DS 23 PALLAS, 1973
COME NUOVA



MAGGIOLINO OVALINO, 1954,
ASI, DA CONCORSO



MERCEDES PAGODA 230 SL, 1966,
ASI, CAMBIO AUTOMATICO,
OTTIME CONDIZIONI



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 MANICALE



RENAULT 5 MAXI TURBO 1, 1981
KM 32000 ORIGINALI



ALFA ROMEO JUNIOR Z, 1300, 1970,
COME NUOVO

PUBBLICITÀ DI AUTOMOBILIA,
1940/1960, cartelli di pubblicità di
automobilista



3357081759

PUBBLICITÀ DI AUTOMOBILIA,
1950/1960, Ferrari, Alfa Romeo, Lancia



3357081759

RIVISTA, 1906, targa Florio Rapiditas



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 RUOTECCLASSICHE, in blocco o
singolarmente, prezzo da vero affare

3291332341

TENDA AIR CAMPING, con scaletta per
tetto dell'auto, con grondaia, anche
fuoristrada, visibile a Bologna, € 300

3336467893

CORVETTE

C1, 2013, rosso, console a parete, replica,
scala 2/3, disponibile anche Porsche 911,
cm. 105x50, kg. 10, € 990, visibile a
Appiano,



3357495925

C1, 2013, rosso, replica, scala 2/3, motore
a benzina, cm. 275x114x97, freni a disco,
differenziale, due posti, kg. 190, € 13.332,
visibile a Appiano,



3357495925

DE SANCTIS

FORMULA JUNIOR 1.1, 1958, rosso, telaio
n. 005, motore Fiat 1100, cerchi Amadori,
72cv, trascorsi agonistici poi restaurata con
cura, € 55.000, mart.356@gmail.com,
visibile a VITERBO,

3477443740

FIAT

500, 2013, bianco, sofa con lamiera della
Fiat, anni 70, cm. 133x85x100, tessuto in
alcantara, € 5368, visibile a Appiano,



3357495925

JEEP

WILLYS, 2013, verde, replica, scala 2/3,
motore a benzina, cm. 225x144x95, freni a
disco, differenziale, due posti, kg. 190,
visibile a Appiano,



3357495925

PINES-CR

AUTOMOBILINE A PEDALI, 1950/1960,
da corsa



3357081759

COMPRO AUTO

LANCIA

DELTA HF 1600 I.E. TURBO, 1991-1992,
bianco, grigio, rosso, cerco in eccellenti
condizioni, unico proprietario, originale e
inurtata, pagamento in contanti

3398400771

FULVIA COUPÉ, 1966, Blu Mendoza, ASI,
leva lunga, documenti e targa, visibile a
Ancona, € 10.500

335327795

PORSCHE

911, 1963-1996, 912, 964 e 993, gruppo di
amatori acquista, massima serietà

3393691737

912 TARGA, in Italia, anno e colore
indifferenti, in contanti, € 20.000

0033611507411

ROLLS ROYCE

CABRIOLET, 1930-1945, qualsiasi
modello ma cabriolet, pago contanti,
condizioni ottime di motore e carrozzeria,
possibilmente bicolore

055841047

TRIUMPH

1500/1500 TC, 1976, bianco, blu, marrone,
bicolor, perfetta nel motore, nell'impianto
elettrico, sospensioni e carrozzeria, non
importa la guida, max. 2000 €, in
Lombardia

3405335918

ITALIA 2000, 1960, carrozzeria Vignale



00330619640879

VOLKSWAGEN

MAGGIOLINO CABRIOLET (TYP 15),
1961-1963, 6V, colore indifferente, prezzo
coerente, a Parma. acuanre@libero.it

3388641668

COMPRO MOTO

YAMAHA

XS 1100, 4 cilindri, 1978, in ottime
condizioni e originale, tutti i colori,
possibilmente con cupolino

3356665037

COMPRO VARIE

AUTO D'EPOCA IMPORTANTE, parziale
permuta mio favore con appartamento 170
mq nei pressi di Firenze

3389540573

AUTOMODELLI, anni 60/90, scala 1:43 e
1:18, Minichamps, Politoys, BBR, obsoleti,
kit ecc, cerco sempre collezioni
e.sard@libero.it

022367505

FOTO E RIVISTE, 1952/1957, Alfa Romeo
1900 delle mostre di Parigi, Torino, Ginevra,
ar.00177@yahoo.co.uk

44403785984

MODELLISMO, trenini, macchinine, giochi
in latta Marklin, Rivarossi, Dinky Toys,
Corgi, Schuco etc.

3466800367

PER FERRARI, libretti uso e
manutenzione, brochure, annuari e vario
materiale cartaceo fino a metà anni 70

3283056562

RIVISTE, Autosprint dal 1961 al 1969,
Motor Italia, Ruoteclassiche, Tam di
Quattroruote e Speciali Domus, libri, riviste
ed annuari sulla Ferrari, Motociclismo dal
1914 al 1970, Motociclismo d'epoca, vecchi
libri e riviste su auto e moto ante e dopo
guerra

3472303761

www.turatello.it
info@turatello.it
Tel. 049.9070126
Fax 049.9070323

TURATELLO RIMORCHI

www.maggiolinoestore.com

Pensa in grande,
scegli Maggiolino Restore.
Ricambi accessori e rarità
per Volkswagen d'epoca.

Via Adda, 8 - 65128 Pescara - tel.: 085 4326869 info@maggiolinoestore.com

TURI GIUSEPPE AUTORICAMBI
Via Berretta Rossa, 66/2 - 40133 Bologna
Tel. 051/384831 - Fax 051/384865
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 Motta
- Auto d'epoca italiane e straniere
- Applicazioni industriali
- Carrelli elevatori

CUSCINETTI SPECIALI E RARI dal 1910

051 6259282 - deghen@libero.it

PER FARE PUBBLICITÀ SU RUOTECCLASSICHE

► CHIAMA LO **02 82472560**

► OPPURE MANDA UN EMAIL A:
pubblicità@edidomus.it

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

STUDIO NICOLINI BRUNO SNC



Via Pasteur 6/e, 42100 Reggio Emilia
tel. 0522/551061 fax 0522/558131,
e-mail: nicolini@sermetra.it

**Pratiche automobilistiche ad elevato
grado di difficoltà**



2CV PALACE s.r.l.
Via Regina Margherita, 123
20050 MACHERO (MI)

cell. 347/5236601
tel./fax 039/2458508
e-mail: 2cv.palace@live.it

Accessori, assistenza, manutenzione, ricambi,
restauro, revisioni e consulenze per 2CV e derivate
e tutte le utilitarie anni "60-70-80"

PER CARBURATORI AUTO STORICHE

CELL. 338-3146038

Pizzarelli Fausto

**RICAMBI
E ACCESSORI
AUTO D'EPOCA**

TUTTO PER FIAT 500 e 600 INTERNI
CONVULSI - CAPOTTE PEDANE ecc.
SILANMI E SCRITTE PER AUTO D'EPOCA

REGGIO EMILIA Tel. / Fax (0522) 991135
Portatilo (0337) 569941

AUTORICAMBI

SASSI

Web: <http://www.autoricambisassi.com>
E-mail: sassi@autoricambisassi.com

RICAMBI PER CARROZZERIE
VEICOLI D'EPOCA - FIAT, ALFA, LANCIA:
LAMIERATI, PARAUENTI, SCITTE,
COPPE RUOTA, VOLANTI, MASCHERINE,
FARI, FANALINI, SPECCHI,...

10154 Torino - Via Maddalene 15-17
Tel. 011/2470358 fax 011/2410966



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



TAPPEZZERIA CLASSICA

By Olmi

**SPECIALIZZATA IN INTERNI
PER AUTO D'EPOCA**

Interni Omologabili ASI
Via Botnina di S. Sebastiano, 30 Bottegone (Pistoia)
Tel/Fax 0573-544896 • Cell. 3395789431
www.classicabylmi.it
e-mail: classicabylmi@alice.it

MAC RESTAURI

CITROËN D'EPOCA

0362 305873

347 0645735

338 1757047

Desio (Milano)

Via Bolto, 9

www.macrestauri.com

RICAMBI ROSSOCORSA

**VENDITA RICAMBI AUTO D'EPOCA,
SPECIALIZZATI IN RICAMBI LANCIA FULVIA**

www.ricambirossocorsa.it
info@ricambirossocorsa.it

Walter Bertolla mobile +393406502690

CROMATURA BON RENATO

SnC



Trattamenti industriali e
artigianali:

- Restauro auto e moto d'epoca
- Restauro accessori nautici
- Restauro oggettistica varia
- Nichelatura lucida ed opaca
- Cromatura bianca e nera
- Ramatura
- Lucidatura e micro-sabbatura

Viale Cruto, 24 10090 Bruino (To)
tel. 011/9087900 fax 011/9089847

www.cromaturabon.com

commerciale@cromaturabon.com

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

BORGH EPOCA

Pneumatici e gomme d'epoca

Tel. 0532.7732 51/458579

Viale po 90/a-d, 44100 Ferrara

Fax 0532.774095 - borghipneumatici@gmail.com

CERCHI per auto d'epoca
dagli anni '60 ad oggi

Reperimento cerchi rari

DAVIDE TASSI

Via Marconi 35 - 44012 BONDENO (FE)
Cell. 347/2511545 - tassi.davide@yahoo.it

www.cerchiautodepoca.com

C'era una volta. E ci sarà domani.

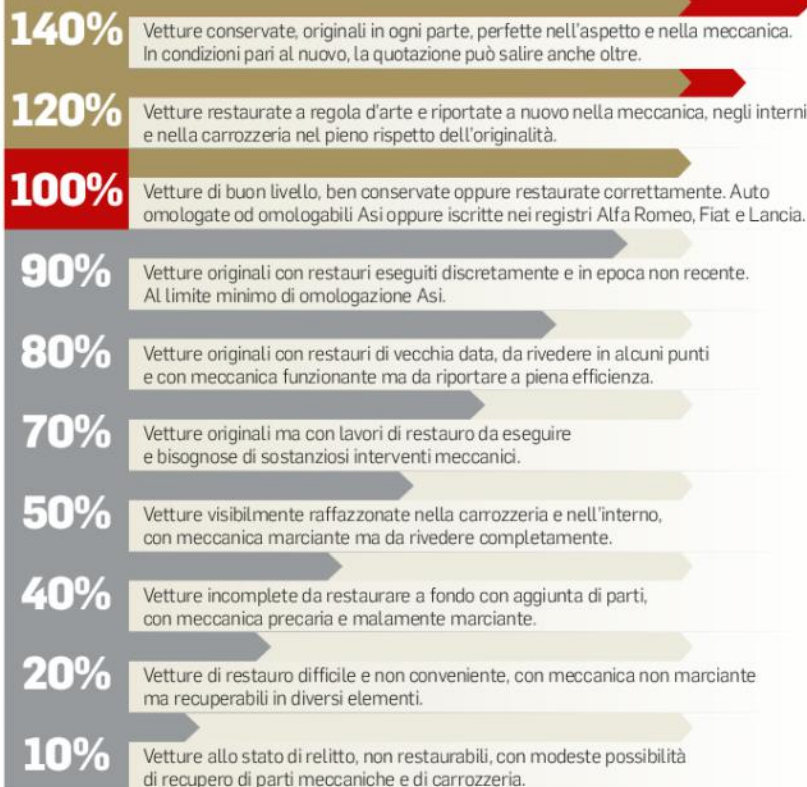
Non lasciare che la tua Stella d'epoca diventi
solo una leggenda. Per mantenerla al meglio,
scegli l'esperienza di Bonera Group: il Mercedes-Benz
Service che si prende cura anche delle auto storiche.

Visita il sito boneragroup.it e vieni a trovarci.



Mercedes-Benz

10 GRADI DI VALORE



IL PREZZO DI RUOTECCLASSICHE

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				ALFA ROMEO ITALIA			
500 BERLINA	479	1957-63	15.000	1000 BERLINA CORSA	982	1965-67	32.000	ACMA 2500 S FRECCIA D'ORO	2443	1947-52	100.000	6C 2500 S VILLA D'ESTE	2443	1949-52	350.000
500 COUPÉ ZAGATO	479	1957-59	22.000	2200 COUPÉ 2+2 ALLEMANO	2160	1959-60	25.000	VESPA 400	393	1958-64	9.000	6C 2500 SS CABRIOLET	2443	1946-51	250.000
595	594	1963-71	18.000	2200 CABRIOLET ALLEMANO	2160	1959-60	28.000	RL N/S	2916-2994	1922-25	180.000	1900	1884	1950-54	22.000
595 SS	594	1964-71	20.000	2400 COUPÉ ELLENA	2323	1961-63	25.000	RL TURISMO	2994	1925-27	140.000	1900 TI	1884	1952-54	25.000
695	690	1964-71	22.000	2400 COUPÉ ALLEMANO	2323	1963-65	27.000	RL SUPER	2994	1925-27	250.000	1900 SUPER	1975	1954-59	22.000
695 SS	690	1964-71	25.000	1300 BERLINETTA SIMCA	1280	1962-64	85.000	RLSS	2994	1925-27	250.000	1900 TI SUPER	1975	1954-57	28.000
695 SS ASSETTO CORSA	690	1965-71	30.000	2000 BERLINETTA SIMCA	1946	1963-64	120.000	RM N/S/U	1944-1996	1923-26	70.000	1900 PRIMAVERA	1975	1955-57	35.000
750 BERLINA	747	1965-61	18.000	AC GRAN BRETAGNA				6C 1500 NORMALE	1487	1927-29	80.000	1900 SPRINT I SERIE	1884	1951-53	70.000
750 COUPÉ ZAGATO	747	1965-57	45.000	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 RECORD MONZA ZAGATO	747	1958-59	50.000	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
750 SPIDER ZAGATO	747	1957-59	40.000	ACEA (MOTORE AC) COUPÉ	1991	1954-60	45.000	6C 1750 SPORT	1752	1929-33	200.000	6C 1750 S (MODELLO 1956)	1975	1955-58	60.000
850 RECORD MONZA ZAGATO	785-847	1959-61	60.000	ACEA (MOTORE AC) COUPÉ	1991	1954-60	45.000	6C 1750 TURISMO	1752	1929-33	100.000	AR 51 «MATTIA»	1884	1951-53	18.000
850 TC BERLINA	847	1961-65	22.000	ACEA (MOTORE BRISTOL) COUPÉ	1971	1954-63	90.000	6C 1750 GRAN TURISMO	1752	1930-33	200.000	DAUPHINE	845	1960-64	3.500
850 TC NÜRBURGRING CORSA	847	1961-66	27.000	ACEA (MOTORE BRISTOL) COUPÉ	1971	1954-63	65.000	6C 1750 GRAN TURISMO	1752	1930-33	700.000	GIULIETTA I SERIE	1290	1955-59	12.000
850 STRADALE ZAGATO	847	1960-61	50.000	COBRA 260	4261	1962-63	300.000	6C 1750 GRAN TURISMO COMPR.	1752	1933-32	350.000	GIULIETTA II SERIE	1290	1959-61	11.000
MONDOMILE SCORPIONE/GT	982	1961-63	60.000	COBRA 289 MK2/MK3	4736	1962-65	500.000	6C 2300	2336	1932-34	1.500.000	GIULIETTA III SERIE	1290	1961-63	10.000
OT 850 BERLINA	847	1964-68	10.000	COBRA 427	6997	1964-68	450.000	6C 2300 TURISMO/B LUNGO	2309	1934-39	130.000	GIULIETTA TI SERIE	1290	1957-59	14.000
OT 1000	982	1964-68	12.000	COBRA MK IV	4942	1963-67	100.000	6C 2300 GRAN TURISMO/B CORTO	2309	1934-39	150.000	GIULIETTA TII SERIE	1290	1959-61	13.000
OT 1000 COUPÉ	982	1964-68	15.000	COBRA 212 S/C V8 / MK IV CRS	3506-4942	1999-00	90.000	6C 2900A	2905	1936	1.500.000	GIULIETTA TIII SERIE	1290	1961-65	12.000
OTR 1000 COUPÉ	982	1964-68	17.000	428 FRUA COUPÉ/SPIDER	6989	1967-73	40.000	6C 2500 SUPER SPORT	2443	1939-45	60.000	GIULIETTA SPRINT I SERIE	1290	1956-58	30.000
OT 1300/124	1280	1966-69	14.000	3000 ME	2994	1979-84	12.000	6C 2500 SPORT	2443	1939-45	130.000	GIULIETTA SPRINT II SERIE	1290	1958-59	27.000
OT 1300 SCORPIONE SS/FLOMBARDI	1280	1969-71	18.000	SUPERBLOWER/CRS/COBRA	3506-4942	1997-04	100.000	6C 2500 SUPER SPORT	2443	1939-43	150.000	GIULIETTA SPRINT III SERIE	1290	1959-62	25.000
OT 1300 PROTOTIPO	1280	1965-68	85.000	ACM ITALIA				6C 2500 COLONIALE	2443	1939-42	45.000	GIULIETTA SPRINT VELOCE I SERIE	1290	1956-58	35.000
OTR 1000 COUPÉ BERTONE	982	1965-67	17.000	10.1 ENDURO/OFF 4WD	1588-1595	1988-93	1.000	6C 2500 TURISMO	2443	1946-50	65.000	GIULIETTA S.V.I. SERIE «CONFORT»	1290	1958	32.000
OTSS 1000 COUPÉ	982	1964-68	18.000									GIULIETTA SPRINT VELOCE II SERIE	1290	1958-62	30.000
1000 BERLINA	982	1962-67	25.000									1300 SPRINT	1290	1963-65	23.000
1000 BERLINA CORSA	982	1962-64	30.000									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 L9TD	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	1955-58	40.000	ALFETTA GTV 2000/2000L	1962	1976-80	6.500	146 L716V	1712	1994	1.500	ANSALDO ITALIA			
GIULIETTA SPIDER II SERIE	1290	1958-61	37.000	ALFETTA GTV 2000 AMERICA	1962	1979-80	7.000	146 TI 20 T SPARK	1970	1995-99	2.000	4C TORPEDO			
GIULIETTA SPIDER III SERIE	1290	1961-62	35.000	ALFETTA GTV TURBODELTA	1962	1979-80	18.000	146 L9 TD	1929	1994	1.000	4F TORPEDO	1847	1923-26	35.000
GIULIETTA SPIDER VELOCE I SERIE	1290	1956-58	45.000	ALFETTA GTV 2.0	1962	1980-82	6.000	156 2.0 JTS	1970	2002-04	1.500	22 BERLINA	1847	1926-28	35.000
GIULIETTA SPIDER VELOCE II SERIE	1290	1958-61	42.000	GTV 2.0	1962	1983-87	6.000	156 2.5 V6 24V	2492	1997-04	1.500	70.000			
GIULIETTA SPIDER VELOCE III SERIE	1290	1961-62	40.000	ALFETTA GTV 2.0 GRAND PRIX	1962	1981-82	7.000	156 6TA	3179	2001-04	11.000	ARMSTRONG SIDDELEY			
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	GRAN BRETAGNA			
GIULIA SPRINT SPECIALE	1570	1962-65	40.000	GTV 2.5	2492	1983-87	8.000	156 6TA SPORTWAGON	3179	2001-04	10.000	30	4960	1919-32	35.000
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	18/18 MK II	2318-2872	1921-27	30.000
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	4/14 / 4/14 MK II	1852	1923-29	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	15	1900-1928	1927-30	20.000
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	20 LONG/20 SHORT	2872	1927-32	25.000
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	1236-1434	1928-31	18.000
GIULIA TI (FRENI A DISCO)	1570	1963-67	8.000	ALFA 6 2.0	1997	1983-86	4.000	166 II SERIE 2.5 V6 24V	2492	2003-04	2.500	NEW 20	3190	1932	25.000
GIULIA TI SUPER	1570	1963-64	30.000	ALFA 6 2.5 Q. ORO	2492	1983-86	5.000	166 II SERIE 3.0 V6 24V	2959	2003-04	3.000	SPECIAL	4960	1932-39	40.000
GIULIA 1300	1290	1964-71	7.000	ALFA 6 2.5 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	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/L1.54X4 (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	1570	1965-72	6.000	33 Q. VERDE	1490	1984-86	2.500	GT 2.0 JTS	1970	2003-04	3.000	16-SIX	1990	1939	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 1.3	1290	1972-74	5.000	33 4X4 GIARDINETTA	1490	1984-87	2.000	ALLARD GRAN BRETAGNA							
GIULIA SUPER 1.6	1570	1972-74	6.000	33 L7/L7 IE	1712	1986-89	1.500	J2 ROADSTER	3917	1946-51	90.000	16 LANCASTER/TYPHOON	1991	1945-49	15.000
GIULIA NUOVA SUPER 1.3	1290	1974-77	4.500	33 L7 Q.V.	1712	1986-89	2.500	ALPINA-BMW GERMANIA							
GIULIA NUOVA SUPER 1.6	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	16 HURRICANE	1991	1945-49	20.000
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 WHITLEY/TY PHOON	2309	1949-53	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	18 HURRICANE	2309	1949-53	22.000
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	18 LIMOUSINE	2309	1950-51	17.000
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 348/LIMOUSINE	3435	1953-60	25.000
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	SAPPHIRE 234	2290	1955-58	22.000
GIULIA GT JUNIOR L3	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	SAPPHIRE 236	2309	1955-57	18.000
GIULIA GT JUNIOR L6	1570	1972-74	14.000	NUOVA 33 L3 SPORT WAGON	1351	1990-94	1.000	87 4.4 V8	4398	2004	12.000	STAR SAPPHIRE/LIMOUSINE	3990	1958-60	28.000
GIULIA GT JUNIOR ZAGATO L6	1570	1972-74	10.000	NUOVA 33 L8 TD INTERCOOLER	1779	1990-94	750	ROADSTER S	3346	2003-04	12.000	ARO ROMANIA			
GIULIA GTA1600	1570	1965-69	100.000	NUOVA 33 L8 TD INTERCOOLER S.W.	1779	1990-94	750	M 461 C							
GIULIA GTA1300 JUNIOR	1290	1968-72	75.000	NUOVA 33 L7 IE	1712	1990-94	1.000	SERIE 240							
GTAM	1995	1970-71	150.000	NUOVA 33 L7 IE SPORT WAGON	1712	1990-94	1.000	10							
GIULIA 1600 SPRINT GTC	1570	1964-66	25.000	NUOVA 33 L7 IE 4X4	1712	1990-94	1.500	ASA ITALIA							
1600 SPIDER (DUETTO)	1570	1966-68	16.000	NUOVA 33 L3 IE. SPORT W. 4X4	1351	1992-94	1.500	A106 NORMALE	747	1955-60	15.000	1000 GT COUPE	1032	1962-67	65.000
1750 GRAN SPORT 4R ZAGATO	1570	1965-67	25.000	NUOVA 33 L7 IE. SPORT W. 4X4	1712	1990-94	1.500	A106 MILLE MIGLIA	747	1955-60	17.000	1000 GT SPIDER	1032	1963-67	75.000
2000	1975	1958-62	8.000	NUOVA 33 L7 IE. PERMANENT 4/04	1712	1991-94	2.000	A106 BERLINETTA	747	1961	15.000	ASIA MOTORS COREA DEL SUD			
2600	2584	1962-69	10.000	NUOVA 33 L7 IE. PERM. 4 S.W./Q4 S.W.	1712	1991-94	2.500	A106 CABRIOLET	747	1958-60	15.000	ROCTA (TUTTI I MODELLI)	1789	1990-94	1.000
2600 DE LUXE (OSI)	2584	1965-67	11.000	NUOVA 33 L7 IE. 16V Q.V.	1712	1990-94	2.000	A106 BERLINETTA	845	1958-65	17.000	ASTON MARTIN GRAN BRETAGNA			
2000 SPRINT	1975	1960-62	14.000	NUOVA 33 L7 IE. 16V Q.V. S.W.	1712	1990-94	2.000	A108 2+2	845	1961-64	13.000	1.5 LITRE OHC	1495	1927-32	80.000
2600 SPRINT	2584	1962-66	16.000	NUOVA 33 L3 IE IMOLA	1351	1992-94	1.500	A108 2+2	904	1961-63	13.000	INTERNATIONAL	1495	1927-32	150.000
2600 SZ	2584	1965-68	55.000	ALFA 75 1.6/L6 IE/L9/L8 IE	1570-1779	1985-91	3.000	A110 COUPE (51 CV)	956	1963-64	20.000	LE MANS	1495	1932-33	150.000
2000 SPIDER TOURING	1975	1958-61	35.000	ALFA 75 2.0	1962	1985-89	3.500	A110 BERLINETTA (55 CV)	956	1963-65	20.000	ULSTER	1495	1934-36	150.000
2600 SPIDER TOURING	2584	1962-65	40.000	ALFA 75 2.0 TWIN SPARK	1962	1987-92	5.000	A110 CABRIOLET (51 CV)	956	1963-64	15.000	MK II ROADSTER	1495	1934-36	80.000
33 STRADALE	1995	1967-69	1.000.000	ALFA 75 1.8 INDY	1779	1991-92	3.500	A110 GT4 (51 CV)	956	1963	13.000	2 LITRE ROADSTER	1950	1936-40	65.000
1750	1779	1968-72	7.000	ALFA 75 2.0 TWIN SPARK S.N.	1962	1991-92	6.000	A110 BERLINETTA (66 CV)	956	1963-64	22.000	2 LITRE DB11	1970	1948-50	65.000
1750 GT VELOCE I SERIE	1779	1968-70	16.000	ALFA 75 2.5 V6 Q.V.	2492	1985-92	7.000	A110 BERLINETTA	1108-1149	1964-69	25.000	DB2 COUPE	2580	1950-53	80.000
1750 GT VELOCE II SERIE	1779	1970-72	15.000	ALFA 75 3.0 V6	2959	1987-92	8.500	A110 CABRIOLET	1108	1964-69	18.000	DB2 CABRIOLET	2580	1950-53	120.000
1750 SPIDER VELOCE	1779	1967-69	16.000	ALFA 75 TURBO/TURBO AMERICA	1779	1986-90	7.000	A110 GT4	1108	1964-69	13.000	DB2/4-MK2-MK3 COUPE	2580-2922	1953-59	100.000
SPIDER VELOCE 1750	1779	1969-72	13.000	ALFA 75 TURBO QUADRIFOGLIO V.	1779	1990-91	8.000	A110 CABRIOLET	1289	1966-69	20.000	DB2/4-MK2-MK3 CABRIOLET	2580-2922	1953-59	140.000
2000 BERLINA	1962	1971-77	9.000	ALFA 75 TURBO EVOLUZIONE	1779	1987-88	13.000	A110 BERLINETTA	1289	1966-69	30.000	DB4 COUPE	3670	1958-63	150.000
2000 GTV	1962	1971-76	17.000	ALFA 75 2.0 TURBODIESEL	1995	1985-92	2.000	A110 CABRIOLET	1289	1966-69	18.000	DB4 COUPE	3670	1958-63	200.000
2000 SPIDER VELOCE	1962	1971-82	15.000	ALFA 75 2.4 TD	2383	1988-92	2.000	A110 GT4	1289	1966-69	18.000	DB4 GT	3670	1959-61	

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
DB7 VOLANTE	3239	1996-99	26.000	A62.8 V6 30V	2771	1997-01	2.000	METROPOLITAN COUPÉ	1500	1954-62	5.000	AL12 ABARTH (58 CV)	982	1971-76	6.500
DB7 VANTAGE	5935	1999-03	30.000	A62.8 V6/2.8 V6 30V AVANT	2771	1994-98	2.000	METROPOLITAN DHC	1500	1954-62	8.000	AL12 ABARTH (70 CV)	1049	1975-77	5.500
DB7 VANTAGE VOLANTE	5935	2000-03	34.000	A62.8 V6 30V AVANT	2771	1998-01	2.500	GIPSY	2199	1958-67	7.000	AL12 ABARTH (70 CV) 5 MARCE	1049	1977-85	5.000
DB7 GT	5935	2003	33.000	A64.2 V8	4172	1998-02	3.000	SEVEN (MINI)	848	1959-64	6.500	Y10 FIRE/LX/TOURING	999-1049	1985-90	1.000
VANQUISH	5935	2001-04	40.000	S6 2.2 20V/4.2 V8	2226-4172	1994-97	2.500	SEVEN (MINI)	848-998	1965-70	4.500	Y10 TURBO	1049	1985-88	2.500
DB9	5935	2004	33.000	S6 AVANT 2.2 20V/4.2 V8	2226-4172	1994-97	3.000	SEVEN (MINI) COUNTRYMAN	848-998	1961-70	5.500	Y10 4WD/FIRE L1 4WD	999-1108	1986-95	1.500
DB9 VOLANTE	5935	2004	35.000	S6 4.2 V8	4172	1999-03	3.000	MINI COOPER	997	1961-63	12.000	Y10 FIRE L.E./LX/ELECTRONIC	999-1108	1987-94	1.000
				S6 4.2 V8 AVANT	4172	1999-03	3.500	MINI COOPER	998	1964-68	10.000	Y10 1.3 I.E./GT L.E.	1297-1301	1987-94	2.000
				RS6 4.2 V8 QUATTRO	4172-41720	2002-04	5.000	MINI COOPER S	1071	1963-64	14.000				
				RS6 4.2 V8 QUATTRO AVANT	4172	2002-04	6.000	MINI COOPER S	1275	1963-69	17.000	BANTAM STATI UNITI			
				A62.8 V6/2.8 V6 30V QUATTRO	2771	1994-98	2.500	MINI COOPER S	970	1964-65	15.000	40 BRC	1835	1940-41	15.000
				A62.8 V6 30V QUATTRO	2771	1998-02	3.500	MINI MOKE	848	1964-68	8.000				
				A63.7/4.2 V8 QUATTRO	3697-4172	1994-98	3.000	BMC MINI MOKE (AUS)	998	1969-70	6.000	BENTLEY GRAN BRETAGNA			
				A63.7/4.2 V8 40V QUATTRO	3697-4172	1998-02	4.000	BMC LEYLAND MOKE (AUS)	998	1970-81	5.000	4 1/2 LITRE TORPEDO	4398	1927-31	250.000
				A86.0 W12 48V QUATTRO	5998	1999-02	5.000	LEYLAND M. CALIFORNIA (AUS)	998-1275	1974-77	6.000	6 1/2 LITRE TORPEDO	6597	1926-30	350.000
				A8V8 3.7/4.2 QUATTRO (II S.)	3697-4172	2002-04	5.500	1100/1100 MK2	1098	1964-70	2.500	8 LITRE TORPEDO	7983	1930-32	500.000
				A83.0 V6 (II S.)	2976	2003-04	4.000	1100/1300 COUNTRYMAN	1098-1275	1966-74	3.000	3 1/2 LITRE CABRIOLET	3669	1933-36	75.000
				A84.0 TDI QUATTRO (II S.)	3936	2003-04	4.500	1300/1300 GT	1275	1967-74	3.000	4 1/4 LITRE CABRIOLET	4257	1936-39	65.000
				A86.0 W12 48V (II S.)	5998	2002-04	6.000	1300 TRAVELLER	1275	1971-74	2.500	MK VI	4257	1946-51	35.000
				S8 4.2 V8 32V	4172	1996-98	4.000	1800/1800 MK2	1798	1964-74	2.000	MK VII	4566	1951-52	30.000
				S8 4.2 V8 40V	4172	1999-02	5.000	3 LITRE	2912	1967-71	2.500	R TYPE	4566	1952-55	40.000
				A83.0 TDI QUATTRO (II S.)	2967	2003-04	4.000	FXD TAXI	2178-2520	1958-81	4.500	R TYPE CONTINENTAL	4566	1953-55	180.000
				A31.8 20V TURBO	1781	1996-02	1.500	CARBODIES TAXI	2286-2664	1982-97	3.500	S I	4887	1955-59	38.000
				A31.8 20V TURBO QUATTRO	1781	1998-02	2.000	MAXI (TUTTI I MODELLI)	1485-1748	1970-82	1.000	S I CONTINENTAL	4887	1955-59	130.000
				S3	1781	1999-02	4.000	ALLEGRO (TUTTI I MODELLI)	1098-1748	1973-82	1.000	S II	6230	1959-62	40.000
				A33.2 V6 24V (II S.)	3189	2003-04	4.500	PRINCESS 1800 HL	1798	1974-80	1.000	S II CABRIOLET	6230	1959-62	110.000
				TT	1781	1998-04	5.000	MINI/MINI E/MINI H.E/MAYRAIR/CITY	998	1981-90	3.000	S III	6230	1962-66	42.000
				TT QUATTRO	1781	1998-04	6.000	LEYLAND MINI MOKE (P)	998	1980-90	7.000	S III CABRIOLET	6230	1962-66	120.000
				TT 3.2 V6 24V QUATTRO	3189	2003-04	7.000	CAGWA MINI MOKE (I)	998	1991-93	7.500	T	6230	1965-70	22.000
				TT ROADSTER	1781	1999-04	6.500	MINI CLUBMAN	998	1971-75	3.500	T CONVERTIBLE	6230	1967-70	45.000
				TT ROADSTER QUATTRO	1781	1999-04	7.500	MINI CLUBMAN GT	1275	1971-75	3.500	T	6750	1971-77	20.000
				ALLROAD 2.7 V6 30V	2671	2000-04	3.000	MINI CLUBMAN ESTATE	998-1098	1974-82	3.500	T2	6750	1977-80	22.000
				ALLROAD 4.2 V8 40V	4363	2002-04	4.000	METRO L0 (TUTTI I MODELLI)	998	1980-90	1.000	CORNIC TWO DOOR	6750	1971-77	30.000
				A4 V6 3.0 30V (II SERIE)	2976	2001-04	2.500	METRO L3/L3 S/L3 HLE/AUTOM.	1275	1980-90	1.000	CORNIC TWO DOOR	6750	1977-81	32.000
				S4 4.2 V8 40V (II SERIE)	4363	2002-04	3.500	METRO L3 SPORT/GS/GTA	1275	1988-90	2.000	CORNIC CABRIOLET	6750	1971-77	45.000
				S4 CABRIOLET 4.2 V8 40V	4363	2003-04	7.500	METRO MG	1275	1981-90	2.000	CORNIC CABRIOLET	6750	1977-84	42.000
				A4 3.2 V6 24V (III S.)	3123	2004	3.500	METRO VANDEN PLAS	1275	1981-87	2.000	MULSANNE	6750	1980-83	18.000
				AUSTIN GRAN BRETAGNA				METRO MG TURBO	1275	1983-90	2.500	MULSANNE	6750	1984-89	20.000
				20	3601	1921-31	13.000	MAESTRO (TUTTI I MODELLI)	1275-1598	1983-91	1.000	MULSANNE TURBO	6750	1982-91	28.000
				20 II SERIE	3400	1932-38	12.000	MAESTRO MG	1598-1994	1983-90	1.500	MULSANNE S	6750	1987-93	22.000
				12	1661-1861	1921-35	9.000	MAESTRO MG TURBO	1994	1988-90	1.500	EIGHT	6750	1984-93	20.000
				12 (6 CILINDRI)	1496	1930-36	9.500	MONTESGOMTEGO ESTATE	1275-1994	1984-91	1.000	BROOKLANDS R	6750	1982-88	22.000
				12 (6 CILINDRI) II SERIE	1535	1938-47	9.500	MONTESGOMTEGO ESTATE 2.0 DLS	1994	1988-91	1.500	TURBO R/S/T	6750	1985-88	30.000
				10/4	1125	1932-36	8.000	MONTESGOMTEGO	1994	1984-90	1.500	CONTINENTAL R/S/T	6750	1991-02	50.000
				12/4	1535	1932-36	8.500	MONTESGOMTEGO TURBO	1994	1985-90	1.500	CONTINENTAL (CABRIOLET)	6750	1984-94	50.000
				15/9	1711	1935-37	8.500	AUSTIN HEALEY GRAN BRETAGNA				CONTINENTAL CONVERTIBLE	6750	1994-95	65.000
				14	1711	1937-39	8.500	100 BN1	2660	1953-55	30.000	CONTINENTAL SC	6750	1988-01	70.000
				SEVEN TORPEDO	747	1922-39	10.000	100 BN2	2660	1955	30.000	AZURE	6750	1995-02	65.000
				SEVEN SPIDER	747	1922-39	10.000	100 S BN2	2660	1954-55	70.000	ARNAGE RED LABEL	4398-6750	1988-02	28.000
				SEVEN BERLINA	747	1922-39	9.000	100 M BN2	2660	1956	60.000	ARNAGE RED LABEL LWB	6750	2001-02	30.000
				BIG SEVEN	900	1937-40	7.000	100/6 BN4-BN6	2639	1956-59	30.000	ARNAGE R/L	6750	2002-04	30.000
				16	2249	1932-36	10.000	3000 BN7/B7T	2912	1959-61	35.000	ARNAGE T	6750	2002-04	35.000
				16 (II SERIE)	2199	1945-49	8.000	3000 MK I BN7/B7T/B7J	2912	1961-63	40.000	ARNAGE LIMOUSINE MULLINER	6750	2002-04	50.000
				18	2510	1938-39	10.000	3000 MK II BN7	2912	1963-68	45.000	CONTINENTAL GT	5998	2003-04	50.000
				28	4016	1938-40	15.000	SPRITE MK I (FROG EYE)	948	1958-61	15.000	BERTONE ITALIA			
				EIGHT TOURER	900	1939-47	8.000	SPRITE MK II	948	1961-62	11.000	FREELIMBER/FREELIMBER 2	1596-2693	1990-95	2.000
				EIGHT BERLINA	900	1939-47	7.000	SPRITE MK III	1098	1962-66	10.000	BIANCHI ITALIA			
				TEN	1125	1939-47	7.000	SPRITE MK II	1098	1966-67	9.000	S4 TORPEDO	1287	1925-27	18.000
				A40 DORSET	1199	1947	5.000	SPRITE MK IV	1275	1967-70	8.000	S5 1300 TORPEDO	1287	1928-32	18.000
				A40 DEVON	1199	1947-52	5.000	AUTO UNION/DKW GERMANIA				S5 1500 TORPEDO	1452	1932-34	18.000
				A40 SPORTS TOURER	1199	1950-53	6.500	F 91/4	896-980	1954-62	4.500	S9 BERLINA	1452	1934-39	22.000
				A40 SOMERSET	1199	1952-54	5.000	MUNGA 4-6-8	980	1963-68	8.000	BIZZARRINI ITALIA			
				A40 CAMBRIDGE	1199	1954-57	4.000	1000/1000 S	980	1959-63	5.000	5300 GT STRADA	5358	1964-68	250.000
				A40 SOMERSET DHC	1199	1950-53	6.000	1000/1000 S COUPÉ-DE LUXE C.	980	1959-63	5.000	1900 GT EUROPA	1897	1967-68	60.000
				A80 WESTMINSTER	2639	1954-56	5.000	1000 UNIVERSAL KOMBI	980	1959-62	4.500	BMW GERMANIA			
				A80 AT LANTIC (FHC)	2660	1949-52	6.000	1000 SP COUPÉ/ROADSTER	980	1958-65	6.000	315 CABRIOLET	1490	1934-36	40.000
				A80 AT LANTIC (DHC)	2660	1949-52	7.000	AUTOBIANCHI ITALIA				326 LIMOUSINE	1971	1936-39	40.000
				A85	2639	1956-59	5.000	BIANCHINA TRASFORMA/SPECIAL	479-499	1957-62	11.000	327 COUPÉ/CABRIOLET	1971	1937-39	100.000
				A89	2912	1959-61	5.000	BIANCHINA PANORAMICA	499	1960-69	5.000	328 ROADSTER	1971	1937-39	350.000
				A105	2929	1956-59	5.000	BIANCHINA CABRIOLET	499	1960-69	14.000	501 BERLINA	1971	1952-55	17.000
				A105 VANDEN PLAS	2639	1958-59									

Grimaldi Classic Cars

Viale Monte Grappa, 15
Vigevano PV - Italy
Tel. 0381.22787

www.grimaldiauto.it
mail: p.grimaldi@grimaldiauto.it



Scarica la nostra APP
GRIMALDI AUTO

Acquistiamo con pagamento immediato auto d'epoca, usate, supercar e intere collezioni.



FIAT DINO 2.4 SPIDER 02/1971 Conservata al 100%, argento metallizzato, capote perfetta, foglio complementare, libretto di circolazione a libro, targhe nere, interni in pelle nera, è nella nostra Collezione Privata da quasi 30 anni. *Magnifica!*



MASERATI MISTRAL 3.7 ASI TARGA ORO 05/1966 AM 109 Conservata al 100%, carrozzeria impeccabile, targhe nere, motore, cambio, frizione perfetta, Radio originale Maserati dell'epoca funzionante con antenna elettrica, vetri elettrici, volante in legno, telo copri bagagliaio avvolgibile, interni in pelle nera, cerchi a raggi, cuciture del cruscotto color sabbia, bloccasterzo con serratura. *Altezzosa!*



JAGUAR E-TYPE 4.2 SPIDER 01/1968, 1 1/2 SERIE nostra da oltre 20anni, perfetta in ogni punto, targata PV, motore e carrozzeria perfetti, cofano controvento, foglio complementare, schema elettrico jaguar, libretto istruzioni originale jaguar dell'epoca, poster dello schema meccanico. *DIABOLIK!*



FORD POPULAR 1.2 ASI* Azzurra 01/1954 Funziona perfettamente, marce, freni e sterzo sono più che perfetti per un'inglesina che ha 60 anni, guida a destra, avviamento a pulsante con possibilità di messa in moto a leva dal cofano, ruota di scorta, batteria a 6V, strumenti a bordo Petrol e Amperes. *Fuori dagli schemi!*



FIAT 500 L 10/1971 Totalmente Restaurata da Professionisti, targhe nere, cerchi, sedili parte inferiore, tetto e volante color crema, la parte superiore dei sedili richiama la vernice della carrozzeria, motore originale perfetto come tutte le altre parti. *Divina!*



FIAT 1.100 H LUSO ASI* 04/1959 Restaurata da Professionisti, targhe nere, gomme con banda bianca, carrozzeria verde con tetto grigio, interni oltre la perfezione, cambio al volante, portiere controvento. *Da innamorarsi!*



MINI MOKE 1.0 CAGIVA ASI* Ultima serie con roll bar in tinta, colore rosso con interni bianchi, scritta Moke sui sedili, piping verde come le cinture di sicurezza, capote, tetto fin estirni laterali apribili tutto perfetto senza tagli, ruota di scorta, solo 33.000km, impeccabile sopra e sotto. *Love me!*



FIAT 124 SPIDER 2.000 AMERICA 105CV ASI* MOTORE INIEZIONE 01/1979 marrone metallizzato, 4 POSTI, interni in pelle beige, copri capote beige, sedili ultra comodi e perfetti, cerchi a 4 razze marchiati Abart, lunotto e capote perfetti. *SUPERBA!*



CITROEN MEHARI 600cc 12/1981 Conservata al 100%, colore Beige Hoggar, capote integra, apribile e con capote estiva dotata di zanzariera, motore perfetto, targhe nere, ruota di scorta, bussola. *BELLA D'ESTATE!*



RENAULT 4L 850cc ASI* Colore Beige, interni perfetti, motore funzionante, marce, freni, frizione perfetti, si guida tutti i giorni come un'auto attuale ed è polivalente, targhe nere, gomme ottime. *WILD!*



THEMA FERRARI ASI* sigla 8.32 Grigio scuro metallizzato, 02/1987, APPENA ARRIVATA interni in alcantara color tabacco, cruscotto in tinta, solo 77.000km, cerchi in lega a 5 razze perfetti come le gomme, spoiler posteriore perfetto, carrozzeria meravigliosa e sound del cavallino. *MOSTRUOSA!*



FIAT 600 D ASI* Conservata, PORTIERE CONTROVENTO 02/1964, colore bianco, solo 2 proprietari, libretto e documenti, carrozzeria e interni stupendi, targhe nere, solo 29.000km. *SMILE!*



MERCEDES SL300 24v CATALITICO 231cv GPL, può entrare nei centri storici, colore grigio medio metallizzato, capote perfetta e funzionante, disponibile l'Hard-Top in tinta velluta, cerchi da 17" frangivento, ruota di scorta, clima automatico, 2 airbag, servosterzo, tergicristallo, dentro e fuori sembra quasi una chilometri zero. *SUMMER!*



LANCIA FULVIA COUPÉ 1.2 1ªSERIE, CONSERVATA, cilindrata 1.216 numero motore 818.130, interni in pelle tabacco perfetti dappertutto, carrozzeria meravigliosa, volante in legno, cerchi color panna, solo 29.000km, 4 marce, tappeti nuovi. *MANIACALE!*



MERCEDES CE 300 COUPÉ 24v SPORTLINE ASI* 231cv, 11/1989 tetto apribile, sedili elettrici, cerchi in lega, gomme nuove, interni in pelle nera, gira come un orologio, targhe originali, 4 vetri elettrici, clima automatico. *COUPÉ!*



LANCIA FULVIA RALLYE 1.3 COUPÉ 1ª Serie, Conservata, Blu manchester metallizzato, cofano, baule e porte in alluminio e magnesio, interni neri, tappeti nuovi, targa originale, cromature scintillanti, contorno cruscotto perfetto, motore perfetto, carrozzeria impeccabile. *CLASSIC!*



LANCIA FLAVIA COUPÉ 1.5 ASI* 85CV, 05/1963, 815.130 Bianca, interni in pelle color vino, documenti originali uso e manutenzione, carrozzeria perfetta, cromature appena rifatte, non ha i segni del tempo, motore al 100%. *INTRAMONTABILE!*



LANCIA FULVIA ZAGATO Coupé 1.3 S Sport ASI* 818.303, 06/1969, Colore Avorio Santa Anita, modello 818.362, 1ª Serie, libretto, 90cv, interni avvolgenti neri praticamente immutati, lunotto apribile elettricamente, antifurto blocco volante, apertura cofano a libro, ottima carrozzeria, motore prestante. *FA GOLAI!*



ALFA ROMEO SPIDER 2.0 ASI* 131CV Veloce, 10/1973, colore bianco, interni neri, copri fari, carrozzeria impeccabile al 100%, numero motore 00512, capote nera perfetta, motore è una favola perché con questa potenza anche in 5ª spinge parecchio. *SUMMER!*



FIAT BARCHETTA 1.8 16v 130CV HARD OP compreso 06/1996, argento metallizzato, chiusura centralizzata, vetri elettrici e autoradio, tra 2 anni diventa d'epoca. *PREZZO BASSO!*



INNOCENTI LAMBRETTA 150d RARISSIMA SERIE, 12/1955, integralmente Restaurata da professionisti, funzionante, tutto nuovo, freni, gomme, cerchi, vernice, fondi, bauletto, serbatoio, avviamento, telaio, sellini, fari, ammortizzatori, cavi freno, cavalletto, luci, tappeto in gomma, avviamento, motore, parafranghi...abbiamo speso veramente tanti soldi. *PREZZO BASSO!*



ALFA GT SCALINO 1.3 JUNIOR 88cv, 04/1970, Colore Verde Pino, APPENA ARRIVATA, RESTAURATA integralmente, è perfetta, motore, freni frizione, cromature, tutto rifatto, interni...possiamo dire che è km.0. *IRRIPRIBILE!*



ALFA ROMEO 2.000 ASI* con Aria Condizionata, 05/1972, motore 105.12, 131cv, blu pervinca, cerchi in lega millerighe, 5 marce, 2 radio, uso e manutenzione, perfetta in tutto. *Da AMARE!*



LANCIA FULVIA BERLINA ASI* 11/1969 MODELLO 818.610, colore bianco, motore 818.302, 1.3 86 cv 2ª serie, 4 marce, interni perfetti in pelle bordeaux, solo 48.000km, il motore è un violino. *MERAVIGLIOSA!*



AR GIULIETTA 1.8 ASI* 122cv, MOD.116AA, 2ª serie, motore 01678, colore Rosso veneziano, volante in legno, interni in tessuto beige immacolati, pubblicata in una rivista, uso e manutenzione. *IMPERDIBILE!*

Linea Diretta 347-7376032 - 342-3014828

Siamo aperti dal Lunedì al Venerdì, sabato su Appuntamento

Tutte le nostre auto hanno i documenti e sono regolarmente presenti nel nostro showroom.

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
700 LS BERLINA	697	1962-65	3.000	520 (E12 6 CLINDRI)	1991	1977-81	2.000	BORGWARD GERMANIA							
700 COUPÉ	697	1969-64	5.000	525/528 (E12)	2494-2788	1973-81	2.500	HANSA 1500	1498	1949-52	5.000	CATERHAM GRAN BRETAGNA			
700 LS COUPÉ	697	1964-65	4.000	538 (E12)	2788	1977-81	3.000	HANSA 1500 CABRIOLET HEBMÜLLER	1498	1960-52	8.500	2118/18/20 16V	1588-1996	1995-01	18.000
700 COUPÉ SPORT	697	1960-64	7.000	M 535 (E12)	3453	1980-81	4.000	HANSA 1500 SPORT-CABRIOLET 2/2	1498	1960-53	7.500	SUPER SEVEN	1396-1998	1986-04	20.000
700 CABRIOLET	697	1959-63	7.000	518/518/520 (E28)	1766-1991	1981-87	1.000	HANSA 1500 KOMBİ	1498	1960-52	4.500	CEIRANO ITALIA			
1500	1499	1961-64	3.000	525/528 (E28)	2494-2788	1981-87	1.000	HANSA 1800	1758	1962-54	5.000	150N TORPEDO	1458	1924-28	50.000
1800	1606	1964-66	3.000	524 D/TD (E28)	2443	1983-87	1.000	HANSA 1800 DIESEL/DIESEL KOMBİ	1758	1963-54	4.000	150S TORPEDO	1458	1924-31	75.000
1800	1773	1963-68	3.500	535 (E28)	3430	1985-87	2.000	HANSA 1800 CABRIOLET HEBMÜLLER	1758	1962-54	6.500	CHEVROLET STATI UNITI			
1800 TI	1773	1964-66	4.000	M 535 (E28)	3430	1984-87	3.500	HANSA 1800 KOMBİ	1758	1962-54	4.500	BLAZER/GMC JIMMY	4093-5733	1969-73	5.000
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 (II S.)	4093-5733	1974-86	4.000
2000	1990	1966-72	3.500	518 (E34)	1796	1990-94	1.000	HANSA 2400	2387	1962-55	5.000	BLAZER/GMC JIMMY (DIESEL II S.)	6217	1982-86	3.000
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 V/GMC JIMMY V	5012-5733	1987-91	4.000
2000 C COUPÉ	1990	1965-69	7.000	524 TQ/525 TDS (E34)	2443-2503	1988-94	1.000	23 UTTER (P100)	2240	1960-61	4.000	BLAZER V/GMC JIMMY V (DIESEL)	6217	1987-91	3.000
2000 CS COUPÉ	1990	1965-69	9.000	525 (E34)	2494	1988-94	1.500	ISABELLA	1493	1954-58	7.000	BLAZER K/GMC YUKON	5733	1992-94	5.000
1800/1602/1802	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 S-10/GMC JIMMY	2471-4300	1982-93	4.000
1800 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 S-10/GMC JIMMY (II SERIE)	2198-4300	1994-04	5.000
1800 CABRIOLET	1573	1967-71	10.000	530 (E34)	2986	1988-94	2.000	ISABELLA COUPÉ DEUTSCH	1493	1955-57	9.000	TAHOE/GMC YUKON (DIESEL)	6466	1994	4.000
2002	1990	1968-75	6.000	530 V8/TOURING (E34)	2997	1992-95	3.000	ISABELLA CABRIOLET/TS CABRIOLET	1493	1955-58	10.000	TAHOE/GMC YUKON (DIESEL)	6466	1995-99	5.000
2002 CABRIO	1990	1971-75	10.000	535 (E34)	3430	1988-94	2.500	ISABELLA COMBI	1493	1955-58	6.000	STRATUS CONVERTIBLE 2.5V6 24V	2497	1996-00	3.500
2002 TI	1990	1969-75	8.000	540 V8/TOURING (E34)	3982	1992-95	3.500	ISABELLA COMBI	1493	1959-61	5.500	SEBRING CONVERTIBLE	1996-2736	2001-04	4.000
2002 TIH	1990	1969-75	10.000	M5 (E34)	3535	1988-92	5.500	ISABELLA	1493	1959-61	7.000	300 M 3.5 V6	3518	1998-00	2.000
1502	1573	1974-77	3.000	M5/TOURING (E34)	3795	1992-95	6.500	ISABELLA TS CABRIOLET	1493	1959-61	10.000	PT CRUISER	1998-2429	1999-04	2.000
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	PT CRUISER CABRIOLET	1998-2429	2004	3.500
1600-1800 TOURING	1573-1766	1971-74	4.500	535 32V (E39)	3498	1995-02	3.500	ISABELLA COUPÉ	1493	1957-61	12.000	VOYAGER 3.3/3.8 V6 (II S.)	2972-3778	1995-01	3.000
2000 TOURING	1990	1971-74	5.500	540 32V (E39)	4398	1995-02	4.000	ISABELLA COUPÉ HECKFLOSSE	1493	1959-60	15.000	GRAND VOYAGER 3.8 V6 (II S.)	3778	1995-01	2.500
2000 TI TOURING	1990	1971-74	8.000	523/528/530 24V TOURING (E39)	2494-2979	1997-02	4.000	ISABELLA COUPÉ CABRIOLET	1493	1958-61	15.000	VISION	3301-3526	1992-95	1.000
2500/2800	2494-2788	1968-77	3.500	535 32V TOURING (E39)	3498	1997-01	4.500	BRISTOL GRAN BRETAGNA							
2800 CS COUPÉ	2788	1969-71	9.000	540 32V TOURING (E39)	4398	1997-02	5.000	400	1971	1947-51	25.000	CHRYSLER STATI UNITI			
3.0 S	2986	1971-77	3.500	628CSI/630 CSI/633 CSI (E24)	2788-3210	1976-82	4.500	401	1971	1949-52	25.000	VOYAGER 3.0/3.3 LE/3.8 V6 (II S.)	2972-3778	1988-95	2.000
3.0 SI	2986	1971-77	4.000	635 CSI (E24)	3453	1978-82	5.000	402 CABRIOLET	1971	1962-53	30.000	VOYAGER 2.5 TD SE/LE (II S.)	4093-5733	1992-94	1.000
3.0 L	2986	1974-77	4.000	635 CSI (E24)	3453	1982-89	6.000	403	1971	1953-57	25.000	GRAND VOYAGER 3.8 V6 (II S.)	3778	1988-95	1.500
3.3 L/LI	3210-3299	1973-77	5.000	628 CSI/633 CSI (E24)	2788-3210	1982-88	5.000	404	1971	1954-57	30.000	GRAND VOYAGER 2.5 TD SE/LE (II S.)	2500	1993	1.000
3.0 CS	2986	1971-76	10.000	M 635 CSI (E24)	3453	1984-89	13.000	405	1971	1955-60	27.000	VOYAGER 3.0/3.3/3.8 V6 (II S.)	2972-3778	1995-01	3.000
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	1976	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	1976	5130	25.000	STRATUS CONVERTIBLE 2.5V6 24V	2497	1996-00	3.500
318/318 (E21)	1573-1766	1975-78	2.000	735 (E23)	3430	1982-86	2.500	409	1976	5211	25.000	SEBRING CONVERTIBLE	1996-2736	2001-04	4.000
315/318/318 (E21)	1573-1766	1979-82	1.500	745 (E23)	3210-3430	1979-82	3.000	410	1976	5211	25.000	300 M 3.5 V6	3518	1998-00	2.000
320/320 (E21 4 CLINDRI)	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	1998-2429	1999-04	2.000
320 (E21 6 CLINDRI)	1991	1977-82	3.000	730/735 (E32)	2986-3430	1986-92	3.000	412 (TUTTI I MODELLI)	5898-6556	1974-82	25.000	PT CRUISER CABRIOLET	1998-2429	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/L/LH (E32)	4988	1986-94	5.000	BRIGAND	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)	2997-3982	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	BLENNHEIM/BLÉN 2/BLÉN 3	5898	1993-04	28.000	300 5.7 V8	5657	2003-04	3.000
320IS 2 P (E30)	1990	1988-91	4.500	730/735/740 V8 32V (E38)	3498-4398	1996-01	3.500	BEAUFIGHTER	5898	1982-94	28.000	300 5.7 V8 SW	5657	2003-04	3.500
320IS 4 P (E30)	1990	1988-90	6.000	730/L (E38)	5879	1994-01	4.000	BUGATTI FRANCIA							
320 CABRIOLET BAUR (E30)	1991	1983-87	4.000	M5 (E38)	4941	1998-02	5.000	TYPE 13	1327-1368	1918-20	180.000	CISITALIA ITALIA			
323 CABRIOLET BAUR (E30)	2316	1983-86	4.500	M1	3430	1979-81	130.000	TYPE 22	1453	1919-26	180.000	202 BERLINETTA	1089	1947-52	200.000
318 CABRIOLET (E30)	1796	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 23	1453	1919-26	180.000	202 SMM SPYDER NUVOLARI	1089	1947-48	250.000
318/318/318/320 (E30)	1596-1991	1987-91	1.000	850/850 C/V12 (E31)	4988-5879	1989-00	11.000	TYPE 23	1453	1919-26	180.000	303 DF	1089	1951-53	40.000
324 D (E30)	2443	1985-90	1.000	850 C/V12 (E31)	5576	1992-96	16.000	TYPE 30	1496	1921-26	200.000	750 GT/850 GT	735-847	1961-63	7.000
325 2/4 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	CITROËN FRANCIA			
325 24V 2/4 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	C/C2/C3 5HP TORPEDO 2/3 POSTI	856	1922-26	12.000
318/320 TOURING (E30)	1796-1991	1988-91	1.500	Z3 M ROADSTER	3201	1997-02	18.000	TYPE 35A	1991	1924-31	600.000	BL4 TORPEDO	1539	1926-28	14.000
324 TO TOURING (E30)	2443	1988-91	1.000	Z3 2.8/3.0 COUPÉ	2793-2979	1998-02	9.000	TYPE 35T	2261	1926-30	800.000	BL4 BERLINA/LIMOUSINE	1539	1926-28	13.000
325 TOURING (E30)	2494	1988-91	2.500	Z3 M COUPÉ	3201	1998-02	15.000	TYPE 35T/C	2261	1927-31	800.000	CL TORPEDO	1628	1928-32	13.000
325X 2/4 P (E30)	2494	1985-90	1.500	Z4 2.2	2171	2003-04	11.000	TYPE 35C	1991	1928-31	1.000.000	CL BERLINA	2442-2650	1928-32	16.000
325X TOURING (E30)	2494	1988-92	2.500	Z4 2.5	2494	2003-04	12.000	TYPE 35D	1991	1928-30	400.000	8A/10A/15A ROSALIE BERLINA	1452-2650	1932-38	14.000
325 CABRIOLET (E30)	2494	1987-92	5.000	Z4 3.0	2979	2003-04	13.000	TYPE 38	1991	1926-27	200.000	7A TRACTION AVANT	1303	1934	15.000
M3 (E30)	2302	1986-88	14.000	X5 3.0	2979	1999-04	4.500	TYPE 38A	1991	1927	250.000	7B TRACTION AVANT	1529	1934	15.000
M3 CAT (E30)	2302	1989-91	14.000	X5 4.4	4398	1999-04	5.000	TYPE 40	1496	1926-30	200.000	7C TRACTION AVANT	1628	1934-39	14.000
M3 EVOLUTION (E30)	2302	1988-90	17.000	X5 4.8	4799	2004	6.500	TYPE 40A	1628	1930	250.000	7CE TRACTION AVANT	1628	1939-40	14.

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	1993-94	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	1587-1951	1974-85	1.500
DS 20	1911-1965	1968-74	12.000	ZX D/TD (TUTTI I MODELLI)	1905	1993-94	1.000	DB FRANCIA				DIATTO ITALIA			
DS 20 PALLAS	1965	1970-74	14.000	ZX D/TD BREAK (TUTTI I MODELLI)	1905	1993-94	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	XANTIA 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	18.000	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	1968-68	3.500	LONGCHAMP (TUTTI I MODELLI)	5763	1973-89	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 SPIDER	5763	1980-89	20.000	SONDERKLASSE UNIVERSAL	896	1953-57	4.500
DS CABRIOLET	1911-2175	1960-71	80.000	44	844	1966-70	1.500	GUARÀ	3982-4601	1996-04	23.000	3-6 F 93/F 94	996	1955-59	4.500
SM CARBURATORI/INIEZIONE	2670	1970-75	18.000	55	1108	1967-70	1.500	BIGUA/MANGUSTA	4601	1996-01	20.000	3-6 LUXUS-COUPÉ 4P	996	1955-59	5.500
2 CV 4	435	1970-78	4.500	55 COUPÉ	1108	1968-70	2.000	DELAGE FRANCIA				3-6 CABR. 4P KARMANN	996	1955-56	6.500
2 CV 6 CLUB	602	1970-80	5.000	DAIHATSU GIAPPONE				CQ/C02/G5 (GRAND SPORT)	4524	1918-24	45.000	3-6 CABR. 2P KARMANN	996	1955-56	7.000
2 CV 6 SPECIAL	602	1976-80	5.000	TAFT F10	999	1975-78	4.500	D0	3003	1918-24	35.000	3-6 UNIVERSAL	996	1957-58	5.000
2 CV SPOT	435	1976	6.000	TAFT F20	1587	1976-84	3.000	D0/D0IS11 CV	2136-2120	1922-28	35.000	3-6 MONZA	990-996	1956-58	12.000
2 CV 6 CHARLESTON/DOLLY	602	1980-90	5.000	ROCKY/D/TD	1998-2765	1984-00	2.000	GL/GRAND LUXE	5654	1924-27	55.000	JUNIOR	741	1959-62	3.000
DYANE	425	1967-68	4.000	FEROZA	1590	1988-99	2.000	F 11 F 12	796-889	1963-65	3.500	JUNIOR DE LUXE	796	1961-63	3.500
DYANE 4/6	435-602	1968-94	3.800	CHARADE 1.0 TURBO GT TI	993	1992-93	1.000	F 12 ROADSTER	889	1964	5.000	F 102	1175	1964-66	3.000
GS BERLINA	1015-1222	1970-79	2.900	CHARADE 1.3 4WD	1285	1992-93	1.000	DAIMLER GRAN BRETAGNA				DODGE STATI UNITI			
GS BREAK	1015-1222	1971-79	2.000	DOUBLE SIX LIMOUSINE	3744-7136	1927-35	120.000	DOUBLE SIX LIMOUSINE	3744-7136	1927-35	120.000	RAMCHARGER	3680-7210	1974-80	6.000
GSA BERLINA	1130-1301	1979-86	2.000	DB18 (2.1/2 LITRE) BERLINA	2522	1938-40	20.000	DB18 (2.1/2 LITRE) BERLINA	2522	1938-40	20.000	RAMCHARGER (II SERIE)	5210-5888	1981-93	5.000
GSA BREAK	1130-1301	1979-86	1.500	STRAIGHT EIGHT LIMOUSINE	3960	1936-40	50.000	STRAIGHT EIGHT LIMOUSINE	3960	1936-40	50.000	VIPER	7990	1992-96	35.000
LN/LNA	652-1124	1976-86	1.000	DB 18 EMPRESS BERLINA	3468	1945-53	17.000	DB 18 EMPRESS BERLINA	3468	1945-53	17.000	VIPER (II SERIE) / RT/10	7990	1996-04	40.000
VISA 650/1000/1100	652-1124	1978-89	1.000	DB 18 CONSORT LIMOUSINE	2522	1945-53	18.000	DB 18 CONSORT LIMOUSINE	2522	1945-53	18.000	VIPER GTS	7990	1996-02	50.000
VISA DECAPOTABLE	1124	1983-85	2.000	DB 18 CABRIOLET	2522	1945-53	25.000	DB 18 CABRIOLET	2522	1945-53	25.000	FACEL VEGA FRANCIA			
VISA SUPER X14/GT/GTI	1219-3589	1979-89	1.000	DF EMPRESS I LIMOUSINE	3468	1951-54	15.000	DF EMPRESS I LIMOUSINE	3468	1951-54	15.000	FVS COUPÉ	4520-5407	1955-58	70.000
VISA 17 D/RD	1769	1984-89	1.000	DF EMPRESS II LIMOUSINE	3468	1954-57	13.000	DF EMPRESS II LIMOUSINE	3468	1954-57	13.000	FVS CABRIOLET	4520-5407	1955-58	90.000
VISA RALLYE/CHRONO	1219	1982-83	2.500	DF REGENCY I LIMOUSINE	2952	1951-54	10.000	DF REGENCY I LIMOUSINE	2952	1951-54	10.000	HI 500	5907-6276	1959-61	45.000
VISA 4X4 MILLES PISTES	1361	1984-86	4.500	DF REGENCY II LIMOUSINE	3468	1954-57	10.000	DF REGENCY II LIMOUSINE	3468	1954-57	10.000	EXCELLENCE	6276	1959-61	60.000
AXEL/OLTCIT	652-1299	1981-90	750	DF SPORTSMAN BERLINA	2952	1951-54	9.000	DF SPORTSMAN BERLINA	2952	1951-54	9.000	FACELIA/FACELIA F2	1646	1960-63	20.000
AX (TUTTI I MODELLI)	954-1360	1986-94	1.000	DF/DK LIMOUSINE	4617	1954-58	15.000	DF/DK LIMOUSINE	4617	1954-58	15.000	FACEL II	6276-6767	1962-64	60.000
AX SPORT	1294	1987-93	2.000	DF/DK REGENCY LIMOUSINE	4617	1954-58	10.000	DF/DK REGENCY LIMOUSINE	4617	1954-58	10.000	FACEL III	1780	1963-64	28.000
AX GT/GTI	1360	1987-95	1.500	DF/DK SPORTSMAN BERLINA	4617	1954-58	9.000	DF/DK SPORTSMAN BERLINA	4617	1954-58	9.000	FACEL VI	2860	1964	32.000
AX 14 4X4	1360	1991-95	1.000	DJ CONQUEST BERLINA	2433	1953-58	7.000	DJ CONQUEST BERLINA	2433	1953-58	7.000	FERRARI ITALIA			
AX 14 D (TUTTI I MOD.)	1361	1988-94	1.000	DJ CONQUEST LIMOUSINE	2433	1953-58	11.000	DJ CONQUEST LIMOUSINE	2433	1953-58	11.000	166 SPORT	1995	1947-49	1.000.000
BX (TUTTI I MODELLI)	1124-1580	1982-92	1.000	MAJESTIC	3794	1958-59	20.000	MAJESTIC	3794	1958-59	20.000	166 INTER	1995	1948-51	600.000
BX BREAK (TUTTI I MODELLI)	1360-1905	1985-92	1.000	MAJESTIC MAJOR	4561	1960-68	23.000	MAJESTIC MAJOR	4561	1960-68	23.000	195 INTER	2341	1950-52	500.000
BX 19 D (TUTTI I MODELLI)	1768-1905	1983-92	1.000	MAJESTIC MAJOR LIMOUSINE	4561	1961-68	25.000	MAJESTIC MAJOR LIMOUSINE	4561	1961-68	25.000	212 INTER	2562	1951-53	500.000
BX TRD/TG/TZD TURBO	1768	1988-92	1.000	SP 250 DART	2548	1959-64	30.000	SP 250 DART	2548	1959-64	30.000	250 EUROPA	2953	1953-55	550.000
BX 19 D BREAK (TUTTI I MOD.)	1768-1905	1985-92	1.000	V8 250	2548	1967-69	17.000	V8 250	2548	1967-69	17.000	340/342/375 AMERICA	4101-4523	1952-55	1.500.000
BX TRD/TG/TZD TURBO BREAK	1768	1988-92	1.000	SOVEREIGN	4725	1968-69	10.000	SOVEREIGN	4725	1968-69	10.000	400/410 SUPERAMERICA	3967-4961	1956-64	1.500.000
BX GT/GTI	1905	1983-92	1.500	SOVEREIGN 2.8	2791	1969-72	6.000	SOVEREIGN 2.8	2791	1969-72	6.000	500 SUPERFAST	4961	1964-67	700.000
BX 19 GTI 16V	1905	1987-92	3.000	SOVEREIGN 4.2 I SERIE	4725	1968-73	8.000	SOVEREIGN 4.2 I SERIE	4725	1968-73	8.000	250 GT P.F./BOANO/ELLENIA	2953	1956-58	450.000
BX 4 TC	2141	1985-86	32.000	DS 420 LIMOUSINE	4725	1968-81	23.000	DS 420 LIMOUSINE	4725	1968-81	23.000	250 GT 2 POSTI PININFARINA	2953	1958-60	200.000
BX 19 4X4	1905	1988-92	1.000	SOVEREIGN 3.4/4.2 II SERIE	3442-4725	1973-79	6.000	SOVEREIGN 3.4/4.2 II SERIE	3442-4725	1973-79	6.000	250 GT CABRIOLET PININFARINA	2953	1959-62	300.000
BX 19 4X4 BREAK	1905	1988-92	1.000	SOVEREIGN 4.2 COUPÉ II SERIE	4725	1973-77	13.000	SOVEREIGN 4.2 COUPÉ II SERIE	4725	1973-77	13.000	250 GT 2+2/380 GT 2+2	2953-3967	1960-64	130.000
BX 19 D 4X4	1768-1905	1990-92	1.000	DOUBLE SIX 5.3 I SERIE	5345	1972-73	9.000	DOUBLE SIX 5.3 I SERIE	5345	1972-73	9.000	250 GTL	2953	1963-64	500.000
BX 19 D 4X4 BREAK	1768-1905	1990-92	1.000	DOUBLE SIX 5.3 VANDEN PLAS I S.	5345	1973-79	8.000	DOUBLE SIX 5.3 VANDEN PLAS I S.	5345	1973-79	8.000	250 GT SPIDER CALIFORNIA (LWB)	2953	1958-60	4.000.000
CX (TUTTI I MOD.)	1985-2500	1974-85	3.000	DOUBLE SIX 5.3 II SERIE	5345	1979-79	7.000	DOUBLE SIX 5.3 II SERIE	5345	1979-79	7.000	250 GT SPIDER CALIFORNIA (SWB)	2953	1960-62	7.000.000
CX BREAK (TUTTI I MOD.)	1985-2500	1975-85	3.000	DOUBLE SIX 5.3 III SERIE H.E.	5345	1981-87	8.000	DOUBLE SIX 5.3 III SERIE H.E.	5345	1981-87	8.000	250 GT TOUR DE FRANCE	2953	1956-59	2.000.000
CX 2400 GTI	2347	1977-82	3.000	DOUBLE SIX 5.3 III SERIE H.E.	5345	1987-93	9.000	DOUBLE SIX 5.3 III SERIE H.E.	5345	1987-93	9.000	250 GT SWB	2953	1960-62	3.000.000
CX 24 BREAK EVASION	2347	1982-84	3.000	DOUBLE SIX 5.3 COUPÉ II SERIE	5345	1973-77	16.000	DOUBLE SIX 5.3 COUPÉ II SERIE	5345	1973-77	16.000	250 GT SWB COMPETIZIONE	2953	1960-62	3.500.000
CX 2400 PRESTIGE	2347	1976-83	4.000	DOUBLE SIX 5.3 IV SERIE	5345	1979-86	7.000	DOUBLE SIX 5.3 IV SERIE	5345	1979-86	7.000	250 GTD/GTD 64	2953	1961-64	

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	5.000	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)	1992-1995	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	9.000	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	1949-55	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	3385	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	3385	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	1481	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	1481	1961-67	4.000	PANDA 4X4 (TUTTI I MODELLI)	999-1108	1986-95	2.500
348 SPIDER	3405	1993-95	28.000	508 C1100 MILITARE	1089	1939-45	12.000	1500 L	1481	1962-68	5.000	PANDA SELECTA	999-1108	1981-94	1.000
288 GTO	2855	1984-85	40.000	1100 (A)/(A/L)	1089	1939-48	11.000	1500 CABRIOLET (OSCA)	1491	1939-42	18.000	PANDA DIESEL	1302	1986-90	1.000
MONDIAL 8	2926	1980-82	11.000	1100 9/BL	1089	1948-49	10.000	1500 COUPE	1481	1964-65	10.000	UNO (TUTTI I MODELLI)	903-1498	1983-89	1.000
MONDIAL QUATTROVALVOLE	2926	1982-84	13.000	1100 E/EL	1089	1949-53	9.000	1500 CABRIOLET	1481	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	3385	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	3385	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 L/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 I 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 L3 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	8.000	UNO L7/L9 D/DS II 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	1367	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 L/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	RTM/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	RTM D (II SERIE)	1714	1980-83	1.000
512 BBi	4942	1981-84	80.000	1900 TORPEDO POLIZIA	1901	1952-54	20.000	124 (I/II SERIE)	1197	1970-74	2.000	RITMO 85 S CABRIOLET (II SERIE)	1498	1982-83	1.500
TESTAROSSA	4942	1984-85	50.000	1900 A	1901	1954-56	8.000	124 FAMILIARE	1197	1966-74	2.500	RITMO 70 S CABRIOLET (II S.)	1301	1983-88	1.500
TESTAROSSA	4942	1986-91	45.000	1900 A GRANLUCE	1901	1954-56	14.000	124 SPECIAL	1438	1968-70	2.500	RITMO SUPER CABRIO 100S	1585	1985-88	2.000
512 TR	4942	1992-94	50.000	1900 B	1901	1956-58	9.000	124 SPECIAL (I/II SERIE)	1438	1970-74	2.000	RITMO 105 TC (I SERIE)	1585	1981-82	2.500
F 512 M	4942	1994-96	55.000	1900 B GRANLUCE	1901	1956-58	15.000	124 SPECIAL T/T 1600	1438-1592	1970-74	3.000	RITMO 125 TC	1995	1981-83	5.000
F40	2936	1987-92	250.000	AR 51	1901	1951-55	9.000	124 SPORT COUPE	1438	1967-69	5.500	RITMO (II SERIE)	1116-1498	1982-85	1.000
456 GT/GTA	5474	1983-99	23.000	AR 55	1901	1955-59	8.000	124 SPORT COUPE	1608	1969-72	12.000	RITMO D (II SERIE)	1714	1983-85	1.000
F 355 BERLINETTA	3496	1994-98	38.000	AR 59	1901	1959-73	7.000	124 SPORT SPIDER	1438	1966-69	12.000	RITMO 105 TC (II SERIE)	1585	1983-85	4.500
F 355 GTS	3496	1994-98	35.000	CAMPAGNOLA	1901	1951-55	8.000	124 SPORT SPIDER	1608	1969-72	12.000	2.000 RITMO 130 TC	1995	1983-88	1.000
F 355 SPIDER	3496	1995-99	45.000	CAMPAGNOLA DIESEL	1901	1953-55	8.000	124 SPORT COUPE L6/L8	1592-1756	1972-74	4.000	RITMO (II SERIE)	1116-1585	1985-87	1.000
F 50	4698	1995-97	40.000	CAMPAGNOLA A	1901	1955-73	8.000	124 SPORT SPIDER L6/L8	1592-1756	1972-76	10.000	RITMO D (III SERIE)	1698	1985-87	1.000
550 MARANELLO	5474	1996-01	30.000	CAMPAGNOLA A DIESEL	1901	1955-60	7.000	124 ABARTH RALLY	1756	1972-76	30.000	RITMO TURBO DS	1929	1986-87	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	REGATA (TUTTI I MODELLI)	1301-1585	1983-90	1.000
560 BARCHETTA	5474	2000-02	90.000	CAMPAGNOLA C DIESEL	1895	1968-73	7.000	SPIDER EUROPA PININFARINA	1995	1982-85	10.000	REGATA D/TURBO DS (TUTTI I M.)	1698-1929	1983-90	1.000
360 MODENA	3586	1999-04	45.000	8V	1996	1992-94	180.000	SPIDER EUROPA VOLUMEX PININF.	1995	1982-87	13.000	REGATA WEEKEND (TUTTI I M.)	1301-1585	1984-90	1.000
360 SPIDER	3586	2000-04	75.000	8V ZAGATO	1996	1993-96	250.000	125	1608	1967-69	3.000	REGATA W.D./TURBO DS (TUTTI I M.)	1698-1929	1984-90	1.000
360 CHALLENGE STRADALE	3586	2000-04	75.000	1100/103	1089	1953-56	7.000	125 SPECIAL	1608	1968-70	3.500	DUNA	1116-1301	1987-90	500
612 SCAGLIETTI	5748	2003-04	35.000	1100/103 FAMILIARE	1089	1953-56	7.500	125 SPECIAL (II SERIE)	1608	1970-72	3.000	DUNA WEEKEND	1116-1301	1987-90	750
F 430	4308	2004	65.000	1100/103 TV	1089	1953-56	10.000	DINO COUPE	1987	1967-69	17.000	DUNA DS	1698	1987-90	500
ENZO	5988	2002-04	800.000	1100/103 TV TRASFORMABILE	1089	1955-56	15.000	DINO 2400 COUPE	2418	1969-72	15.000	DUNA WEEKEND DS	1698	1987-90	750
FERVES ITALIA				1100/103 E	1089	1956-57	6.500	DINO SPIDER	1987	1966-69	40.000	TIPO (TUTTI I MODELLI)	1108-1995	1988-94	1.000
RANGER 4X4				1100/103 E FAMILIARE	1089	1956-57	7.000	DINO 2400 SPIDER	2418	1969-72	38.000	TIPO D5/TURBO DS	1697-1929	1988-94	1.000
FIAT ITALIA				1100/103 E TV	1089	1956-57	9.000	128	1116	1969-72	2.000	TIPO 2000 16V	1995	1990-96	1.500
501/502/503 TORPEDO	1460	1919-27	25.000	1100/103 E TV TRASFORMABILE	1089	1956-57	15.000	128 FAMILIARE	1116	1969-72	2.000	TIPO 16V	1756	1989-93	1.000
501 S	1460	1921-26	30.000	1100/103 D	1089	1957-60	5.000	128 (II SERIE) SPECIAL	1116-1290	1972-76	1.500	TEMpra (TUTTI I MODELLI)	1372-1995	1990-94	1.000
505/507 TORPEDO	2296	1919-27	25.000	1100/103 D FAMILIARE	1089	1957-60	5.500	128 (II SERIE)	1116-1290	1976-85	1.000	TEMpra DS/TURBO DS	1929	1990-94	1.000
510/512 TORPEDO	3446	1919-28	30.000	1100/103 H LUSO	1089	1959-60	5.500	128 FAMILIARE (I/II SERIE)	1116-1290	1972-80	1.000	TEMpra SW (TUTTI I MODELLI)	1372-1995	1990-94	1.000
510 S	3446	1920-25	35.000	1100 EXPORT	1089	1960-62	4.500	128 RALLY	1290	1971-74	3.500	TEMpra SW DS/TURBO DS	1929	1990-94	1.000
519/519 A/519 B TORPEDO	4766	1922-27	15.000	1100 SPECIAL	1089	1960-62	4.500	128 SPORT COUPE S/SL	1116-1290	1971-75	3.500	TEMpra 2.0 IE STATION WAGON 4M	1995	1992-95	1.000
509/509 A	990	1925-29	20.000	1100 FAMILIARE	1089	1960-62	5.000	128 3P	1116-1290	1975-80	2.500	CROMA L6/CHE/L7/2.0 16V	1585-1995	1985-94	1.000
509 S	990	1925-29	25.000	1100 D	1221	1962-66	3.500	XI/9	1290	1971-78	6.500	CROMA 2.0 I.E. TURBO	1995	1985-96	1.000
520 TORPEDO	2244	1927-29	35.000	1100 D FAMILIARE	1221	1962-66	2.500	XI/9 FIVE SPEED N BERTONE	1498	1978-83	6.000	CROMA 25 V6	2492	1993-96	1.500
521/521 C	2516	1928-31	35.000	1100 R	1089	1966-69	3.000	130 BERLINA 2							

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	HILLMAN GRAN BRETAGNA			
A	3286	1928-32	18.000	ORION (II) SERIE (TUTTI I MOD.)	1297-1598	1983-90	1.000	ZEPHYR MK2 CONVERTIBLE	2553	1956-62	6.000	II	1593	1919-26	12.000
AF	2043	1928-32	12.000	ORION (II) SERIE D	1608-1753	1983-90	1.000	ZODIAC MK2	2553	1956-62	4.500	SPEED MODEL	1172	1920	10.000
ALSACE (MATFORD)	3621	1935-36	15.000	ORON II SERIE (TUTTI I MODELLI)	1287-1598	1990-93	1.000	ZODIAC MK2 CONVERTIBLE	2553	1956-62	6.000	SPORTING	1496	1921	10.000
V8-62 (MATFORD)	2225	1936-37	12.000	ORON III SERIE D	1753	1990-93	1.000	ZEPHYR 4 MK3	1703	1962-66	3.500	14	1963	1926-28	12.000
V8-66 (MATFORD)	3621	1936-37	15.000	CAPRI (II) SERIE (TUTTI I MOD.)	1305-2283	1969-73	3.500	ZEPHYR 6 MK3	2553	1962-66	4.000	14	1943	1938-40	9.000
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	1185	1932-34	8.000
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	1185	1935-39	7.000
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	1945-48	4.500
V8-F-82 (MATFORD)	2225	1938-39	8.000	CAPRI 2800 RS/TURBO	2792	1981-83	1.500	ZODIAC MK4	2994	1966-72	3.500	MINX CONVERTIBLE	1184	1945-48	6.500
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 (TUTTI I MOD.)	1184-1390	1948-56	6.000
F 472 A	2225	1946-48	6.000	GRANADA BERLINA II SERIE	1699-2792	1977-85	1.000	MUTT M15(A)/A2	2319	1959-88	10.000	MINX CONVERTIBLE	1184-1390	1948-56	6.000
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 (I/II/III) (TUTTI I M.)	1390-1592	1956-63	4.500
VEDETTE COUPÉ	2158	1949-52	5.500	GRANADA S.W. I SERIE	1699-2792	1977-85	1.000	BRONCO	4918-5766	1976-96	5.000	MINX SERIES A/II/III CONVERT.	1390-1592	1956-63	7.000
VEDETTE CABRIOLET	2158	1949-52	7.000	GRANADA D S.W. II SERIE	1948-2499	1978-85	1.000	BRONCO II	2347-2930	1983-86	4.000	MINX SERIES V/VI (TUTTI I M.)	1592-1725	1963-67	4.500
VEDETTE LIMOUSINE (3 VOLUMI)	2158	1952-54	5.000	FIESTA (I) SERIE (TUTTI I MOD.)	957-1392	1976-88	1.000	MAVERICK 2.7 TD	2663	1992-96	3.000	MINX SERIES V CONVERT.	1592	1963-65	6.500
VEDETTE LIMOUSINE DECOUVRABLE	2158	1952-54	5.500	FIESTA II SERIE D	1608	1983-88	1.000	EXPLORER	3658	1990-94	4.000	SUPER MINX SER. I/II/III/IV	1592-1725	1961-66	4.000
VENDOME F39E	3923	1953-54	5.500	FIESTA XR 2i	1598-1796	1989-95	1.000	EXPLORER	3658-4942	1995-04	5.000	SUPER MINX CONVERT.	1592	1961-62	7.000
ABELLE	2158	1952-54	4.500	FIESTA TURBO	1597	1990-93	2.000	THUNDERBIRD	3950	2001-04	10.000	HUSKY	1265	1954-57	3.500
COMETE	2158-2351	1951-53	6.000	FIESTA III SERIE (TUTTI I MOD.)	1001-1598	1989-94	1.000	GT	5409	2004	220.000	HUSKY SERIES (I/II/III)	1390	1958-65	3.500
MONTE-CARLO	3923	1953-54	8.000	FIESTA III SERIE D	1753	1989-94	1.000	GAZ RUSSIA							
FORD GERMANIA															
KÖLN	921	1933-36	7.000	SIERRA (TUTTI I MODELLI)	1294-2935	1982-92	1.000	69 M/AM	2430	1953-73	3.500	IMP RALLY	998	1965-68	5.500
RHEINLAND	3286	1934-36	20.000	SIERRA S.W. (TUTTI I MODELLI)	1593-2294	1982-92	1.000	GIANNINI ITALIA							
RHEINLAND CABRIOLET	3286	1934-35	25.000	SIERRA DIESEL (TUTTI I MOD.)	1753-2304	1982-92	1.000	750 TV	797	1962-64	10.000	NEW MINX (TUTTI I MOD.)	1496-1725	1967-70	2.000
BIFEL	1172	1935-39	6.000	SIERRA D/TD SW (TUTTI I MOD.)	1753-2304	1982-92	1.000	950 GT/900 GT	848-901	1963-64	10.000	HUNTER (TUTTI I MOD.)	1725	1966-77	2.000
BIFEL CABRIOLET	1172	1936-39	8.000	SIERRA XRM	2792	1982-85	1.500	500 GT	586	1963-65	10.000	AVENGER (TUTTI I MOD.)	1248-1598	1970-76	1.500
BIFEL ROADSTER	1172	1936-39	9.000	SIERRA 2.8i 4X4 SW	2792-2935	1985-92	1.500	500 TV/T V S	498	1963-65	12.000	VORTIC	2618	1928-32	14.000
V8	2225-3620	1935-41	25.000	SIERRA 2.9i 4X4 SW	2933	1988-92	1.500	500 TV/TUTTI (MODELLI)	498	1965-72	9.000	WIZARD 65/75	2110-2810	1932-33	12.000
V8 CABRIOLET	3620	1937-39	35.000	SIERRA 2.9i 4X4 SW	2933	1988-92	1.500	500 TV R/500 GT R	594-694	1973-75	10.000	20/70	2810	1934-35	13.000
TAUNUS (TUTTI I MOD.)	1172	1939-52	5.000	SIERRA RS COSWORTH	1993	1986-87	10.000	500 GT (TUTTI I MODELLI)	586	1964-72	14.000	16	2576	1935	12.000
TAUNUS DE LUXE CABRIOLET	1172	1951	6.500	SIERRA RS 500 COSWORTH	1993	1987	15.000	590 CORSA REPLICA	652	1993	6.000	HAWK	3181	1936-37	13.000
TAUNUS 12M GL 3 (TUTTI I MOD.)	1172	1952-59	4.500	SIERRA RS 500 COSWORTH	1993	1987	15.000	650 NP (TUTTI I MODELLI)	652	1970-72	9.000	80	3181	1936	13.000
TAUNUS 12M GL 3 CABRIOLET	1172	1953-59	5.000	SIERRA RS 500 COSWORTH	1993	1987	15.000	1300 S/1500 GL	1295-1481	1963-67	5.500	HISPANO SUIZA SPAGNA			
TAUNUS 12M (TUTTI I MOD.)	1172-1498	1959-62	3.500	SIERRA RS 500 COSWORTH	1993	1987	15.000	850/950/1000 (TUTTI I MODELLI)	843-980	1964-71	8.000	T 32 30 HP	4712	1917-24	200.000
TAUNUS 12M CABRIOLET	1172-1498	1959-62	5.000	SIERRA RS 500 COSWORTH	1993	1987	15.000	850/950/1000 COUPÉ	843-980	1965-72	12.000	HB 32 HP (T41)	6597	1919-29	300.000
TAUNUS 13M G4B (TUTTI I MOD.)	1498	1955-58	3.500	SCORPIO (TUTTI I MODELLI)	1796-2935	1985-94	1.000	850/950/1000 SPIDER	843-980	1965-72	12.000	HBC 46 HP (T56)	7982	1924-34	400.000
TAUNUS 13M G4B CABRIOLET	1498	1955-58	4.500	SCORPIO D/TD (TUTTI I MOD.)	2498	1986-94	1.000	850/950/1000 SPIDER	843-980	1965-72	12.000	T48	2498	1926-31	40.000
TAUNUS 17M P2 (TUTTI I MOD.)	1699	1957-60	4.000	SCORPIO D/TD (TUTTI I MOD.)	2498	1986-94	1.000	850/950/1000 SPIDER	843-980	1965-72	12.000	T69	3746	1924-36	55.000
TAUNUS 17M P2 CABRIOLET	1699	1957-60	6.000	SCORPIO D/TD (TUTTI I MOD.)	2498	1986-94	1.000	850/950/1000 SPIDER	843-980	1965-72	12.000	T64	4581	1929-33	80.000
TAUNUS 17M P3 (TUTTI I MOD.)	1498-1758	1960-64	4.000	SCORPIO D/TD (TUTTI I MOD.)	2498	1986-94	1.000	850/950/1000 SPIDER	843-980	1965-72	12.000	HS 26 JUNIOR	4560	1930-34	85.000
TAUNUS 17M P3 TURNER	1498-1758	1960-64	4.000	SCORPIO D/TD (TUTTI I MOD.)	2498	1986-94	1.000	850/1000 GRAND PRINX LOMBARDI	843-994	1968-71	16.000	T60/T60 RL/T60 RLA	3016-3404	1932-43	35.000
TAUNUS 17M P3 CABRIOLET	1699	1960-64	5.000	SCORPIO D/TD (TUTTI I MOD.)	2498	1986-94	1.000	124 S/124 TV	1197-1297	1967-70	4.000	K8 (T70)	5181	1934-37	400.000
TAUNUS 12M P4/12M P4 TS	1183-1498	1962-66	3.500	SCORPIO D/TD (TUTTI I MOD.)	2498	1986-94	1.000	X28 (TUTTI I MODELLI)	1116-1580	1970-80	4.000	J12 (T68)	9424-11310	1931-37	500.000
TAUNUS 12M P4 CABRIOLET	1498	1963-66	5.000	SCORPIO D/TD (TUTTI I MOD.)	2498	1986-94	1.000	X1/8 SPECIAL	1290	1973-78	8.000	HONDA GIAPPONE			
TAUNUS 17M P5 (TUTTI I MOD.)	1498-1699	1964-67	3.500	SCORPIO D/TD (TUTTI I MOD.)	2498	1986-94	1.000	126 GP (TUTTI I MODELLI)	594-794	1973-80	2.500	S 800	606	1965-66	10.000
TAUNUS 17M P5 TURNER	1498-1699	1964-67	3.500	SCORPIO D/TD (TUTTI I MOD.)	2498	1986-94	1.000	127 NP (TUTTI I MODELLI)	903-1049	1971-81	4.000	S 800	791	1966-70	12.000
TAUNUS 20M P5 (TUTTI I MOD.)	1998	1964-67	3.500	SCORPIO D/TD (TUTTI I MOD.)	2498	1986-94	1.000	132 2000	1936	1972-78	3.500	N360/N400/N600	354-599	1969-74	3.500
TAUNUS 20M P5 TURNER	1998	1964-67	3.500	SCORPIO D/TD (TUTTI I MOD.)	2498	1986-94	1.000	PANDA (TUTTI I MODELLI)	652-903	1981-85	2.500	CIVIC (TUTTI I MODELLI)	1342-1590	1984-91	1.000
TAUNUS 12M P6 (TUTTI I MOD.)	1183-1305	1966-70	2.500	SCORPIO D/TD (TUTTI I MOD.)	2498	1986-94	1.000	RITMO (TUTTI I MODELLI)	1116-1301	1979-85	3.500	CIVIC CRX	1590	1984-91	3.500
TAUNUS 13M P6 (TUTTI I MOD.)	1498-1699	1966-70	2.500	SCORPIO D/TD (TUTTI I MOD.)	2498	1986-94	1.000	RITMO TURBODIESEL	1714	1982-85	1.000	CIVIC (TUTTI I MODELLI)	1343-1595	1984-91	1.000
17M P7A (TUTTI I MOD.)	1498-1998	1967-68	3.000	SCORPIO D/TD (TUTTI I MOD.)	2498	1986-94	1.000	REGATA TURBODIESEL	1714	1984-85	1.000	CRX	1493-1595	1992-99	4.000
17M P7A TURNER	1498-1998	1967-68	3.000	SCORPIO D/TD (TUTTI I MOD.)	2498	1986-94	1.000	UNO TURBO	903	1984-85	3.000	CITY/JAZZ	1238-1296	1986-94	1.000
20M P7A (TUTTI I MOD.)	1988-2283	1967-68	3.000	SCORPIO D/TD (TUTTI I MOD.)	2498	1986-94	1.000	GINETTA GRAN BRETAGNA							
20M P7A TURNER	1988-2283	1967-68	3.000	SCORPIO D/TD (TUTTI I MOD.)	2498	1986-94	1.000	G2	1172	1959-60	15.000	PRELUDE 2.0 16V/2.2i 16V 4WS	1996-2259	1991-96	2.500
20M P7A CABRIOLET	1988-2283	1967-68	4.500	SCORPIO D/TD (TUTTI I MOD.)	2498	1986-94	1.000	G3	997	1961	15.00				

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
HAWK MK II/V/Vi	1944-2267	1948-57	7.000	ISO ITALIA				E TYPE II SERIE SPIDER	4235	1968-71	55.000	WAGONEER	4235-5896	1974-83	7.000
HAWK SERIES I/Vi/V	2267	1957-68	5.500	ISETTA	198-236	1953-56	15.000	E TYPE V12 COUPE	5345	1971-73	30.000	GRAND WAGONEER	4235-5904	1984-91	6.000
IMPERIAL	2965	1964-67	8.000	ISO RIVOLTA ITALIA				E TYPE V12 ROADSTER	5345	1971-75	45.000	CHEROKEE	4235-5896	1974-83	5.000
SCPTRE	1592	1963-65	5.000	GT 300/IR 300	5359	1962-70	40.000	XJ6 2.8	2791	1968-73	8.000	CHEROKEE TD	2068-2500	1984-99	2.000
SCPTRE II	1725	1965-67	4.500	GT 340/IR 340	5359	1962-70	45.000	XJ6 4.2 I SERIE	4235	1968-73	8.000	CHEROKEE	2464-3964	1984-99	3.000
SCPTRE III	1725	1967-76	3.000	45 (4 SPORTELLI)/RDIA/IR 10	5359-5762	1967-74	20.000	XJ12 I SERIE	5345	1973-79	7.000	WAGONEER	2466-3956	1984-92	4.000
15.96	2815	1919-28	13.000	LELE (300-355 CV)	5359	1969-72	24.000	XJ6 3.4/4.2 I SERIE	34 42 4235	1973-79	6.000	GRAND CHEROKEE	3956-5898	1992-98	4.000
10.5	1593	1919-23	10.000	LELE I R6	5762	1972-74	26.000	XJ6 4.2 COUPE II SERIE	4235	1975-77	13.000	GRAND CHEROKEE TD	2500	1995-98	3.000
10.8	1743	1921	10.000	LELE SPORT «MARLBORO»	5762	1972-74	30.000	XJ12 II SERIE	5345	1973-79	6.000	GRAND CHEROKEE (II S.)	3956-4701	1998-04	5.000
11.4	1743	1922-25	12.000	GRIFO GL (300-365 CV)/R	5359	1965-70	120.000	XJ12 COUPE I SERIE	5345	1975-77	15.000	GRAND CHEROKEE TD (II S.)	2688-3124	1998-04	4.000
8/18	985	1922-25	9.000	GRIFO 7 LITRI	6998	1968-70	200.000	XJ6 3.4/4.2 II SERIE	34 42 4235	1979-86	6.000	CHEROKEE (II SERIE)	2429-3700	2001-04	4.500
9/20	1056	1925-28	9.000	GRIFO I R8	5762	1971-74	150.000	XJ12/H.E. II SERIE	5345	1979-88	7.000	CHEROKEE TD (II SERIE)	2499-2755	2001-04	3.500
12/25	1785	1925-27	12.000	GRIFO I R9 CAN AM	6998	1971-74	200.000	SOVEREIGN 4.2	4235	1983-86	7.000	JENSEN GRAN BRETAGNA			
14/40	2050	1927-29	13.000	ISOTTA FRASCHINI ITALIA				SOVEREIGN 5.3 H.E.	5345	1983-86	8.000	PW	3880-4274	1946-52	23.000
20/56	3075	1927-28	25.000	TPO 8	5898	1919-24	500.000	XJ6 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590	1986-87	3.500	INTERCEPTOR COUPE CONV.	3993	1949-58	26.000
20/65	3075	1929-30	25.000	TPO 8A	7370	1924-30	600.000	XJ6 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590	1988-90	4.000	541/541 R/541 S	3993-5354	1953-63	32.000
9/28	1056	1929-30	10.000	TPO 8B	7370	1930-32	700.000	SOVEREIGN 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590	1988-90	5.000	C-V8	5916-6276	1982-86	32.000
6/50	2110	1929	12.000	TPO 8S	7370	1932-34	700.000	XJ6 3.2-4.0 (XJ40)	3229-3990	1990-94	5.500	INTERCEPTOR I/II/III SERIE	6276-7212	1986-76	33.000
16/50	2110	1930-32	18.000	TPO 8A SS	7370	1932-34	750.000	SOVEREIGN 3.2-4.0 (XJ40)	3229-3990	1990-94	6.000	FF I/II/III SERIE	6276-7212	1967-72	36.000
16/60	2276	1932-35	18.000	ISUZU GIAPPONE				XJ12 6.0 (XJ40)	5993	1993-94	7.000	INTERCEPTOR III S. CONVERTIBLE	7212	1974-76	40.000
12	1669	1932-37	11.000	TROOPER	2228-3165	1961-96	2.000	XJ-R (XJ40)	3980	1990-94	7.500	INTERCEPTOR SP	7212	1971-72	36.000
18	2731	1935-37	16.000	ITALIA ITALIA				XJ6 3.2/4.0 (SOVEREIGN X 300)	3239-3980	1994-97	5.000	INTERCEPTOR S4	5898	1987-91	38.000
16	2576	1938-40	15.000	TPO 50 - 25/35 HP	2813	1919-26	36.000	XJ12 6.0 (X 300)	5993	1994-97	7.000	JENSEN-HEALEY	1973	1972-76	15.000
HUMMER STATI UNITI				TPO 56 BERLINA	1954	1923-28	33.000	XJ-R (X 300)	3980	1994-97	7.000	GT	1973	1975-76	12.000
H2	5967	2003-04	12.000	TPO 61 BERLINA	1995	1925-32	45.000	XJ6 3.2/4.0 (X 308)	3253-3996	1997-02	7.000	S-V8	4601	1988-02	20.000
HYUNDAI COREA DEL SUD				JAGUAR GRAN BRETAGNA				XJ-R SUPER CHARGED (X 308)	3996	1997-02	6.000	C-V8 COUPE	4601	2000-02	20.000
PONY I SERIE (TUTTI I MOD.)	1238-1598	1975-82	750	SS1 COUPE/CABRIOLET	2054-2663	1932-36	85.000	XJ6 4.0	3980	1991-96	14.000	JOWETT GRAN BRETAGNA			
PONY II SERIE (TUTTI I MOD.)	1238-1598	1982-90	500	SS2 COUPE/CABRIOLET	1052-1343	1932-36	75.000	XJ5 H.E.	5345	1975-81	13.000	7/17	907	1921-36	7.000
PONY III SERIE (TUTTI I MOD.)	1299-1468	1990-94	500	SS90 ROADSTER	2663	1935	150.000	XJ5 H.E.	5345	1981-87	14.000	8	946	1937	8.000
PONY COUPE	1468	1980-82	750	SS100 ROADSTER	2663-3485	1936-41	300.000	XJ6 6.0 V12	5993	1993-96	16.000	10	1166	1936-39	8.000
SCOUPE	1468-1495	1990-95	750	1 1/2 LITRE BERLINA	1776	1935-40	40.000	XJ-R-S	5993	1990-93	18.000	JAVELIN PA/PB/PC/PD/PE	1486	1947-54	10.000
COUPE II (SERIE)	1600-1975	1996-01	1.000	1 1/2 LITRE BERLINA	1776	1945-49	40.000	XJ-SC	5345	1983-87	14.000	JUPITER I/IIA	1486	1950-54	13.000
LANTRA (TUTTI I MOD.)	1468-1836	1990-94	500	1 1/2 LITRE CABRIOLET	1776	1935-40	60.000	XJ5 CONVERTIBLE	3980-5993	1988-96	20.000	KIA COREA DEL SUD			
SONATA (TUTTI I MOD.)	1796-1997	1988-94	500	2 1/2 LITRE BERLINA	2663	1935-40	40.000	XJ120	3498	1992-94	16.000	PRIDE (TUTTI I MODELLI)	1138-1323	1981-94	500
COUPE/TIBURON	1599-2656	2002-04	1.000	3 1/2 LITRE BERLINA	3485	1945-49	40.000	XK8 COUPE	3996-4196	1996-04	12.000	SEPHIA (TUTTI I MODELLI)	1598-1993	1993-94	500
ACCENT (TUTTI I MOD.)	1341-1495	1994	500	2 1/2 LITRE CABRIOLET	2663	1935-40	60.000	XKR	3996-4196	1998-04	14.000	SPORTAGE	1998	1993-94	1.000
IATO ITALIA				3 1/2 LITRE CABRIOLET	3485	1945-49	40.000	KKR 100	3996	2001	16.000	SPORTAGE DIESEL	2184	1993-94	1.000
1.6/1.9 TD/2.0 CHT	1580-1995	1991-93	1.000	3 1/2 LITRE BERLINA	3485	1945-49	40.000	XK8 CONVERTIBLE	3996-4196	1996-04	16.000	LADA RUSSIA			
INNOCENTI ITALIA				3 1/2 LITRE BERLINA	3485	1945-49	40.000	XKR CONVERTIBLE	3996-4196	1998-04	18.000	NVA	1568	1976-81	1.000
A 40 BERLINA/COMBINATA	948	1960-63	3.000	3 1/2 LITRE CABRIOLET	3485	1945-49	40.000	XKR 100 CONVERTIBLE	3996	2001	20.000	NVA	1568-1905	1982-95	1.500
A 40 S	1098	1963-67	3.500	3 1/2 LITRE CABRIOLET	3485	1945-49	40.000	S-TYPE 2.5/3.0 V6	2497-2867	1998-04	3.500	2107 BERLINA	1499-1569	1982-94	500
950 SPIDER	948	1960-63	7.000	3 1/2 LITRE CABRIOLET	3485	1945-49	40.000	S-TYPE 4.0/4.2 V8	3996-4196	1998-04	4.500	2104/2105 SW	1499	1982-93	500
1100 SPIDER	1098	1963-68	7.000	3 1/2 LITRE CABRIOLET	3485	1945-49	40.000	S-TYPE 4.2 R	4196	2002-04	6.000	SAMARA (TUTTI I MOD.)	1108-1499	1982-94	500
1100 C COUPE	1098	1967-69	6.000	3 1/2 LITRE CABRIOLET	3485	1945-49	40.000	XJ15	5993	1991	300.000	LAIFER BRASILE			
1100 C COUPE	1098	1967-69	6.000	3 1/2 LITRE CABRIOLET	3485	1945-49	40.000	X TYPE 2.0 V6 24V/ESTATE	2099	2002-04	2.500	MP SPIDER	1584	1974-90	8.000
1100 C COUPE	1098	1967-69	6.000	3 1/2 LITRE CABRIOLET	3485	1945-49	40.000	X TYPE V6 2.5 4X4/ESTATE	2495	2001-04	3.500	LAGONDA GRAN BRETAGNA			
1100 C COUPE	1098	1967-69	6.000	3 1/2 LITRE CABRIOLET	3485	1945-49	40.000	X TYPE V6 3.0 4X4/ESTATE	2968	2001-04	8.000	11.9/12.74	1420	1920-25	15.000
1100 C COUPE	1098	1967-69	6.000	3 1/2 LITRE CABRIOLET	3485	1945-49	40.000	XJ6 3.0 V6 (X 350)	2967	2002-04	8.000	2 LITRE	1954	1926-33	17.000
1100 C COUPE	1098	1967-69	6.000	3 1/2 LITRE CABRIOLET	3485	1945-49	40.000	XJ6 3.5 V8 (X 350)	3555	2002-04	9.000	3 LITRE (TUTTI I MOD.)	2931-3181	1929-33	25.000
1100 C COUPE	1098	1967-69	6.000	3 1/2 LITRE CABRIOLET	3485	1945-49	40.000	XJ8 4.2 V8 (X 350)	4196	2002-04	12.000	18/65	2400-2892	1926-28	25.000
1100 C COUPE	1098	1967-69	6.000	3 1/2 LITRE CABRIOLET	3485	1945-49	40.000	XJ8 4.2 V8 S/C (X 350)	4196	2003-04	14.000	18/80	1991	1933	25.000
1100 C COUPE	1098	1967-69	6.000	3 1/2 LITRE CABRIOLET	3485	1945-49	40.000	XJ8 4.2 V8 SUPER S/C (X 350)	4196	2004	14.000	M45 RAPIDE M45	4453	1933-34	50.000
1100 C COUPE	1098	1967-69	6.000	3 1/2 LITRE CABRIOLET	3485	1945-49	40.000	XJ-R V8 (X 350)	4196	2004	14.000	LG45	3619-4453	1935-36	55.000
JEEP STATI UNITI				3 1/2 LITRE CABRIOLET	3485	1945-49	40.000	JEEP STATI UNITI				LG6	4453	1938-39	50.000
MB/GPW	2199	1941-45	25.000	3 1/2 LITRE CABRIOLET	3485	1945-49	40.000	GPA	2199	1942-43	22.000	41/2 V12/RAPIDE	4480	1937-40	120.000
GPA	2199	1942-43	22.000	3 1/2 LITRE CABRIOLET	3485	1945-49	40.000	M 38	2199	1950-52	18.000	21/2 LITRE	2580	1946-53	22.000
M 38	2199	1950-52	18.000	3 1/2 LITRE CABRIOLET	3485	1945-49	40.000	M 38 A1	2199	1952-68	14.000	21/2 LITRE DROP HEAD COUPE	2580	1946-53	35.000
M 38 A1	2199	1952-68	14.000	3 1/2 LITRE CABRIOLET	3485	1945-49	40.000	STATION WAGON	2199-37-37						

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
LM 002	5167	1985-91	60.000	FLAVIA CONV. VIGNALE 1.8	1800	1963-67	12.000	THEMA 8.32 II SERIE	2927	1988-92	9.000	RANGE ROVER 4.4 V8 (II S.)	4398	2002-04	7.000
DIABLO/DIABLO SE/DIABLO VT	5707	1990-00	60.000	FLAVIA CONV. VIGNALE 1.8 INIEZ.	1800	1965-67	13.000	THEMA 1.6V SW II SERIE	1995	1988-92	1.000	RANGE ROVER 2.9 TD (III S.)	2926	2002-04	4.500
DIABLO SV/SVR/GT2	5707	1991-00	65.000	FLAVIA SPORT ZAGATO 1.8	1800	1963-67	22.000	THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO SW II S.	1995	1988-92	1.500	FREELANDER SOFTBACK	1795-2497	1997-04	2.000
DIABLO/DIABLO VT ROADSTER	5707	1995-01	72.000	FLAVIA SPORT ZAGATO 1.8 INIEZ.	1800	1965-67	24.000	THEMA TURBO DS II SERIE	2500	1988-92	1.000	FREELANDER WAGON	1795-2497	1997-04	2.500
DIABLO GT/GTR	5992	1999-01	90.000	FLAVIA II SERIE	1488	1967-70	5.000	THEMA 2.0 I.E. 16V II SERIE	1995	1992-94	1.000	FREELANDER SOFTBACK TD	1950-1994	1997-04	2.500
DIABLO 6.0	5992	2000-01	56.000	FLAVIA II SERIE 1800	1800	1967-70	5.500	THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO II SERIE	1995	1992-94	1.500	FREELANDER WAGON TD	1950-1994	1997-04	3.500
DIABLO 6.0 SE	5992	2001	60.000	FLAVIA II SERIE 1800 INIEZ.	1800	1967-70	5.500	THEMA 3.0 V6 III SERIE	2959	1992-94	2.000				
GALLARDO	4961	2003-04	70.000	FLAVIA 2000/2000 INIEZ.	1991	1969-71	5.500	THEMA TURBO DS II SERIE	2500	1992-94	1.000				
MURCIELAGO	6192	2002-04	100.000	FLAVIA 2000 LX/2000 LX INIEZ.	1991	1969-71	6.000	THEMA 2.0 I.E. 16V SW II SERIE	1995	1992-94	1.000				
MURCIELAGO ROADSTER	6192	2004	130.000	FLAVIA COUPE 2000	1991	1969-71	8.000	THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO SW II S.	1995	1992-94	1.500				
				FLAVIA COUPE 2000 INIEZIONE	1991	1970-71	9.500	THEMA 3.0 V6 III SERIE SW	2959	1992-94	2.000				
				2000 BERLINA 4 M/SM	1991	1971-75	4.000	THEMA TURBO DS SW II SERIE	2500	1992-94	1.000				
				2000 I.E. BERLINA	1991	1972-75	5.000	DEBRA (TUTTI I MODELLI)	1581-1995	1989-94	1.000				
				2000 COUPE	1991	1971-74	10.000	DEBRA TURBO DS	1929	1989-94	1.000				
				2000 COUPE HF	1991	1971-74	12.000	DEBRA 2.0 I.E. TURBO HF	1995	1992-94	1.500				
				FULVIA BERLINA	1091	1963-64	4.000	DEBRA 2.0 I.E. TURBO INTEGRALE HF	1995	1992-94	1.500				
				FULVIA 2C	1091	1964-69	4.000	K 2.0 20V/2.4 20V	1998-2446	1994	1.000				
				FULVIA GT	1216	1967	4.500	K 2.0 TURBO 16V	1995	1994	1.500				
				FULVIA GT	1231	1967-69	4.500	K 2.4 TD	2387	1994	1.000				
				FULVIA GTE	1298	1968-69	5.000	K 2.0 20V TURBO	1998	1998-01	1.500				
				FULVIA BERLINA 1.3 (4M/9M)	1298	1969-72	4.000	K 3.0 V6 24V	2959	1994-01	1.500				
				FULVIA COUPE	1216	1965-67	9.000	K 3.0 V6 24V S.W.	2959	1996-01	1.500				
				FULVIA COUPE	1231	1967-70	8.000	K COUPE 2.0 20V TURBO	1998	1998-01	2.000				
				FULVIA COUPE HF	1216	1966-67	18.000	K COUPE 3.0 V6 24V	2959	1996-01	2.000				
				FULVIA COUPE RALLYE 1.3	1298	1967-69	7.500	K COUPE 2.0 16V TURBO	1995	1996-98	1.500				
				FULVIA COUPE RALLYE 1.3 S	1298	1968-69	8.000	K COUPE 2.4 20V	2446	1996-01	1.500				
				FULVIA COUPE 1.3 RALLYE HF	1298	1967-70	18.000	THESIS 2.0 TURBO 20V	1998	2001-04	2.500				
				FULVIA SPORT ZAGATO	1216	1965-67	15.000	THESIS 2.4 20V	2446	2001-04	2.000				
				FULVIA SPORT 1.3 ZAGATO	1298	1967-69	13.000	THESIS 3.0 V6	2959	2001-04	3.000				
				FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO	1298	1968-72	13.500	THESIS 3.2 V6	3179	2003-04	3.500				
				FULVIA C. RALLYE 1.6 HF (FANALONA)	1584	1968-70	32.000	DELTA 1.6/1.8 (II SERIE)	1581-1756	1983-94	1.000				
				FULVIA COUPE 1.6 HF/LUSO	1584	1970-72	18.000	DELTA 2.0 16V (II SERIE)	1995	1993-94	1.500				
				FULVIA SPORT 1600 ZAGATO	1584	1971-72	18.000	DELTA 2.0 TURBO 16V (II S.)	1995	1993-94	2.000				
				FULVIA COUPE I SERIE	1298	1970-73	7.000	DELTA HPE 2.0 16V TURBO	1995	1995-99	2.000				
				FULVIA COUPE 3	1298	1973-76	6.000	DELTA 1.9 TD	1929	1994	1.000				
				FULVIA COUPE MONTECARLO	1298	1972-76	7.000	Z 2.0 TURBO	1998	1994	1.500				
				FULVIA COUPE SAFARI	1298	1974-76	7.000	PHEDRA 2.9 V6	2946	2002-04	2.500				
				BETA 1.3/1.4/1.6/1.8 I SERIE	1297-1756	1972-75	2.000								
				BETA 1.3/1.6/2.0 II SERIE	1297-1995	1975-79	1.500								
				BETA 1.6/2.0 III SERIE	1585-1995	1979-82	1.500								
				BETA COUPE 1.6/1.8 I SERIE	1592-1756	1973-75	3.500								
				BETA COUPE 1.3/1.6/2.0 IV S.	1297-1995	1975-81	3.000								
				BETA COUPE 1.3/1.6/2.0 I.E. IV S.	1366-1995	1981-84	3.500								
				BETA COUPE 2.0 VOLUMEX	1995	1983-84	5.000								
				BETA HPE 1.6/1.8 I SERIE	1592-1756	1975	3.500								
				BETA HPE 1.6/2.0 IV S.	1585-1995	1975-81	3.000								
				BETA HP EXECUTIVE 1.6/2.0 I.E.	1585-1995	1981-84	3.500								
				BETA HP EXECUTIVE 2.0 VOLUMEX	1995	1983-84	5.000								
				BETA SPIDER 1.6/1.8/2.0 IV S.	1585-1995	1974-82	7.000								
				BETA MONTECARLO SPIDER/COUPE	1995	1975-79	9.000								
				MONTECARLO SPIDER/COUPE	1995	1980-84	10.000								
				BETA TREVI 1.6	1585	1980-84	1.000								
				BETA TREVI 2.0/2.0 I.E.	1995	1980-84	1.000								
				BETA TREVI 2.0 VOLUMEX	1995	1982-84	2.500								
				STRATOS HF	2418	1973-78	150.000								
				DELTA (TUTTI I MODELLI)	1301-1498	1979-92	1.000								
				DELTA GT 1600/GT I.E.	1585	1982-83	2.000								
				DELTA HF TURBO	1585	1983-86	4.000								
				DELTA HF TURBO I.E.	1585	1986-93	4.500								
				DELTA HF 4WD	1995	1986-87	8.000								
				DELTA HF INTEGRALE	1995	1987-89	12.000								
				DELTA HF INTEGRALE 16V	1995	1989-91	18.000								
				DELTA HF INT. 16V EVOLUZIONE	1995	1991-95	25.000								
				DELTA S4	1759	1985-87	85.000								
				DELTA TURBO DS	1929	1986-91	1.000								
				GAMMA 2000/2500 I SERIE	1999-2484	1976-79	3.000								
				GAMMA 2000 II SERIE	1999	1980-84	3.500								
				GAMMA 2500/2500 I.E. II SERIE	2484	1980-84	4.000								
				GAMMA 2000 COUPE I SERIE	1999	1976-79	5.000								
				GAMMA 2500 COUPE I SERIE	2484	1976-79	5.500								
				GAMMA 2000 COUPE II SERIE	1999	1980-84	6.000								
				GAMMA 2500 I.E. COUPE II SERIE	2484	1980-84	6.500								
				037 RALLY	1995	1983-84	120.000								
				PRISMA (TUTTI I MODELLI)	1302-1585	1982-89	1.000								
				PRISMA 4WD/INTEGRALE	1995	1987-89	1.500								
				PRISMA DIESEL/TURBODIESEL	1929	1984-89	1.000								
				THEMA I.E.	1995	1984-88	1.000								
				THEMA 2.0 I.E. TURBO	1995	1984-88	1.500								
				THEMA V6	2649	1984-88	1.500								
				THEMA TURBO DS	2445	1984-88	1.500								
				THEMA V6 LIMOUSINE	2649	1987-89	3.000								
				THEMA 8.32	2927	1986-87	8.000								
				THEMA 2.0 I.E. TURBO SW	1995	1986-88	1.500								
				THEMA TURBO DS SW	2445	1986-88	1.000								
				THEMA I.E. 16V II SERIE	1995	1988-92	1.000								
				THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO II SERIE	1995	1988-92	1.500								
				THEMA V6 II SERIE	2649	1988-92	1.500								
				THEMA TURBO DS II SERIE	2500	1988-92	1.000								

Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro
KYALAMI 4.2/4.9	4136-4930	1976-84	20.000	170/200 BERLINA	1692-1949	1931-36	30.000	230 G CORTO TELONATO	2299	1979-82	4.000	350 SL (R107)	3499	1971-75	22.000
QUATTROPORTE 4200/4900	4136-4930	1976-84	15.000	170/200 CABRIOLET	1692-1949	1931-36	55.000	230 G CORTO SW	2299	1979-82	4.500	350 SL (R107)	3499	1975-80	20.000
QUATTROPORTE 4900	4930	1985-90	17.000	170V BERLINA	1697	1936-44	23.000	230 G LUNGO SW	2299	1979-82	4.000	350 SLC (C107)	3499	1971-80	12.000
QUATTROPORTE ROYALE	4930	1986-91	22.000	290 LIMOUSINE	2867	1933-37	35.000	230 G CORTO TELONATO	2299	1982-89	4.500	380 SL (R107)	3839	1980-85	22.000
BTURBO	1996	1981-83	4.000	230 BERLINA	2229	1937-41	20.000	230 G CORTO SW	2299	1982-89	5.000	380 SLC (C107)	3839	1980-81	11.000
BTURBO	1996	1984-87	3.000	500K CABRIOLET	5019	1934-36	1500.000	230 G LUNGO SW	2299	1982-89	4.500	420 SL (R107)	4196	1985-89	24.000
BTURBO I	1996	1986-88	5.000	540K CABRIOLET	5401	1936-39	4.000.000	280 G CORTO TELONATO	2746	1979-89	5.000	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 G CORTO SW	2746	1979-89	6.000	450 SL (R107)	4520	1975-80	22.000
2.24V	1996	1988-93	7.000	170 V	1697	1947-53	20.000	280 G 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 G 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	1949-55	18.000	240 G CORTO SW	2399	1979-88	4.500	500 SLC (C107)	4973	1980-81	14.000
BTURBO 420I	1996	1985-86	3.500	170 DS DIESEL	1767	1949-53	13.000	240 G 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 G 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 G CORTO SW	2998	1979-94	4.500	580 SL (R107)	5547	1985-89	28.000
422/4.18V	1996	1988-92	5.000	190	1897	1955-61	7.000	300 G LUNGO SW	2998	1979-94	4.000	SL 280 V6 (R129)	2799	1998-01	14.000
4.24V	1996	1990-93	6.000	180 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	1993-94	1.500	300 SL/245L 300-24 (R129)	2960	1989-93	10.000
BTURBO 420 SI	1996	1987	4.500	200	1998	1965-68	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	1998	1961-65	13.000	E 280 (W124)	2799	1993-94	2.000	SL 320 V6 (R129)	3199	1998-01	15.000
BTURBO 425	2494	1984-87	4.000	220	1998	1961-65	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	1998	1966-69	10.000	260/280 E LIMOUSINE (W124)	2599-2799	1989-95	4.000	SL 500 V6 (R129)	4966	1998-01	16.000
430/430 4V	2790	1991-94	7.000	220 S	1998	1966-69	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	9.000	220 S	1998	1966-69	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	1998	1966-69	35.000	300 D/D TURBO 4 MATIC (W124)	2996-2998	1987-94	1.500	300 G CORTO TELONATO/SW	2960	1990-94	7.000
BTURBO SPIDER 2.8/SPIDER 2.8	2790	1990-94	14.000	220 S CABRIOLET	1998	1966-69	45.000	300 E 4 MATIC (W124)	2962	1987-95	2.500	300 G LUNGO SW	2960	1990-94	8.000
228	2790	1985-91	6.000	220 SE	1998	1966-69	10.000	300 E-24 (W124)	2960	1989-93	2.500	320 G CORTO TELONATO/SW	3199	1993-04	8.000
KARIF	2790	1988-92	12.000	220 SE COUPE	1998	1966-69	30.000	400 E/400 (W124)	4196	1991-94	4.000	320 G LUNGO SW	3199	1993-04	9.000
SHAMAL	3217	1989-95	30.000	220 SE CABRIOLET	1998	1966-69	40.000	500 E/500 (W124)	4973	1990-95	5.500	350 G/300 D CORTO TEL/SW	3449	1991-97	6.000
RACING	1996	1991-92	11.000	300 A/B/C	2996	1961-67	30.000	200 T/200 TE/230 TE (W124)	1997-2299	1986-94	1.500	350 G/300 D LUNGO SW	3449	1991-97	7.000
GHBLI	1996-2790	1992-99	8.500	300 D	2996	1967-62	35.000	E 220 T (W124)	2199	1993-94	2.000	500 G V8	4973	1993-94	11.000
GHBLI GT	1996	1994-97	11.000	300 A/B/C/D CABRIOLET	2996	1961-62	70.000	200 T/250 T (W124)	1997-2497	1985-94	1.000	G 36 AMG	3606	1995-97	11.000
GHBLI CUP	1996	1995-97	15.000	300 S/C COUPE	2996	1962-67	85.000	E 280 T (W124)	2799	1993-94	2.500	C180/200 T20 (W202)	1799-2199	1993-94	1.500
QUATTROPORTE	1996	1994-98	4.500	300 S/C CABRIOLET	2996	1962-67	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	5.500	300 SL «ALA DI GABBIANO»	2996	1964-66	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	1967-63	300.000	300 TE-24 (W124)	2960	1989-93	3.000	C280 (W202)	2799	1993-97	2.500
SPYDER	4236	2001-04	28.000	190 SL	1897	1955-63	50.000	300 TD (W124)	2996	1987-94	1.500	C280 V6 (W202)	2799	1997-00	2.500
SPYDER CAMBIO CORSA	4236	2001-04	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	2002-04	22.000	600 PULLMAN 4/6 PORTE	6330	1963-81	85.000	200 G CORTO TELONATO	1997	1986-94	6.000	C36 AMG (W202)	3606	1994-97	7.000
COUPE CAMBIO CORSA	4236	2002-04	24.000	600 LANDAULET	6330	1963-81	150.000	200 G CORTO SW	1997	1986-94	7.000	C43 AMG (W202)	4266	1997-00	8.000
QUATTROPORTE	4244	2003-04	25.000	230	2292	1965-68	6.000	200 G LUNGO SW	1997	1986-94	7.000	C230 T KOMPRESSOR (W202)	2250-2295	1996-00	3.000
MATRA FRANCIA				230 S	2292	1965-68	7.500	250 G CORTO TELONATO	2497	1987-95	6.000	C240 T V6 (W202)	2398	1997-00	3.000
D JET 5	1108	1965-69	8.000	300 SE	2996	1961-65	10.000	250 G CORTO SW	2497	1987-95	7.000	C280 T (W202)	2799	1996-97	3.000
D JET 6	1255	1966-68	9.000	300 SEL	2996	1962-65	10.500	250 G LUNGO SW	2497	1987-95	7.000	C280 T V6 (W202)	2799	1997-00	3.000
M 530 LX/SX	1699	1967-73	7.500	250 S/250 SE BERLINA	2496	1965-69	7.000	200 CE/200 CE-16/E 220 C.P.E (W124)	1997-2199	1990-96	4.000	C43 T AMG (W202)	4266	1997-00	8.500
BAGHEERA	1294	1973-80	5.000	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
BAGHEERA S	1294-1442	1975-80	5.500	280 SEL	2778	1968-72	8.000	300 CE/320 CE/E 320 C.P.E (W124)	2962-3199	1987-96	5.000	E 400 (W 210)	4196	1995-97	3.500
BAGHEERA X	1442	1978-80	6.500	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
RANCHI (TUTTI I MODELLI)	1442	1977-84	2.500	300 SEL 2.8 BERLINA	2778	1968-69	8.000	E 200/E 220 CABRIOLET (W124)	1997-2199	1993-97	10.000	E 280 V6/E 320 V6 (W210)	2799-3199	1997-01	3.000
MURENA 1600	1592	1980-84	3.500	300 SE/SEL	2996	1965-67	8.500	300/320 CE-24 CABR.E 320 CABR.	2960-3199	1991-96	11.000	E 280/320 V6 4 MATIC (W210)	2799-3199	1997-01	3.500
MURENA 2200	2155	1980-84	4.500	300 SEL 6.3 BERLINA	6330	1968-72	20.000	280 S/SE/SEL (W116)	2746	1972-79	4.000	E 50 AMG (W 210)	4973	1995-97	8.000
MAYBACH GERMANIA				300 SEL 4.5 AMERICA	4310	1969-71	16.000	350 SE/450 SE (W116)	3499-4520	1972-79	5.000	E 55 AMG (W210)	5439	1997-01	10.000
57	5513	2002-04	80.000	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
62	5513	2002-04	100.000	220 SE/250 SE CABRIOLET	2195-2496	1961-67	30.000	450 SEL 6.9 (W116)	6834	1975-80	13.000	E 280 T V6/E 320 T V6 (W210)	2799-3199	1997-01	4.000
MAZDA GIAPPONE				300 SE COUPE	2996	1962-65	17.000	300 TD TURBODIESEL (W116)	2998	1977-80	2.000	E 320 T 4 MATIC (W210)	3199	1997-01	4.500
RX2 (WANKEL 573X2)	1146	1971-73	3.000	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
RX7 COUPE (WANKEL 573X2)	1146	1977-85	5.000	280 SE 3.5 COUPE	3499	1969-71	28.000	280 S/SE/SEL (W126)	2746	1983-86	2.000	E 430 T V8 (W210)	4266	1997-01	5.000
RX7 COUPE (WANKEL 654X2)	1308	1985-90	6.000	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
RX7 COUPE (WANKEL 654X2)	1308	1990-92	8.000	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
RX7 COUPE (WANKEL 654X2)	1308	1992-97	12.000	280 SL «PAGODA»	2496	1966-68	35.000	500 SE/SEL (W126)	4973	1979-82	2.000	CLK 430 (C208)	4266	1997-01	6.000
RX7 COUPE (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	14.000	280 SL «PAGODA»	2778	1968-71	40.000	500 SE/SEL (W126)	4973	1983-88	2.500	CLK 200/230 K/230 K CABRIO (A208)	1998-2295	1998-01	7.000
R17 TURBO CABRIO (WANKEL 654X2)	1308	1987-89	9.000	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
R7 CABRIOLET (WANKEL 654X2)	1308	1990-92	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	1999-01	11.000
626 (TUTTI I MODELLI)	1587-2184	1984-86	1.000	200 D/220 D (W115)	1998-2197	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
626															

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
G 500 V8 CORTO TEL/SW	4966	1998-04	12.000	MIDGET MKIV	1275	1969-74	7.000	TEN BERLINA	1292-1550	1933-48	7.000	OM ITALIA			
G 500 V8 LUNGO SW	4966	1998-04	13.000	MIDGET MKIV 1500	1493	1974-79	7.000	OXFORD TORPEDO/BERLINA	2062-2513	1927-35	10.000	469 (TUTTI I MODELLI)	1496-1622	1922-34	25.000
G 55 AMG	5439	1998-04	15.000	1100	1098	1962-68	3.000	COWLEY TORPEDO/BERLINA	1938	1931-35	12.000	665 «SUPERBA» (TUTTI I MOD.)	1991-2200	1923-34	100.000
G 55 AMG COMPRESSOR	5439	2004	20.000	1300/1300 MK2	1275	1967-71	3.500	MINOR	918	1948-50	5.500	OPEL GERMANIA			
CL 500 (C215)	4966	1999-04	9.000	RWB	3947	1992-95	15.000	MINOR	918	1951-53	5.000	ADMIRAL (ANTEGUERRA)	3626	1938-39	12.000
CL 600 (C215)	5786	1999-04	10.000	F/F WVC	1588-1796	1995-01	5.000	MINOR TRAVELLER	803	1952-56	7.000	KAPITAEN (ANTEGUERRA)	2473	1938-40	8.000
CL 55 AMG (C215)	5439	1999-04	11.000	TF	1588-1796	2000-04	6.000	MINOR CONVERTIBLE	918	1952-52	9.000	KAPITAEN	2473	1948-50	5.000
CL 65 AMG (C215)	5980	2003-04	12.000	ZR 105/120/160	1397-1796	2002-04	1.500	MINOR	803	1953-56	5.000	KAPITAEN	2473	1951-53	4.500
C 240 V6 (W203)	2597	2000-04	2.500	ZS 120/180	1796-2497	2002-04	2.000	MINOR CONVERTIBLE	803	1953-56	9.000	KAPITAEN	2473	1954-55	4.000
C 320 V6 (W203)	3199	2000-04	3.000	ZT 180/180/190	1796-2497	2002-04	3.500	MINOR 1000	948-1098	1956-71	5.500	KAPITAEN	2473	1955-57	4.000
C 32 AMG (W203)	3199	2000-04	10.000	ZT-T 180/180/190	1796-2497	2002-04	4.000	MINOR 1000 TRAVELLER	948-1098	1956-71	7.500	KAPITAEN	2473	1958-59	4.500
C 30 CDI AMG (W203)	2950	2002-04	7.000	ZT 260 V8	4601	2004	6.000	MINOR 1000 CONVERTIBLE	948-1098	1956-68	10.000	KAPITAEN	2586-2605	1959-63	4.000
C 240 T V6 (W203)	2597	2000-04	3.500	ZT X POWER 385	4601	2002	8.000	OXFORD/OXFORD TRAVELLER	1476-1489	1949-59	4.500	OLYMPIA	1288	1935-37	7.000
C 320 T V6 (W203)	3199	2000-04	4.000	MINI GERMANIA				OXFORD P.FARINA (BERL. E TRAV.)	1622	1960-70	4.500	OLYMPIA (OL 38)	1488	1938-40	7.000
C 30 CDI AMG T (W203)	2650	2002-04	7.000	ONE/ONE DE LUXE	1598	2001-04	2.000	MINI MINOR	848	1959-64	6.500	OLYMPIA (TUTTI I MOD.)	1488	1947-52	5.500
A 190/210	1897-2084	2000-04	2.000	COOPER	1598	2001-04	3.000	MINI MINOR	848	1964-67	4.500	OLYMPIA CABRIOLET	1488	1950-52	6.500
A 190 L/210 L	1897-2084	2001-04	2.500	COOPER S	1598	2002-04	4.000	MINI TRAVELLER LEGNO	848	1961-70	5.500	OLYMPIA REKORD (TUTTI I MOD.)	1488	1953-55	4.000
SL 350 (R230)	3724	2003-04	16.000	COOPER S WORKS	1598	2003-04	4.500	MINI TRAVELLER METALLICA	848	1963-70	4.000	OLYMPIA REKORD (TUTTI I MOD.)	1488	1956-57	4.000
SL 500 (R230)	4966	2003-04	18.000	CABRIO ONE/ONE DE LUXE	1598	2004	4.000	MINI COOPER	997	1962-64	12.000	OLYMPIA REKORD CABRIOLET	1488	1954-57	5.500
SL 600 (R230)	5513	2001-04	20.000	CABRIO COOPER	1598	2004	5.000	MINI COOPER	998	1964-67	10.000	OLYMPIA REKORD (TUTTI I M.)	1488-1680	1958-60	4.000
SL 55 AMG (R230)	5439	2001-04	20.000	CABRIO COOPER S	1598	2004	6.000	MINI COOPER S	1071	1963-64	14.000	OLYMPIA REKORD CABRIOLET	1488-1680	1959-60	5.500
CLK 200 K/200 CGI (C209)	1796	2002-04	5.000	CABRIO COOPER S WORKS	1598	2004	7.000	MINI COOPER S	970	1964-65	15.000	1200	1196	1959-62	3.500
CLK 240 (C209)	2597	2002-04	6.000	MITSUBISHI GIAPPONE				MINI COOPER S MK2	1275	1964-67	17.000	REKORD	1488-1680	1960-63	4.000
CLK 320 (C209)	3199	2002-04	7.000	GALANT D/TURBO D	2347	1980-86	750	MINI COOPER S MK2/MK3	998	1968-69	14.000	REKORD CABRIOLET	1680	1961-62	5.500
CLK 500 (C209)	4966	2002-04	9.000	GALANT/GALANT TURBO	1597-2350	1983-87	1.000	MINI MOKE (AUS)	998	1966-69	7.000	REKORD 1500 (1700/1900/2800)	1488-2605	1963-65	3.500
CLK 55 AMG (C209)	5439	2002-04	12.000	PAJERO (I SERIE)	1997-2972	1982-90	3.500	1100	1098	1964-67	2.500	REKORD 1500 (1700/1900/2800)	1488-2605	1965-66	3.000
CLK 200 K/200 CGI CABRIOLET (C209)	1796	2003-04	6.000	PAJERO D/TD (I SERIE)	2347-2477	1982-91	3.000	1100 MK2	1098	1967-74	2.500	REKORD CABRIOLET	1680-2605	1963-65	4.500
CLK 240 CABRIOLET (C209)	2597	2003-04	7.000	PAJERO WAGON (I SERIE)	1997-2972	1983-90	3.500	1100 COUNTRYMAN	1098-1275	1966-74	3.000	REKORD C 1500/1700/1900/2200	1492-2239	1966-71	2.500
CLK 320 CABRIOLET (C209)	3199	2003-04	8.000	PAJERO WAGON D/TD (I SERIE)	2477-2835	1983-90	4.000	1800	1798	1966-68	2.000	REKORD C CABRIOLET	1492-2239	1967-71	4.000
CLK 500 CABRIOLET (C209)	4966	2003-04	10.000	PAJERO 3.0 V6 (I SERIE)	2972	1988-91	4.000	1800 MK2	1798	1968-74	2.000	KADETT	1074	1936-37	8.000
CLK 55 AMG CABRIOLET (C209)	5439	2003-04	13.000	PAJERO 3.0 V6 (II SERIE)	2477-2835	1991-99	4.000	MOSKOVITCH RUSSIA				KADETT/KADETT SPEZIAL	1074	1938-40	7.000
E 320 (W211)	3199	2002-04	4.000	PAJERO 2.4 (II SERIE)	2352-2555	1991-99	3.000	2138/2140	1357-1479	1974-90	1.000	KADETT/KADETT A (TUTTI I M.)	993	1962-65	3.500
E 500 (W211)	4966	2002-04	7.000	PAJERO V6/V6 GDI (II SERIE)	2972-3497	1991-99	5.000	2138/2137	1357-1479	1974-87	750	KADETT B (TUTTI I MOD.)	1078-1897	1965-73	2.000
E 55 K AMG (W211)	5439	2002-04	9.000	COLT (TUTTI I MOD.)	1299-1499	1983-87	1.000	2141 (ALEX)	1479-1890	1987-91	500	KADETT 1900/2000 GT/E	1897-1979	1976-79	10.000
E 320 T (W211)	3199	2003-04	5.000	COLT II SERIE (TUTTI I MOD.)	1299-1595	1987-91	750	ISH-2126	1479	1987-91	500	KADETT D (TUTTI I MOD.)	993-1584	1979-84	1.000
E 500 T (W211)	4966	2003-04	8.000	COLT TURBO	1598	1983-87	1.500	NISSAN GIAPPONE				KADETT D DIESEL (TUTTI I M.)	1598	1982-84	1.000
E 55 K AMG T (W211)	5439	2003-04	10.000	COLT GTI 1.6V (TURBO)	1595	1987-91	1.500	DATSUN 240Z/26	2393	1969-75	13.000	KADETT GTE	1796	1983-84	1.500
C 230 K SPORTCOUPÉ	1796	2000-04	2.500	COLT II SERIE (TUTTI I MOD.)	1299-1836	1991-94	1.000	DATSUN 280Z/280 (TUTTE)	2565-2753	1975-78	10.000	KADETT E (TUTTI I MOD.)	1196-1998	1984-91	1.000
C 320 SPORTCOUPÉ	3199	2000-04	3.500	3000 GT	2972	1990-00	7.000	DATSUN 280Z/280 (TUTTE)	2565-2753	1975-78	10.000	KADETT E (TUTTI I MOD.)	1196-1998	1984-91	1.000
C 32 AMG SPORTCOUPÉ	3199	2000-04	6.000	3000 GT SPIDER	2972	1995-00	8.000	DATSUN 280Z/280 (TUTTE)	2565-2753	1975-78	10.000	KADETT 2000 GSI	1998	1985-91	2.000
C 30 CDI SPORTCOUPÉ	2650	2000-04	2.500	LANCER GSR EVO VII	1997	1992-94	11.000	DATSUN 280Z/280 (TUTTE)	2565-2753	1975-78	10.000	KADETT 2000 GSI 16V	1998	1988-91	2.500
SLK 200 K (II SERIE)	1796	2004	9.000	LANCER GSR EVO VII	1997	1995-97	13.000	PATROL	2753-3956	1980-95	3.000	KADETT L3 CABRIO/1.6 CABRIO	1297-1598	1987-93	1.500
SLK 350 (II SERIE)	3498	2004	10.000	LANCER GSR EVO V/VI	1997	1998-02	15.000	PATROL TURBODIESEL	3246	1983-95	3.000	KADETT 2.0 GSI CABRIO/2.0 CABRIO	1998	1985-93	2.000
SLK 55 AMG (II SERIE)	5439	2004	12.000	LANCER GSR EVO VII	1997	2003-04	16.000	SAFARI/PATROL GR	4479	1988-97	3.500	OLYMPIA (1100/1500/1900 S)	1078-1897	1967-70	2.000
CLS 350	3498	2004	8.000	GALANT/GALANT VR-4 TURBO	1755-1997	1987-91	1.000	SAFARI/PATROL GR	4479	1997-99	4.500	GT	1078-1897	1968-73	8.000
CLS 500	4966	2004	10.000	PAJERO (I) (PININ)	1834	1998-04	3.000	SAFARI/PATROL GR	4479	1999-04	6.000	KAPITAEN	2605-2784	1964-68	3.500
CLS 55 AMG	5439	2004	14.000	PAJERO (II) (PININ)	1999	2001-04	3.000	SAFARI/PATROL GR TD	2826-4169	1988-97	3.500	KAPITAEN V8	4638	1965-68	4.000
A 200 TURBO (I) (S)	2034	2004	3.500	PAJERO SPORT	2972-3497	1995-99	3.500	SAFARI/PATROL GR TD	2826-4169	1988-97	4.500	ADMIRAL	2605-2784	1964-68	3.500
SLR MC LAREN	5439	2004	200.000	PAJERO SPORT TD	2835	1996-99	3.000	SAFARI/PATROL GR TD	2826-4169	1988-97	4.500	ADMIRAL V8	4638	1965-68	4.000
MG GRAN BRETAGNA				PAJERO SPORT (II SERIE)	2972-3497	1999-04	4.000	SAFARI/PATROL GR TD	2826-4169	1988-97	4.500	DIPLOMAT V8/V8 COUPÉ	4638-5354	1964-68	5.000
JL/JL2/J3 MIDGET	746-847	1992-33	30.000	PAJERO SPORT TD (II SERIE)	2477-3200	1999-04	3.500	SAFARI/PATROL GR TD	2826-4169	1988-97	4.500	DIPLOMAT	2784	1969-77	4.000
LJ/L2 MAGNA	1087	1933-34	32.000	PAJERO TD (III SERIE)	2477-3497	1999-04	4.000	SAFARI/PATROL GR TD	2826-4169	1988-97	4.500	DIPLOMAT V8	5354	1969-77	5.000
NA MAGNETTE	1087-1271	1934-36	35.000	PAJERO V6 (III SERIE)	2972-3800	1999-04	5.000	SAFARI/PATROL GR TD	2826-4169	1988-97	4.500	COMMODORE	2238-2784	1967-71	3.000
MIDGET PA/PB ROADSTER	847-939	1934-36	30.000	ECLIPSE	1755-1997	1992-93	1.500	SAFARI/PATROL GR TD	2826-4169	1988-97	4.500	COMMODORE BERLINA COUPÉ	2490	1972-77	3.000
SA DROPHHEAD COUPÉ	2288-2322	1937-39	35.000	ECLIPSE (II SERIE)	1996-1997	1994	2.000	TERRANO II	2389-2960	1992-02	3.000	COMMODORE GSI/E COUPÉ	2784	1972-77	5.000
WA DROPHHEAD COUPÉ	1548	1937-39	32.000	SPACE RUNNER	1834-1997	1991-94	1.000	TERRANO II TD	2664-2953	1992-04	3.000	ASCONA I SERIE (TUTTI I MOD.)	1196-1897	1970-75	1.500
TA ROADSTER	1292	1936-39	32.000	SPACE WAGON	1834-1997	1991-94	1.000	PATHFINDER	3275-3498	1997-04	4.000	ASCONA I SERIE (TUTTI I MOD.)	1196-1979	1975-80	1.000
TB ROADSTER	1250	1939	32.000	SPACE WAGON TD	1796-1998	1991-94	1.000	PATHFINDER TD	2664-3153	1997-02	4.000	ASCONA II SERIE (TUTTI I MOD.)	1297-1998	1981-88	1.000
TC	1250	1945-49	30.000	MORGAN GRAN BRETAGNA				MICRA	997-1275	1992-94	1.000	ASCONA II SERIE DIESEL	1598	1981-88	1.000
TD	1250	1949-53	28.000	THREEWHEELER (JAP)	980-1096	1919-39	30.000	MICRA CABRIOLET	1275	1997-98	2.000	ASCONA 400	2410	1980-82	10.000
TD ARNOLD	1250	1951-53	28.000	THREEWHEELER (BLACKBURN)	1098	1930-39	28.000	SKYLINE GTS-T	1998	1989-91	3.000	MANTA I SERIE	1196-1897	1970-75	2.500
TF	1250	1953-54	28.000	THREEWHEELER (MATCHLESS)	990	1934-39	30.000	SKYLINE GT-R	2568	1989-91	5.000	MANTA II/III SERIE	1297-1979	1975-88	2.000
TF 1500	1466	1954-55	30.000	F-4F 3F SUPER THREWE (FORD B3A)	933-1172	1932-52	25.000	PRIMERA (TUTTI I MOD.)	1596-1998	1990-94	1.000	MANTA 400	2410	1980-85	12.000
YAYB	1250	1947-53	12.000	4-4 (DAL 1946/4/4) (CLIMAX SPECIAL)	1172-1267	1936-51	30.000	PRIMERA 4WD (TUTTI I MOD.)	1596-1998	1990-94	1.000	REKORD D BERLINA	1698-1897	1972-77	1.500
A	1489	1955-59	25.000	4/4 SERIES II (FORD 100E)											

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
OMEGA CARAVAN 2.4i	2410	1988-93	1.000	PL 17/PL 17 TIGRE	851	1969-82	6.500	305 BREAK (TUTTI I MODELLI)	1290-1905	1978-89	1.000	336 C 1600 CABRIOLET (75 CV)	1582	1963-65	45.000
OMEGA GL 2.6i V6	2594	1990-93	1.000	PL 17/17 B CABRIOLET (TIGRE)	848-851	1961-63	10.000	305 BREAK DIESEL (TUTTI I MOD.)	1548-1905	1978-89	1.000	336 SC 1600 CABRIOLET (95 CV)	1582	1963-65	48.000
OMEGA GL 2.6i V6 CARAVAN	2594	1990-93	1.000	17/17 BREAK	848	1963-65	5.000	309 (TUTTI I MODELLI)	1118-1905	1965-92	1.000	336 A SPEEDSTER	1488-1582	1954-58	120.000
OMEGA 3000 BERLINA/CARAVAN	2969	1987-93	1.000	17 B/17 BT	848	1963-65	5.500	309 D/TURBO (TUTTI I MODELLI)	1769-1905	1986-92	1.000	336 A1600 GS CARRERA SPEEDSTER	1587	1968-69	180.000
OMEGA 3000 24V BERLINA/CARAVAN	2969	1989-93	1.500	24 B/A	848	1964-67	6.000	309 GT/GT16	1905	1987-92	1.500	336 A 1800 GT CARRERA SPEEDSTER	1587	1968-69	200.000
OMEGA D/TD	2260	1986-93	1.000	24 BT (TIGRE)	848	1964-67	7.000	405 (TUTTI I MODELLI)	1360-1998	1987-94	1.000	336 CONVERTIBLE D	1582	1968-69	90.000
OMEGA CARAVAN D/TD	2260	1986-93	1.000	24 C COUPE	848	1963-67	10.000	405 DIESEL/TURBO	1769-1905	1988-94	1.000	336 ROADSTER	1582	1959-61	75.000
OMEGA LOTUS 3.6 TURBO	3615	1990-92	25.000	24 CT COUPE TIGRE	848	1963-67	12.000	405 BREAK (TUTTI I MOD.)	1360-1998	1988-94	1.000	911 (CARR. SOLEX)/TARGA	1991	1963-65	30.000
OMEGA 2.0/2.0 16V/2.5 24V (II S.)	1998-2498	1994	1.000	CD/RALLYE	848	1963-65	15.000	405 BREAK D/TURBO	1769-1905	1988-94	1.000	911 (CARR. WEBER)/TARGA	1991	1965-67	27.000
OMEGA 2.0/2.0 16V/2.5 24V SW (II S.)	1998-2498	1994	1.000	PANTHER GRAN BRETAGNA				405 M16	1905-1998	1987-95	1.500	911 R	1991	1967	130.000
OMEGA 3000 V6 24V/V6/S.W. (II S.)	2962	1994-99	1.500	KALLISTA			1598-2792	405 T16	1998	1992-95	2.000	911 S (CARBURATORI)/TARGA	1991	1966-68	32.000
OMEGA 3.2 V6/SW (II S.)	3175	2000-02	1.500	PEGASO SPAGNA				405 X4	1905-1998	1989-94	1.500	911 L/T/E/TARGA	1991	1967-69	25.000
OMEGA 2.5 TD/SW (II S.)	2497	1994	1.000	Z 102			2472-3178	505 (TUTTI I MODELLI)	1796-2165	1979-92	1.000	911 S (INIEZIONE)/TARGA	1991	1968-69	32.000
SENATOR	2490-2968	1977-88	1.500	Z 102 SPIDER			2472-3178	505 D/TURBO (TUTTI I M.)	2304-2498	1979-91	1.000	911 T/E 2200/TARGA	2195	1969-71	28.000
SENATOR TURBODIESEL	2260	1985-87	1.000	PEKING CINA				505 BREAK/FAMILE	1796-2165	1982-92	1.000	911 S 2200/TARGA	2195	1969-71	35.000
SENATOR II SERIE	2490-2594	1987-93	1.500	BJ 212			2445	505 BREAK/FAMILE D	2498	1982-91	1.000	911 T/E 2400/TARGA	2341	1971-73	32.000
SENATOR 3.0/3.0i 24V II SERIE	2968	1987-93	1.500	PEUGEOT FRANCIA				505 V6	2849	1986-90	1.500	911 S 2400/TARGA	2341	1971-73	38.000
MONZA	2784-2968	1977-82	2.000	5 CV 172 (TUTTI I MODELLI)			667-950	604 SL/TI/STI/GT	2664-2849	1975-86	2.000	911 CARRERA RS 2700	2687	1972-73	120.000
MONZA	2784-2968	1983-87	2.500	201 (TUTTI I MODELLI)			1122-1465	604 GRD/SD TURBO/GTD TURBO	2304-2498	1979-86	1.500	911 2700/TARGA	2687	1974-75	20.000
CORSA (TUTTI I MODELLI)	993-1598	1982-92	500	301 (TUTTI I MODELLI)			1465	605 (TUTTI I MODELLI)	1998	1989-94	1.000	911 S 2700/TARGA	2687	1974-75	22.000
CORSA TR (TUTTI I MODELLI)	993-1598	1982-92	500	401 (TUTTI I MODELLI)			1720	605 DTD (TUTTI I MODELLI)	2088-2138	1989-94	1.000	911 TARGA	2687	1976-77	20.000
CORSA D/TURBODIESEL	1488	1987-92	1.000	601 BERLINA/LIMOUSINE			2148	605 3.0i/SV 24	2963-2975	1989-97	1.500	911 2700 CARRERA/TARGA	2687	1974-75	28.000
CORSA GSI	1598	1987-92	1.500	402 LIMOUSINE			1991-2142	605 2.9 V6 24V	2946	1997-99	1.500	911 3000 CARRERA/TARGA	2994	1975-77	26.000
CORSA GSI (II SERIE)	1598	1993-01	1.500	402 BERLINA LÉGERE			1991-2142	306 (TUTTI I MODELLI)	1360-1762	1993-94	1.000	911 SC 180-188 CV/TARGA	2994	1977-80	23.000
CORSA GSI L8 (III SERIE)	1796	2001-04	1.500	202 BERLINA			1133	306 S16	1998	1993-96	1.500	911 SC 204 CV/TARGA	2994	1980-83	25.000
TIGRA	1389-1598	1994-01	1.500	302 BERLINA			1758	306 GTI	1998	1996-01	1.500	911 SC CABRIOLET	2994	1983	28.000
ASTRA (TUTTI I MOD.)	1389-1998	1991-94	1.000	402 LIMOUSINE			1991-2142	306 CABRIOLET	1587-1998	1993-02	2.500	911 3200 CARRERA/TARGA	3164	1983-89	27.000
ASTRA D/TD (TUTTI I MOD.)	1686-1700	1991-94	1.000	203			1290	306 DTD	1905	1994	1.000	911 3200 CARRERA CABRIOLET	3164	1983-89	30.000
ASTRA GSI 16V	1998	1991-94	1.500	404 SUPERLUSSO/INIEZIONE			1618	406 SVT (TURBO)	1998	1996-98	1.000	911 3200 CARRERA SPEEDSTER	3164	1987-89	55.000
ASTRA 1.4i CABRIO/1.6i CABRIO	1389-1598	1993-98	2.000	203 DECAPOTTABILE			1290	406 2.9 V6 24V/II S.	2946	1996-03	1.500	911 CARRERA 2/TARGA (964)	3600	1989-93	22.000
FRONTERA (TUTTI I MODELLI)	1988-2772	1991-98	3.000	203 FAMILIALE			1290	406 COUPE 2.0/2.2 16V	1998-2230	1996-04	2.500	911 CARRERA 2 CABRIOLET/TURBO LOOK (964)	3600	1989-94	24.000
FRONTERA II S. (TUTTI I MOD.)	2198-3165	1998-04	4.000	203 COUPE			1290	406 COUPE 3.0 V6 24V	2946	1996-04	3.000	911 CARRERA 4/TARGA (964)	3600	1989-94	23.000
MONTEREY	3059-3165	1992-98	2.500	203 CABRIOLET			1290	607 2.9 V6 24V	2946	1999-04	2.000	911 CARRERA 4 CABRIOLET (964)	3600	1989-94	26.000
MONTEREY II SERIE	2999-3494	1998-99	3.500	403			1290-1468	206 GT/GT/RC	1997	1999-04	2.000	911 CARRERA SPEEDSTER (964)	3600	1992-93	45.000
SINTRA 3.0 V6 24V	2962	1996-98	1.500	403 DIESEL			1816	206 CC	1587-1997	2000-04	2.500	911 CARRERA RS (964)	3600-3746	1992-94	30.000
ASTRA OPC	1998	1999-01	2.500	403 FAMILIALE			1290-1468	307 CC	1997	2003-04	3.000	911 CARRERA (993)	3600-3746	1993-97	26.000
ASTRA COUPE (TUTTI I MOD.)	1796-2198	2000-04	1.500	403 FAMILIALE D			1816	806 2.0/2.0 TURBO	1998	1994	1.500	911 CARRERA 4 (993)	3600-3746	1994-98	26.000
ASTRA COUPE 2.2 TD	2171	2002-04	1.000	403 CABRIOLET			1468	806 L9 TD	1905	1994	1.000	911 CARRERA 4S "TURBODIESEL" (993)	3600-3746	1995-98	35.000
ASTRA CABRIOLET (TUTTI I MOD.)	1598-2198	2001-04	2.500	404			1618	807 2.9 V6 24V	2946	2002-04	2.500	911 CARRERA TARGA (993)	3600-3746	1995-97	26.000
ASTRA CABRIOLET 2.2 TD	2171	2002-04	1.000	404 DIESEL			1618	407 2.9 V6 24V	2946	2004	2.000	911 CARRERA CABRIOLET (993)	3600-3746	1994-97	30.000
8/25 PS	2000	1920-24	10.000	404 BREAK/FAMILE			1618	407 2.9 V6 24V SW	2946	2004	2.000	911 CARRERA 4 CABRIOLET (993)	3600-3746	1994-98	30.000
14/38 PS	3450	1919-24	12.000	404 FAMILIALE/COMMERCIALE D			1816-1948	PEUGEOT DANGEL FRANCIA				911 GT2 (993)	3600	1995-98	50.000
21/55 PS	5646	1919-24	18.000	404 COUPE CARB./INIEZ.			1618	504 BREAK	1971-2304	1972-82	5.000	911 TURBO 3000	2994	1975-77	35.000
30/75 PS	7793	1919-24	20.000	404 CABRIOLET CARB./INIEZ.			1618	504 PICK UP	1971-2304	1972-82	3.000	911 TURBO 3300	3299	1977-79	36.000
12/12 PS	951	1924-26	12.000	204 BERLINA			1130	PORSCHE GERMANIA				911 TURBO 3300/TARGA	3299	1980-86	35.000
4/14 PS	1018	1924-25	10.000	204 DIESEL			1255	336 (40 CV)	1086	1950-54	50.000	911 TURBO 3300 CABRIOLET	3299	1987-90	40.000
4/16 PS	1018	1926-28	10.000	204 BREAK			1130	336 1300 (44 CV)	1286	1951-54	45.000	911 TURBO 3.3	3299	1990-92	38.000
4/20 PS	1018	1929-31	10.000	204 BREAK DIESEL			1255	336 1300 S (80 CV)	1290	1953-55	60.000	911 TURBO 3.6	3600	1992-94	35.000
7/34 PS	1735	1927-28	8.500	204 COUPE			1130	336 1500 S (80 CV)	1488	1951-52	55.000	911 TURBO 3.6 (993)	3600	1995-98	38.000
8/40 PS	1916	1928-30	8.500	204 CABRIOLET			1130	336 1500 (60 CV)	1488	1952-55	55.000	912	1582	1965-68	18.000
10/40 PS (MODELL 80)	2620	1925-29	10.000	204 BREAK			1288	336 1500 SUPER (70 CV)	1488	1952-55	55.000	912 TARGA	1582	1966-68	18.000
12/50 PS (MODELL 90)	3160	1927-28	10.000	204 COUPE			1130	336 A 1300 (44 CV)	1286	1954-55	35.000	912 E 2000	1971	1975	15.000
15/60 PS (MODELL 100)	3882	1927-28	12.000	304 BERLINA			1288	336 A 1300 (44 CV)	1286	1955-57	35.000	924 A MARCE	1984	1975-77	3.000
14/50 PS	3640	1929-30	12.000	304 DIESEL			1357	336 A 1300 (44 CV)	1286	1955-57	35.000	924 S MARCE	1984	1977-85	3.500
16/60 PS	4170	1929	13.000	304 BREAK			1288	336 A 1300 S (80 CV)	1286	1954-55	37.000	924 TURBO (170/177 CV)	1984	1978-84	6.000
24/110 PS REGENT	5972	1928-29	20.000	304 BREAK DIESEL			1357	336 A 1300 S (80 CV)	1286	1955-57	37.000	924 TURBO CARRERA GT	1984	1979-80	18.000
1.8 LITER/L8 REGENT	1790	1931-33	8.000	304 COUPE			1288	336 A 1600 (80 CV)	1582	1955-59	38.000	924 S	2479	1985-88	5.000
1 LITER	995	1933	10.000	304 CABRIOLET			1288	336 A 1600 S (75 CV)	1582	1955-59	40.000	944	2479	1982-87	4.000
1.2 LITER/REGENT/12 LG	1193	1931-35	8.000	504			1796-1971	336 A 1500 GS CARRERA	1498	1955-57	120.000	944 S	2681	1988-89	5.000
P4	1073	1935-37	8.000	504 DIESEL			1948-2304	336 A 1500 GT CARRERA	1498	1956-57	140.000	944 S 2	2479	1986-87	5.000
1.3 LITER	1288	1934-35	8.000	504 BREAK/FAMILE			1971	336 A 1500 GT CARRERA	1498	1956-57	140.000	944 S 2	2479	1988	6.000
6	1932	1934-37	10.000	504 BREAK/FAMILE D			1								

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
911 TURBO 3.6 (996)	3600	2000-04	28.000	9 TURBO	1397	1985-89	1.500	1500	1489	1959-67	4.500	MINI (TUTTI I MODELLI)	998-1275	1989-00	3.000
911 CARRERA 3.6 (996)	3596	2002-04	22.000	11 (TUTTI I MODELLI)	1108-1721	1983-89	1.000	4/68	1489	1959-61	5.000	MINI BRITISH OPEN CLASSIC	1275	1992-96	4.000
911 CARRERA 4 3.6 (996)	3596	2002-04	24.000	11 TD/GTD/TDE	1596	1984-89	1.000	4/72	1622	1961-69	5.000	MINI COOPER	1275	1990-00	5.000
911 CARRERA 4S (996)	3596	2002-04	26.000	11 TURBO	1397	1983-89	1.500	ELF	848-998	1961-68	5.500	MINI COOPER SPORTS PACK	1275	1997-00	6.000
911 CARRERA TARGA 3.6 (996)	3596	2002-04	25.000	12 (TUTTI I MODELLI)	1289	1970-78	1.000	KESTREL MKI/MKII/MKIII	1098-1275	1963-68	3.500	MINI CABRIOLET	1275	1991-96	6.000
911 CARRERA CABRIOLET 3.6 (996)	3596	2002-03	26.000	12 GORDINI	1565	1971-74	9.000	ROLLS-ROYCE GRAN BRETAGNA							
911 GT2 (996)	3600	1998-02	60.000	14 (TUTTI I MODELLI)	1218-1360	1976-83	1.000	SILVER GHOST TORPEDO	7428	1919-25	400.000	100 (TUTTI I MODELLI)	1113-1396	1990-94	1.000
911 GT2 (996)	3600	2002-04	65.000	15 (TUTTI I MODELLI)	1289-1565	1971-78	2.000	PHANTOM I	7695	1925-29	200.000	114 GT/GTA	1396	1990-97	1.500
CAYENNE 3.2 V6	3189	2003-04	8.000	17/177 (TUTTI I MODELLI)	1565-1647	1971-78	2.500	PHANTOM II	7668	1929-35	250.000	111/114 CABRIOLET	1113-1396	1993-96	1.500
CAYENNE 5.4 V8	4511	2003-04	10.000	16 L/TL/TS	1470-1565	1965-74	2.000	TWENTY LIMOUSINE	3127	1922-29	100.000	213/216	1342-1598	1984-89	750
CAYENNE TURBO 4.5 V8	4511	2003-04	15.000	16 TX	1647	1973-77	2.500	20/25 BERLINA	3699	1929-36	80.000	2000 (SDI)	1994	1992-86	1.000
CARRERA GT	5733	2004	250.000	18 BERLINA	1397-1995	1978-86	1.000	PHANTOM III	7340	1936-39	250.000	2300/2300S (SDI)	2350	1977-86	1.000
RAYTON FISSORE ITALIA				18 TD/GTD/TURBO D	2068	1980-86	1.000	WRATH BERLINA	4257	1938-39	60.000	2600/2600S (SDI)	2597	1977-86	1.500
MAGNUM 4X4	1995	1984-88	2.000	18 BREAK	1397-1995	1979-86	1.000	SILVER DAWN BERLINA	4256-4566	1946-55	40.000	3500 (SDI)	3528	1977-82	2.000
MAGNUM 4X4 TO FIAT	2445	1984-90	2.000	18 BREAK TO/GTD/TURBO D	2068	1980-86	1.000	SILVER DAWN DROP HEAD	4256-4566	1946-55	65.000	3500 V8S/SE (SDI)	3528	1978-82	2.000
MAGNUM VIP V6	2494	1986-90	2.500	18 TURBO (110 CV)	1565	1981-83	1.500	SILVER WRAITH LIMOUSINE	4256-4887	1946-58	45.000	3500 VANDEN PLAS/I (SDI)	3528-3532	1980-86	2.500
MAGNUM TURBODIESEL VM	2383-2500	1991-93	2.000	18 TURBO (125 CV)	1565	1983-85	1.500	SILVER WRAITH DROP HEAD	4256-4887	1946-58	100.000	3500 VITESSE SE (SDI)	3528-3532	1982-86	2.500
2.4 TD BMW (MAGNUM)	2443	1988-90	2.000	18 BREAK 4X4	1647-1995	1983-86	1.000	SILVER CLOUD I SERIE BERL. E LIM.	4887	1955-59	38.000	2400 SD TURBO (SDI)	2393	1982-86	1.000
3.5 BMW (MAGNUM)	3430	1988-90	3.000	19 (TUTTI I MODELLI)	1390-1794	1989-94	1.000	SILVER CLOUD II SERIE D.H.C.	4887	1955-59	115.000	820/825	1996-2494	1986-92	1.000
RELIANT GRAN BRETAGNA				19 D/TD	1870	1988-94	1.000	SILVER CLOUD II SERIE BERL. E LIM.	6230	1959-62	40.000	827 SL/ST/STERLING/VITESSE	2675	1988-92	1.000
REGAL V/VII/VIII/VI	747	1952-62	4.000	19 CHAMADE (TUTTI I MOD.)	1390-1794	1990-94	1.000	SILVER CLOUD II SERIE D.H.C.	6230	1959-62	110.000	827 FASTBACK VITESSE	2675	1988-92	1.500
REGAL 3/25	598	1962-68	3.000	19 CHAMADE D/TD	1870	1990-94	1.000	SILVER CLOUD III SERIE BERL. E LIM.	6230	1962-66	42.000	214 SL/SLI/SLI 16V	1396	1989-94	1.000
REGAL 3/30	701	1968-73	3.500	19 L.8 16V/16 S	1764	1990-95	1.500	SILVER CLOUD III SERIE BERL. E LIM.	6230	1962-66	115.000	216 GS/STI 16V	1590	1989-94	1.000
BUG (BOND)	701-748	1970-74	4.500	19 L.8 16V CABRIOLET	1764	1991-95	2.500	SILVER SHADOW I SERIE BERLINA	6230	1966-70	22.000	216 GTI 16V TWIN CAM	1590	1991-94	1.500
ROBIN/ROBIN MK II	748-848	1973-94	2.000	20 (TUTTI I MODELLI)	1647-2165	1975-84	1.000	SILVER SHADOW I SERIE LUNGA	6230	1966-70	22.000	218 DIESEL/TURBO D	1769-1905	1993-94	1.000
REBEL	598	1964-67	1.000	20 TD/GTD/TURBODIESEL	2068	1979-83	1.000	SILVER SHADOW I SERIE COUPÉ	6230	1966-70	35.000	216 16V COUPÉ/COUPÉ	1590-1905	1992-98	1.500
REBEL MK II	701-748	1967-73	1.000	21 (TUTTI I MODELLI)	1721-2165	1986-93	1.000	SILVER SHADOW I SERIE COUPÉ	6230	1966-70	35.000	220 TURBO 16V COUPÉ	1994	1992-96	2.000
REBEL MK I ESTATE	701-748	1967-72	1.000	21 NEVADA (TUTTI I MODELLI)	1721-2165	1986-94	1.000	SILVER SHADOW I SERIE COUPÉ	6230	1966-70	45.000	214/216 16V CABR./CABRIOLET	1396-1590	1992-98	2.000
SABRE 4	1703	1961-64	8.000	21 TD/GTD/TURBO D/TURBO DX	2068	1986-93	1.000	PHANTOM V LIMOUSINE	6230	1959-68	90.000	820 T COUPÉ/TI/800 COUPÉ T. (KV6)	1994	1992-98	2.500
SABRE 4 CONVERTIBLE	1703	1962-64	10.000	21 NEVADA D/TD/GTD/TURBO D	1870-2068	1986-94	1.000	PHANTOM V LIMOUSINE	6230-6750	1968-91	95.000	827 V6 24V COUPÉ (KV6)	2675	1992-96	2.000
SABRE 6	2553	1964-66	10.000	21 NEVADA 4X4	1995-2165	1988-93	1.000	SILVER SHADOW I	6230-6750	1971-77	20.000	800 2.5 V6 24V COUPÉ (KV6)	2497	1996-98	2.000
SABRE 6 CONVERTIBLE	2553	1964-66	12.000	21 2L TURBO	1995	1987-93	2.000	SILVER SHADOW II	6750	1977-80	20.000	825 COUPÉ TO (KV6)	2500	1992-97	2.000
SCIMITAR GT SE4	2553	1964-66	8.000	21 2L TURBO QUADRA	1995	1990-93	2.500	CORNICHO COUPÉ	6750	1977-80	20.000	820 16V/16V TURBO (KV6)	1994	1992-94	1.000
SCIMITAR GT SE4A/SE4B/SE4C	2495-2994	1966-70	7.000	25 (TUTTI I MODELLI)	1995-2849	1984-92	1.000	CORNICHO COUPÉ	6750	1977-80	38.000	827 V6 24V (KV6)	2675	1992-96	1.000
SCIMITAR GTE SE5	2994	1968-75	6.000	25 V6 TURBO	2438	1985-92	1.500	CORNICHO CABRIOLET	6750	1977-80	45.000	800 2.5 V6 24V (KV6)	2497	1996-98	1.000
SCIMITAR GTE SE6	2792-2994	1975-86	5.000	25 V6 TURBO BACCARA	2438	1990-92	2.000	CORNICHO CABRIOLET	6750	1977-80	42.000	75 25 V6 24V	2497	1998-03	1.500
SCIMITAR GTC	2792	1980-86	6.000	25 TD/GTD/TURBO D/TURBO DX	2068	1983-92	1.000	CORNICHO CABRIOLET II	6750	1988-89	48.000	75 25 V6 24V ESTATE	2497	2001-03	2.000
SCIMITAR SSI/TI/SST/SABRE	1296-1809	1984-94	4.000	30 TS/TX	2664	1974-84	1.500	CORNICHO CABRIOLET III	6750	1990-91	55.000	75 V8 (II SERIE)	4601	2004	5.000
RENAULT FRANCIA				30 DIESEL TURBO	2068	1981-83	1.000	CORNICHO CABRIOLET IV	6750	1992-95	75.000	414 SL/SLI 16V	1396	1990-94	1.000
10 CV LIMOUSINE	2050	1919-23	13.000	ESPACE	1995	1994-90	1.500	CAMARGUE	6750	1975-86	45.000	416 GS/STI 16V	1590	1990-94	1.000
6 CV TORPEDO	950	1922-28	10.000	ESPACE TURBO D/CK	2068	1984-90	1.000	SILVER SPIRIT	6750	1980-85	18.000	418 DIESEL/TURBO D	1769-1905	1993-94	1.000
NN/NNI/NN2 BERLINA	951	1925-29	10.000	ESPACE QUADRA	1995-2165	1988-90	1.000	SILVER SPIRIT	6750	1986-88	18.000	620 (TUTTI I MODELLI)	1996-2259	1993-94	1.000
PRIMAQUATRE BERLINA	2120	1931-39	10.000	ESPACE I SERIE	1995-2849	1991-96	1.000	SILVER SPIRIT II	6750	1990-93	20.000	620 TI	1994	1994	1.500
VIVAQUATRE	2120	1931-39	10.000	ESPACE II SERIE	2068	1991-96	1.000	SILVER SPIRIT III	6750	1993-96	22.000	620 TDI	1994	1994	1.000
MONAQUATRE	1299-1463	1932-35	10.000	ESPACE QUADRA II SERIE	1995-2165	1991-96	1.500	SILVER DAWN	6750	1996-98	24.000	75 25 V6 24V (II S.)	2497	2004	2.000
JUVAQUATRE	1003	1937-48	9.000	FUEGO TL/GTL	1397	1980-85	1.500	SILVER SPUR	6750	1980-82	20.000	75 25 V6 24V ESTATE (II S.)	2497	2004	2.500
4 CV4 CV LUSO	760	1947-51	6.000	FUEGO TS/GTS	1647	1980-85	2.000	SILVER SPUR II	6750	1990-93	22.000	SAAB SVEZIA			
4 CV GRAN LUSO CABRIOLET	747	1950-61	7.000	FUEGO TX/GTX	1995	1980-85	2.500	SILVER SPUR III	6750	1993-98	25.000	92	764	1950-52	8.000
4 CV AFFAIRES/SPORT	747	1952-61	7.000	FUEGO TURBO 1600	1565	1983-85	2.500	SILVER SPUR LIGHT-TURBO	6750	1996-98	27.000	92B	764	1953-56	6.000
FREGATE (TUTTI I MODELLI)	1996-2141	1952-60	4.500	FUEGO TURBODIESEL	2068	1982-85	1.500	FLYING SPUR	6750	1994-96	32.000	93	748	1956-57	5.000
COLOREALE PRAIRE/SAVANE	1996-2383	1950-55	4.000	LAGUNA	1794-1995	1994	1.000	TOURING LIMOUSINE	6750	1990-98	50.000	93B	748	1958-60	4.500
DOMAINE/MANOR BREAK	2141	1955-60	4.000	LAGUNA 2.9 24V V6 (3.0 V6 (II S.))	2946-2963	1994-00	1.500	TOURING LIMOUSINE LIGHT-TURBO	6750	1996-98	55.000	95 S.W.	841	1960-68	5.000
JUVAQ/DAUPHINE/SE BREAK	845-1003	1951-60	4.000	LAGUNA D (TUTTI I MODELLI)	2188	1994	1.000	SILVER SERAPH	5379	1998-02	35.000	95 V4 S.W.	1498	1967-78	5.000
DAUPHINE	845	1956-65	3.500	SAFRANE (TUTTI I MODELLI)	1995-2165	1992-94	1.000	PARK WARD	5379	2000-02	60.000	96			

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
S CONVERTIBLE/S2/S2C	2792-2935	1986-90	17.000	MODELLO	1131	1941-44	30.000	PASSAT II SERIE D/TO	1588	1981-88	1.000	244 BERLINA (TUTTI I MOD.)	1986-2127	1974-81	2.500
SPEED EIGHT	3947	1989-91	18.000	MODELLO	1131	1942-44	32.000	PASSAT II S. VAR. (TUTTI I MOD.)	1272-2226	1981-88	1.000	244 GL D6	2383	1978-83	1.500
S3/S3C	2935	1990-91	20.000	MAGGIOLINO (LUN. DUE VETRINI)	1131	1946-53	16.000	PASSAT II S. D/TO VARIANT	1588	1981-88	1.000	245 SW (TUTTI I MOD.)	1986-2127	1974-81	2.500
CERBERA/CERBERA GT	3966-4475	1995-04	25.000	MAGGIOLINO (LUNOTTO OVALE)	1192	1953-57	10.000	PASSAT III SERIE (TUTTI I MOD.)	1595-1984	1988-94	1.000	245 GL D6	2383	1978-83	1.500
TUSCAN	4441	1990-91	25.000	MAGGIOLINO 1200	1192	1957-64	7.500	PASSAT III SERIE D/TURBO	1588-1896	1988-94	1.000	240 BERLINA (TUTTI I MOD.)	1986-2336	1982-91	2.000
GRIFTH 500	4997	1990-02	25.000	MAGGIOLINO 1200	1192	1964-67	6.500	PASSAT III SERIE VAR. (TUTTI I M.)	1595-1984	1988-94	1.000	244/240 BERLINA TURBO	1986-2127	1980-89	3.000
CHIMAERA	3947-4997	1992-04	25.000	MAGGIOLINO 1300/1500	1285-1493	1965-67	6.500	PASSAT III SERIE D/TURBO. VAR.	1588-1896	1988-94	1.000	240 GL D6	2383	1983-91	1.500
TUSCAN S	3605-3996	2000-04	25.000	MAGGIOLINO 1300/1500	1285-1493	1967-70	5.500	PASSAT III S. G60 SYNCRO GTI	1781	1989-93	1.500	240 SW (TUTTI I MOD.)	1986-2336	1982-93	2.000
TAMORA	3605	2002-04	25.000	MAGGIOLINO CABR. HEBMÜLLER	1131	1949-53	30.000	PASSAT III S. G60 VAR. SYNCRO GTI	1781	1989-93	1.500	245 TURBO/240 SW TURBO	1986-2127	1980-89	3.000
UAZ RUSSIA				MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1131	1951-52	20.000	PASSAT III SERIE 2.8 VR6	2792	1991-94	1.500	240 GL D6 SW	2383	1983-91	1.500
469 B/31512	1995-2498	1964-99	2.500	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1192	1952-57	17.000	PASSAT III SERIE 2.8 VR6 VARIANT	2792	1991-94	1.500	264 D/6L/6LE	2664-2849	1974-81	3.000
UMM PORTOGALLO				MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1192-1285	1957-67	13.000	CORRADO 1.8/2.0 16V	1781-1964	1988-94	1.500	265 D/6L/6LE	2664-2849	1974-81	3.000
4X4/ALTER/ALVOR	1971-2498	1976-95	2.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1192-1285	1967-70	10.000	CORRADO 1.8i G80	1781	1988-93	2.000	262 COUPE	2664-2849	1977-81	6.000
VANDEN PLAS GRAN BRETAGNA				MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1966-67	13.000	CORRADO 2.8 VR6	2861	1991-95	2.000	740 (TUTTI I MOD.)	2336	1984-90	1.000
PRINCESS 3 LITRI	2912	1989-94	7.000	MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	11.000	SHARAN 2.8 VR6	2792	1995-04	1.500	740 TURBO	1986-2336	1984-89	1.000
4 LITRI BERLINA	3993	1980-88	13.000	1500/1500 S	1493	1961-65	3.000	SHARAN 2.8 VR6 SYNCRO	2792	1996-04	2.000	740 TURBO 16V	1986	1989-90	1.000
4 LITRI LIMOUSINE	3993	1980-88	15.000	1500/1500 S/1600 VARIANT	1493-1584	1962-73	3.000	GOLF IV 1.8 20V TURBO	1781	1997-03	2.000	740 GL DIESEL	2336	1984-90	1.000
PRINCESS 4 LITRI (MOTORE RR)	3909	1964-68	9.000	1600 L/TL	1584	1965-73	3.500	GOLF IV 1.8 20V TURBO PLUS	1781	2003	3.000	740 SW	2336	1985-90	1.000
PRINCESS 1100/1300	1098-1275	1963-74	4.000	411/412 (TUTTI I MODELLI)	1679-1795	1968-74	1.500	GOLF IV 2.3 V5	2324	1997-03	2.000	740 TURBO SW	1986	1988-89	1.500
VAUXHALL GRAN BRETAGNA				KARMANN GHIA COUPE	1192	1955-66	10.000	GOLF IV 2.8 VR6	2792	2000-03	2.500	740 TURBO 16V SW	1986	1989-90	1.500
25 HP	3969	1991	28.000	KARMANN GHIA COUPE	1285-1584	1966-74	7.000	GOLF IV R32	3189	2002-03	7.000	760 GLE V6	2849	1982-87	1.500
14/40	2297	1921-27	18.000	KARMANN GHIA COUPE	1493-1584	1961-69	8.000	POLO GTI	1598	1988-91	1.500	760 TURBO 2.3	2336	1982-87	1.000
23/60	4000	1922-26	20.000	KARMANN GHIA CABRIOLET	1192	1957-66	14.000	VENTO (TUTTI I MOD.)	1598-1964	1982-94	1.000	760 GLE D/TO	2383	1982-87	1.000
30/98	4224	1922-26	30.000	KARMANN GHIA CABRIOLET	1285-1584	1966-74	12.000	VENTO D/TO	1896	1982-94	1.000	760 GLE V6 SW	2849	1985-87	1.500
25/70	3880	1926-28	20.000	MAGGIOLINO	1192	1968-78	5.000	VENTO 2.8 VR6	2792	1992-98	1.000	760 TURBO 2.3 SW	2336	1985-87	1.500
20/60	2762-2916	1927-30	35.000	MAGGIOLONE 1302/1303	1192-1584	1970-75	4.000	NEW BEETLE	1390-1964	1988-04	2.500	760 GLE D/TO SW	2383	1985-87	1.000
CADET	2048	1931-33	12.000	MAGGIOLONE CABR. 1302/1303	1192-1584	1970-80	8.000	NEW BEETLE 2.3 V5	2324	2000-04	3.500	760 GLE LIMOUSINE	2849	1986-87	1.500
80	3317	1931-32	18.000	MAGGIOLINO MEXICO	1192-1584	1978-91	3.500	NEW BEETLE RSi	3189	2000-02	10.000	760 GLE V6 (I SERIE)	2849	1987-90	1.500
27 HP	3180	1933-36	15.000	PESCAIOA TYP 181	1493-1584	1969-79	5.000	LUPU GTI	1598	1989-04	1.500	760 TURBO (I SERIE)	2336	1987-90	1.500
BIG 6	2392	1933-35	13.000	K70 (TUTTI I MOD.)	1605-1807	1970-74	1.500	BORA 2.3 V5	2324	1999-02	1.000	760 GLE TURBO (II SERIE)	2383	1987-90	1.000
LIGHT 6	3531	1934-36	12.000	POLO I SERIE (TUTTI I MOD.)	895-1093	1975-81	1.000	BORA 2.8 VR6	2792	2001-02	1.500	760 GLE V6 SW (II SERIE)	2849	1987-90	1.500
14 HP	1781	1938-48	10.000	POLO II SERIE (TUTTI I MOD.)	1043-1272	1981-90	1.000	PASSAT IV S. 2.3 V5 SYNCRO	2324-2327	1997-02	1.000	760 TURBO SW (II SERIE)	2336	1987-90	1.500
14 HP	1781	1938-48	10.000	POLO II SERIE DIESEL	1272	1986-90	1.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V	2771	1996-04	1.500	760 GLE TURBO SW (II SERIE)	2383	1987-90	1.000
14/6	1781	1939-40	10.000	POLO II SERIE (TUTTI I MOD.)	1043-1272	1982-90	1.000	PASSAT IV S. 2.3 V5 VAR. SYNCRO	2324-2327	1997-02	1.500	780 TURBO	1986	1986-90	3.000
20 HP	2392	1934-36	12.000	POLO II SERIE MODEL YEAR '91	1043-1272	1990-94	1.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V VARIANT	2771	1997-04	1.500	780 TURBO 16	1986	1990	3.500
12 HP	1530	1936-38	9.000	POLO II SERIE D MODEL YEAR '91	1391	1990-94	1.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V	2771	1997-04	1.500	780 V6	2438-2849	1985-90	3.000
12 HP	1442	1938-46	8.000	POLO II SERIE D MODEL YEAR '91	1391	1990-94	1.000	PASSAT IV S. 2.3 V5 VAR. SYNCRO	2324-2327	1997-02	1.500	780 TURBODIESEL	2383	1985-91	1.500
12 HP	1442	1938-46	8.000	POLO II SERIE D MODEL YEAR '91	1391	1990-94	1.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V VARIANT	2771	1997-04	1.500	960 2.0 TURBO 16V	1986	1990-94	2.000
25 HP	3215	1936-39	13.000	POLO II SERIE D MODEL YEAR '91	1391	1990-94	1.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V	2771	1997-04	1.500	960 TURBO	2336	1990-92	2.000 980
10 HP	1203	1938-40	7.000	POLO II SERIE D MODEL YEAR '91	1391	1990-94	1.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V	2771	1997-04	1.500	960 2.9 24V	2922	1990-96	2.000
10 HP	1203	1938-40	7.000	POLO II SERIE D MODEL YEAR '91	1391	1990-94	1.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V	2771	1997-04	1.500	960 2.0 TURBO 16V S.W.	1986	1990-94	2.500
WYVERN (LUX)	1442	1948-51	4.000	POLO II SERIE D MODEL YEAR '91	1391	1990-94	1.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V	2771	1997-04	1.500	960 TURBO SW	2336	1990-92	2.500
WYVERN (EX)	1442	1951-52	4.000	POLO II SERIE D MODEL YEAR '91	1391	1990-94	1.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V	2771	1997-04	1.500	960 2.9 24V S.W.	2922	1990-96	2.500
WYVERN (EXW)	1507	1952-57	5.000	POLO II SERIE D MODEL YEAR '91	1391	1990-94	1.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V	2771	1997-04	1.500	960 TURBODIESEL	2383	1990-94	1.500
VELOX (LP)	2275	1948-51	4.500	POLO II SERIE D MODEL YEAR '91	1391	1990-94	1.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V	2771	1997-04	1.500	960 TURBODIESEL SW	2383	1990-94	2.000
VELOX (EP)	2275	1951-52	4.500	POLO II SERIE D MODEL YEAR '91	1391	1990-94	1.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V	2771	1997-04	1.500	960 GLE GLT	1984-2435	1991-94	1.000
VELOX (EPV)	2262	1952-57	5.500	POLO II SERIE D MODEL YEAR '91	1391	1990-94	1.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V	2771	1997-04	1.500	960 GLE SW/GLT SW	1984-2435	1993-94	1.500
VELOX (PAS-PAS-PASX)	2262-2651	1957-62	6.000	POLO II SERIE D MODEL YEAR '91	1391	1990-94	1.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V	2771	1997-04	1.500	960 2.0V T5	1984-2319	1993-96	2.000
VELOX (PB)	2651	1962-65	5.000	POLO II SERIE D MODEL YEAR '91	1391	1990-94	1.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V	2771	1997-04	1.500	960 T5 R	2319	1993-96	3.000
VELOX (PB)	3293	1964-65	5.000	POLO II SERIE D MODEL YEAR '91	1391	1990-94	1.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V	2771	1997-04	1.500	960 TURBO 2.0 T5 S.W.	1984-2319	1993-96	2.500
CRESTA (EPC)	2262	1954-57	5.500	POLO II SERIE D MODEL YEAR '91	1391	1990-94	1.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V	2771	1997-04	1.500	S70 20V TURBO	2319-2435	1996-01	2.000
CRESTA (PAS-PAS-PASX)	2262-2651	1957-62	6.000	POLO II SERIE D MODEL YEAR '91	1391	1990-94	1.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V	2771	1997-04	1.500	S70 20V TURBO	2319-2435	1996-04	3.000
CRESTA (PB)	2651	1962-65	5.000	POLO II SERIE D MODEL YEAR '91	1391	1990-94	1.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V	2771	1997-04	1.500	V70 XC 20V TURBO AWD	1984-2521	1996-04	4.000
CRESTA (PC)	3293	1965-72	4.500	POLO II SERIE D MODEL YEAR '91	1391	1990-94	1.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V	2771	1997-04	1.500	V70 R	2521	2003-04	6.000
VISCOUNT	3293	1966-72	5.000	POLO II SERIE D MODEL YEAR '91	1391	1990-94	1.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V	2771	1997-04	1.500	S80 2.9 24V	2922	1998-98	2.500
VICTOR	1507	1957-59	4.500	POLO II SERIE D MODEL YEAR '91	1391	1990-94	1.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V	2771	1997-04	1.500	V90 2.9 24V	2922	1998-98	3.500
VICTOR II	1507	1959-61	4.500	POLO II SERIE D MODEL YEAR '91	1391	1990-94	1.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V	2771	1997-04	1.500	POLAR 2.3 TURBO	2336	1997	2.000
VICTOR (FB)/VX 4-90	1507	1961-64	4.000	POLO II SERIE D MODEL YEAR '91	1391	1990-94	1.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V	2771	1997-04	1.500	POLAR 2.3 TURBO SW	2336	1997	3.000
VICTOR (FC101)/VX 4-90	1594	1965-67	3.500	POLO II SERIE D MODEL YEAR '91	1391	1990-94	1.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V	2771	1997-04	1.500	C70 COUPE	1948-2435	1996-03	2.000
VICTOR (FD)	1599	1967-71	2.500	POLO II SERIE D MODEL YEAR '91	1391	1990-94	1.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V	2771	1997-04	1.500	C70 CABRIOLET	2319-2435	1998-04	4.000
VICTOR 2000 (FD)/VX4-90	1975	1967-72	3.000	POLO II SERIE D MODEL YEAR '91	1391	1990-94	1.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V	2771	1997-04	1.500	S80 2.8 24V TURBO	2783	1998-04	3.000
VICTOR 1800/2300 (FE)/VX4-90	1759-2279	1972-78	2.000	POLO II SERIE D MODEL YEAR '91	1391	1990-94	1.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V	2771	1997-04	1.500	S80 2.9 24V	2922	1998-04	2.500
VICTOR 3300 (FE)	3294	1973-76	2.500	POLO II SERIE D MODEL YEAR '91	1391	1990-94	1.000	PASSAT IV S. 2.8 V6 30V	2771	1997-04	1.500	940 GLE	2849	1990-93	1.500
VENTORA	3294	1968-72	3.500	POLO II SERIE D MODEL YEAR '91	1391										



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.
Iscritta 1000 miglia. Una delle prime prodotte. Asl targhe oro, italiana da sempre. Matching Numbers. Restauro totale altamente professionale da artigiani specializzati in vetture Lancia Aurelia. ECCELSA - PARISSIMA.



OPEL GT 1900, 09/1968, Km originali e certificati, Autoradio AUTOSONIK AM/FM, interni in Sky nero, fari fendinebbia fonda a luce bianca Carelo originali dell'epoca, libretto servizio, uso e manutenzione. CONSERVATA - ISCRITTA ASI.



ALFA ROMEO 1300 JUNIOR ZAGATO TIPO 105.93, Anno 1970, Cerchi in lega GTA, Radio originale dell'epoca, restauro totale ed altamente professionale, targhe (VE 21) e documenti originali - UNICO PROPRIETARIO - Km 1542 DAL RESTAURO-MANICALE.



A.R. GIULIA 1600 SPIDER, 04/1963, Rossa capote in tela nera, Targhe (FG 048...) e documenti originali, Doppie chiavi, libretto uso e manutenzione. ITALIANA DA SEMPRE.



MERCEDES BENZ 190 SL, 01/1960, Soft Top Nero, Interno e pannelli Neri nuovi perfetti, Targhe (CR), Doppie chiavi, Matching Numbers, Km 2.475 da restauro. ISCRITTA ASI - EUROPEA DA SEMPRE - ECCELSA SUPERPREZZO.



PORSCHE 356 CABRIOLET 1600, 02/1958, Interni in pelle nera, Soft Top Nero, Cerchi Cromati. In condizioni immacolate, Matching Numbers, Disponibile Certificato d'origine attestante la costruzione della vettura, RESTAURO TOTALE ED ALTAMENTE PROFESSIONALE - ISCRITTA ASI.



A.R. GIULIA SUPER TIPO 105.26 1600 "BOLLINO ORO", 04/1967, Interni in sky panna, Matching Numbers. Un solo proprietario. Targhe (NO 14...) documenti, chiavi, uso e manutenzione e guida servizi assistenziali originali. OMOLOGATA ASI 3° GRADO TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI.



FIAT DINO SPIDER 2000 AS PININFARINA, 06/1968, Autoradio AM/FM Grundig, Cerchi Cromodora con Gallettine, Interni in Sky nero, Omologata 2-2, Matching Numbers, Targhe (CA 12...), doppie chiavi originali dell'epoca, Uso e manutenzione PARISSIMA. ITALIANA DA SEMPRE.



LANCIA FLAMINIA SUPER SPORT ZAGATO 2.8 3C, 03/1965 Restaurata totalmente di teleria, carrozzeria, cromature da artigiani altamente specializzati, Matching Numbers PARISSIMA, OMOLOGATA ASI TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI.



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 - RESTAURO TOTALE E MANICALE.



CITROËN DS 20 ID SUPER, 12/1968, Cambio semiautomatico, omologata 6 posti, perfettamente conservata, targhe (BG 19...) libretto uso e manutenzione Originali dell'epoca. MATCHING NUMBERS - ISCRITTA ASI.



MG B SPIDER 1ª SERIE, 01/1970, Autoradio dell'epoca, Sedili in sky nero, Portapacchi cromato, Soft Top Blu, in fase di iscrizione ASI, Sicura rivalutazione a livello collezionistico, qualsiasi prova RESTAURO TOTALE.



LANCIA BETA MONTECARLO SPIDER TIPO 134 AS, 01/1976, Targhe (BG 47...) e documenti originali, Doppie chiavi, Qualsiasi prova. MATCHING NUMBERS.



ALFA ROMEO MONTREAL TIPO 105.64, 06/1972, Targhe (PR), Doppie chiavi, Disponibile Foglio complementare, Libretto uso e manutenzione originale dell'epoca, ECCELSA.



M.B. 250 CE W114 AUTOMATIC, 03/1970, Cambio autom., Interni MB Tex Marrone, Sedili MB Tex e Pledupoli Marrone, Tetto apribile elettrico, Uniproprietario, Targhe (BG 22...) e documenti originali, Meccanica recentemente revisionata. Tachimetro originale. OMOLOGATA ASI 5° GRADO TARGA ORO MASSIMI LIVELLI PERFETTA.



CHEVROLET CORVETTE C3 STINGRAY 5.7 SMALL BLOCK T-TOP CAMBIO AUTOMATICO, 01/1973, carrozzeria in vetroresina, da sempre europea, disponibile foto copri vettura. MATCHING NUMBERS, ISCRITTA REGISTRO STORICO ITALIANO CLASSIC CLUB - SUPERPREZZO.



PORSCHE 911 SC 3.0 TARGA 204 CV, 10/1981, Pazifick Blau Metallic, disponibile certificato d'origine Porsche, maniacale, conservata, Matching Numbers, Doppie chiavi ISCRITTA ASI.



BMW Z1 ROADSTER, 01/1991, Matching Numbers, disponibili fatture BMW dei lavori eseguiti, cinghia di distribuzione appena eseguita, doppie chiavi originali, libretto uso e manutenzione originale dell'epoca. ISCRITTA ASI - MANICALE.



FIAT 500 B TRASFORMABILE "MITICA TOPOLINO", 10/1948, Targhe (VR 32) e documenti originali, Conservata originale, Licenza di circolazione "a libro" dell'epoca. PERFETTAMENTE CONSERVATA.



MERCEDES BENZ 200 CE W124, 05/1983, Interni in pelle nera, Tetto apribile elettrico, Cerchi in lega Targhe e documenti originali (RE 60...), Book, doppie chiavi, uso e manutenzione, rete vendita MB e catalogo accessori originali. ISCRITTA ASI, PERFETTA COME NUOVA.



FERRARI DINO 246 GT, 1971, interno in sky Nero, italiana da sempre, vettura conservata in perfette condizioni. DA VEDERE - ECCELSA.



VOLKSWAGEN MAGGIOLINO OVALE 1.102cc 6V 25CV, FALDACH, 03/1965, 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 elettrici, interni in tutta pelle grigio Charcoal. Moquette nera. RESTAURO IN MODO MANICALE.



FERRARI 208 GTS TURBO TIPO F 106 A/S/T, 02/1984, Interno in pelle beige, autoradio con antenna elettrica originale dell'epoca. SUPERPREZZO - DISPONIBILE ANCHE 208 GTS CARBURATORI.



LANCIA AURELIA B20 GT 2ª SERIE, 02/1953, Interni in panno Lancia rocciolata, Targhe originali (PA 18...), Disponibile certificazione Lancia, Matching Numbers. Iscritta ASI, RESTAURO MANICALE ED ALTAMENTE PROFESSIONALE.

- MASERATI BITURBO 1ª 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.
- A.R. GIULIETTA 1.3 1ª SERIE, 09/1979, Interni in panno alta mano manone 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 FLUVIA 1300 2ª SERIE, 06/1970, Autoradio Condor AM, conservata, targhe (MI L.G.) e documenti originali, chiavi, libretto uso e manutenzione originali. PERFETTAMENTE CONSERVATA.
- LANCIA BETA 1600 II SERIE, 02/1981, Perfetta, scatole e meccanica ancora con cera e plastiche d'origine, targhe (MI) e documenti originali, doppie chiavi originali, portachiavi originale LANCIA, book originali, meccanica completamente tagliandata. Km 15.559 ORIGINALI - UNICA - ECCELSA.
- FIAT 128 COUPE 3P 07/1976, Vettura totalmente originale, libretto uso e manutenzione, chiavi originali, disponibile catalogo Parti di ricambio carrozzeria 1ª Edizione. SUPERPREZZO.
- M.B. 300 SE W126, 03/1981, Autoradio BLAUPUNKT DUBLIN C30, Climatizzatore, Interni in velluto grigio, Tetto apribile elettrico, uso e manutenzione, servizi e doppie chiavi originali. Iscritta ASI, PERFETTA.

**VI ASPETTIAMO NUMEROSI
SIAMO APERTI A GRUMELLO (BG) TUTTO IL MESE DI AGOSTO**

IVEICOLI 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																	
430	5816	1939-50	8.000	642N65/N65R	7298	1959-63	3.500	190.38	17174	1980-84	1.800	TIGRE I SERIE	6870	1958-63	4.000		
800	8725	1940-50	10.000	642T65	7298	1959-63	4.200	190.38 SPECIAL	17174	1980-84	2.800	LEONCINO I SERIE	3770	1950-53	4.000		
450/455	6330	1950-59	6.000	639 N2/N3 (CVMLE)	6650-7298	1955-68	3.500	190.26	13798	1980-84	2.500	TIGROTTO I SERIE	4156	1953-57	3.700		
900/850	8725	1950-58	9.500	671N	6650	1952-55	7.800	190.33/6 TURBOSTAR	13798	1987-92	3.500	LEONCINO III SERIE	4156-4561	1957-62	1.200		
MILLE	11050	1958-65	3.000	671N2/N3	6650-7298	1955-63	3.700	190.42 TURBOSTAR	17174	1984-92	2.000	TIGROTTO II SERIE E SUCCESS.	4561-4940	1963-70	800		
ROMEO/ROMEO2	1290	1954-67	2.000	682N	10676	1962-55	8.200	190.48 TURBOSTAR	17174	1989-92	4.000	LEONCINO V SERIE E SUCCESSIVE	4561	1963-70	8.000		
ROMEO/ROMEO2 DIESEL	1158	1954-67	2.200	682N2	10676	1966-61	3.500	190.48 TURBOSTAR SPECIALHP	17174	1991-92	5.000	LUFETTO I SERIE	4156	1956-63	2.500		
A11/A12/F11/F12	1290	1966-83	1.000	682T2	10676	1966-61	4.200	300 PC	13298	1975-80	1.300	LUFETTO II SERIE	4561	1963-70	1.000		
A11/A12/F11/F12 DIESEL	1760	1966-83	1.100	682N3	11548	1962-84	2.500	190/260/300 PC/PAC	9572-13798	1979-82	1.800	TIGRE II SERIE	6870	1963-67	2.000		
A15/A19/A38	3017-3300	1967-75	500	682T3	11548	1962-84	3.000	330.26	17174	1980-84	1.500	TIGRE S	6870	1963-67	3.000		
ASTRA ITALIA																	
BM19/21/22	11580-17174	1966-80	1.000	C40/C50	4678	1958-60	2.000	LANCIA ITALIA									
BM25	15950-17174	1972-80	1.000	682N4	11548	1970-84	2.000	3RO 464/564	6875	1938-47	12.000	TITANO S	11150	1961-67	3.500		
AUTOBIANCHI ITALIA																	
VISCONTED/SCALIGERO I SERIE	3770	1958-59	2.000	682T4	11548	1970-84	2.400	ESARÒ	6875	1942-46	11.000	100/120	7412	1967-70	1.500		
VISCONTED/SCALIGERO II/III SERIE	4397	1959-68	1.500	690N N1/N2 4 ASSI	11548	1961-66	3.500	ESATAU 864/864C	8245-8864	1948-56	10.000	150	8905	1967-70	1.800		
AMBROSIO/ANQ/ESTENSE I SERIE	3770-4156	1958-59	1.600	690N N1/N2 3 ASSI - 690 T/T1/T2	11548	1961-66	4.200	ESATAU 864A	8864	1955-57	13.000	DAINO/CERBIATTO/ORSETTO	4561	1960-72	800		
AMBROSIO/ANQ/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.500	690N 3 ASSI	11548	1961-68	4.000	ESATAU B 503	8864	1956-62	6.000	190/260	14886	1970-75	3.200		
BEDFORD GRAN BRETAGNA																	
TM3300/4400	9308-12066	1975-80	1.500	690N 4/T4	9819	1969-71	3.000	ESADELTA/ESADELTA B 401	8245	1959-66	2.500	OMT ITALIA					
BIANCHI ITALIA																	
MILES/CVMS	4939-4847	1934-52	8.000	690N 3 ASSI - 690T3	11548	1961-68	4.800	BETA/BETA DIESEL/BETA 190	1908-1963	1950-61	4.000	MF (TUTTI I MODELLI)	11310-11548	1963-67	3.500		
VISCONTED/SCALIGERO I SERIE	3770	1952-57	2.000	690N 4/T4	9819	1969-71	3.000	JOLLY	1090	1959-63	1.500	PEUGEOT FRANCIA					
AMBROSIO/ANQ/ESTENSE II SERIE	3770-4156	1952-57	1.800	1100 T/TN	1098-1901	1956-66	1.000	ESAGAMMA S16	10521	1962-66	2.500	J7/J8	1468-2304	1965-69	800		
FLARETE	5319	1951-56	2.800	618N/NI	2693	1965-67	1.300	ESAGAMMA S16 TRATT/4 ASSI	10521	1962-66	3.000	RENAULT FRANCIA					
AUDAX	5319	1951-56	3.500	618N/NI	3455	1967-77	800	ESAGAMMA E/SAGAMMA E S19	10521	1966-68	2.600	ESTAFETTE					
BEDFORD GRAN BRETAGNA																	
TM3300/4400	9308-12066	1975-80	1.500	618N/NI	3455	1967-77	800	ESAGAMMA E/SAG E S19 TR, 4 ASSI	10521	1966-68	3.200	SCANIA SVEZIA					
BIANCHI ITALIA																	
MILES/CVMS	4939-4847	1934-52	8.000	625N/NI/N2 AUTOCARRO	2693-3455	1965-72	1.500	ESAGAMMA E 520	10521	1968-75	3.000	110					
VISCONTED/SCALIGERO I SERIE	3770	1952-57	2.000	625N/NI/N2 FURGONE	2693-3455	1965-72	1.000	ESAGAMMA E 520 TRATT/4 ASSI	10521	1968-75	3.600	140					
AMBROSIO/ANQ/ESTENSE II SERIE	3770-4156	1952-57	1.800	645/650/662N I SERIE (N/NI)	4678	1960-68	800	ESAGAMMAE 520 TRATT/4 ASSI	10521	1968-75	3.800	86					
FLARETE	5319	1951-56	2.800	645/650/662N II SERIE (N2/N3)	4678	1970-74	800	ESADELTA C 402	9469	1967-75	2.000	111					
AUDAX	5319	1951-56	3.500	643N/N1 - T/T1	9161	1963-70	1.400	ESADELTA C 402 TRATT/4 ASSI	9469	1967-75	2.400	141					
CITROËN FRANCIA																	
HY	1628-1911	1948-81	1.500	683N/T - 619N/T I SERIE	13798	1966-70	2.000	SUPERJOLLY	1488-1800	1965-70	2.000	82					
HY DIESEL	1610-1946	1948-81	1.500	683N/T	12883	1966-70	2.000	MAGIRUS DEUTZ GERMANIA								112	
FIAT ITALIA																	
18BL/BLR	5650	1914-21	10.000	238	1197-1498	1969-75	500	MAN GERMANIA								142	
15T	4388	1913-22	10.000	684N/T	9819	1970-73	1.200	F8 PONTON								142T	
614/618 AUTOCARRO	1438-1944	1930-37	6.000	681N/T	13798	1970-73	2.200	F7/F8/F9 CABINA SAVIEM								38R	
614/618 FURGONE	1438-1944	1930-37	7.200	618N/NI I SERIE	13798	1970-73	3.000	MERCEDES GERMANIA								UNIMOG GERMANIA	
621	2516	1930-36	8.000	697N/T	13798	1971-73	1.500	LAK (TUTTI I MODELLI)								BOHERINGER	
621/621N	4580	1934-39	10.000	673N/NR/T - 129	7400	1970-82	1.000	LP1 SERIE (ECCETT LP333)								401/411	
632N/633N	5540	1931-37	12.000	242	2498	1975-82	500	LP333								404	
634N (V SERIE)	8310-8355	1931-39	15.000	ISOTTA FRASCHINI ITALIA												406/416	
626N	5750	1939-47	5.000	D65	5800	1937-46	8.000	D80								VIBERTI ITALIA	
688N/N7	9365	1939-47	8.000	IVECO ITALIA												BVF 203	
1100 BLR/ELR	1098	1948-53	4.000	40	3455	1976-80	500	505/55/65/75/90/100								VOLVO TRUCKS SVEZIA	
640N	6032	1948-52	4.500	65/75/90 PC (CVMLE)	3366-5184	1975-85	1.000	110/130 N/C/NR/NT								F88	
680N	10170	1948-52	7.000	505/55/65/75/90/100	3455-4561	1970-76	800	140/150/159 N/C/NT								F89	
615/615N	1385-1901	1951-61	2.000	110/130 N/C/NR/NT	5184-7412	1973-82	1.000	160 N/C/NT								F10/N10 I SERIE	
615NI	1385-1901	1960-68	1.500	140/150/159 N/C/NT	9572	1976-82	1.000	180 N/C/NT								F12/N12 I SERIE	
642N	6650	1952-55	4.200	160 N/C/NT	6129	1970-76	1.100	170/190.26 N/C/NT									
642T	6650	1952-55	5.000	170/190.26 N/C/NT	13798	1975-80	1.500	642N2/N6/N6R									
642N2/N6/N6R	6650	1955-58	4.000	170/190.33/35 N/C/NT	17174	1975-80	1.800	642T2/T6									
642T2/T6	6650	1955-58	4.800	190.35	17174	1980-84	1.500										

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				CHEVROLET				CHEVROLET			
AMBASSADOR		1966-74	5.000	CONVERTIBILE		1961-74	15.000	ELDORADO COUPÉ		1955-58	35.000	MARATHON 6 CILINDRI		1961-70	5.000
JAVELIN		1968-70	17.000	SKYLARK 2/4 PORTE		1961-63	5.000	BERLINA 4 PORTE		1959-60	17.000	MARATHON 8 CILINDRI		1965-70	6.000
AMX		1968-70	30.000	SKYLARK CONVERTIBILE		1961-63	10.000	LIMOUSINE (SERIE 75)		1959-60	18.000	MARATHON 6 CILINDRI		1971-85	5.500
HORNET		1970-75	4.000	RIVIERA		1963-65	20.000	COUPÉ		1959-60	30.000	MARATHON 8 CILINDRI		1971-85	6.500
GREMLIN		1971-78	4.000	GS 350/400/455 COUPÉ		1965-73	18.000	ELDORADO CONVERTIBILE		1959	160.000				
PACER		1975-80	5.000	GS 350/400/455 CONVERTIBILE		1965-72	30.000	ELDORADO COUPÉ		1959	45.000				
EAGLE		1981-87	6.000	RIVIERA		1966-73	15.000	DE VILLE CONVERTIBILE		1959	90.000				
BUICK				CADILLAC				CONVERTIBILE		1961-64	30.000				
BERLINA 2/4 PORTE		1946-54	14.000	BERLINA 4 PORTE		1946-52	17.000	BERLINA 2/4 PORTE		1961-74	10.000				
CONVERTIBILE		1946-60	55.000	LIMOUSINE (SERIE 75)		1946-52	18.000	LIMOUSINE		1961-74	13.000				
STATION WAGON		1946-53	80.000	COUPÉ		1946-52	25.000	CONVERTIBILE		1965-70	18.000				
SKYLARK		1953	130.000	CONVERTIBILE		1946-58	80.000	ELDORADO COUPÉ		1968-76	10.000				
STATION WAGON		1954-74	15.000	BERLINA 4 PORTE		1953-58	17.000	ELDORADO CONVERTIBILE		1971-76	15.000				
SKYLARK		1954	100.000	LIMOUSINE (SERIE 75)		1953-58	18.000	BERLINA 2/4 PORTE		1975-89	5.000				
BERLINA 2/4 PORTE		1955-60	10.000	COUPÉ		1953-58	30.000	LIMOUSINE		1975-89	7.500				
BERLINA 2/4 PORTE		1961-74	7.000	ELDORADO CONVERTIBILE		1953	200.000	ALLANTÉ		1987-91	7.000				
				ELDORADO CONVERTIBILE		1954-58	120.000	SEVILLE SL/STS		1994-01	3.000				
								ELDORADO TC		1994-01	5.500				

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%	1958-60	22.000	CHALLENGER CONVERTIBLE	HEM+150%	1970-72	18.000	COUPÉ		1951-61	23.000	BERLINA 24 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 CONVERTIBLE	440+20%	1970	75.000	CONVERTIBILE		1957-61	65.000	PLYMOUTH			
CORNAIR CONVERTIBLE		1960-65	12.000	EDSEL				GHIA LIMOUSINE		1957-61	22.000	BERLINA 24 PORTE		1946-56	8.000
BERLINA 2/4 PORTE/S.W.	BIG BLOCK+20%	1961-74	8.500	BERLINA 4 PORTE		1958	10.000	BERLINA 24 PORTE		1962-74	8.000	STATION WAGON		1946-49	50.000
COUPÉ	BIG BLOCK+20%	1961-66	15.000	COUPÉ		1958	15.000	CONVERTIBILE		1962-68	15.000	CONVERTIBILE		1946-56	18.000
CONVERTIBILE	BIG BLOCK+20%	1961-66	35.000	CONVERTIBILE		1958	40.000	COUPÉ		1961-83	3.500	STATION WAGON		1950-55	10.000
CORVETTE	(C1) IN+50%	1961-62	85.000	STATION WAGON		1958	12.000	KAISER				FURY COUPÉ		1956	30.000
CORNAIR TURBO		1962-66	9.000	BERLINA 4 PORTE		1959-60	8.500	BERLINA/COUPÉ		1947-55	4.000	BERLINA 24 PORTE		1957-60	10.000
NOVA 2/4 PORTE	V8+20%	1962-74	6.000	COUPÉ		1959-60	12.000	DE LUXE CONVERTIBLE		1950	20.000	STATION WAGON		1957-60	12.000
CORVETTE	(C2) IN/BIG BLOCK+50%	1963-67	85.000	CONVERTIBILE		1959-60	30.000	DARRIN CONVERTIBLE		1954	80.000	COUPÉ		1957-60	20.000
CORVETTE CONV.	(C2) IN/BIG BLOCK+50%	1963-67	85.000	STATION WAGON		1959	10.000	LINCOLN				CONVERTIBILE		1957-60	55.000
CHEVELLE 2/4 PORTE		1964-74	10.000	FORD				24 PORTE	CONTINENTAL+20%	1946-48	25.000	FURY COUPÉ		1957-58	45.000
NOVA SS V8	BIG BLOCK+50%	1966-70	10.000	T TOURING		1918-27	20.000	CONVERTIBILE	CONTINENTAL+20%	1946-48	55.000	VALIANT 24 PORTE		1960-70	3.500
CHEVELLE CONVERTIBLE		1966-72	25.000	T SEDAN/COUPÉ		1918-27	15.000	24 PORTE		1949-55	20.000	BERLINA 24 PORTE		1961-74	7.000
CHEVELLE SS	BIG BLOCK+30%	1966-74	23.000	A SEDAN/COUPÉ		1927-32	18.000	CONVERTIBILE		1949-55	55.000	STATION WAGON		1961-74	7.000
CHEVELLE SS CONVERTIBLE		1966-72	40.000	A PHAETON		1927-32	25.000	BERLINA 24 PORTE		1956-60	15.000	CONVERTIBILE		1961-70	15.000
COUPÉ	BIG BLOCK+20%	1967-74	15.000	A ROADSTER		1927-32	35.000	CONVERTIBILE		1956-60	45.000	VALIANT CONVERTIBLE		1963-66	7.000
CONVERTIBILE	BIG BLOCK+20%	1967-74	18.000	V8 SEDAN/COUPÉ		1932-34	38.000	CONTINENTAL COUPÉ		1956-57	50.000	BARRACUDA COUPÉ	BIG BLOCK+40%	1964-67	14.000
CAMARO COUPÉ	6 CL-30%	1967-73	10.000	V8 PHAETON		1932-34	45.000	CONTINENTAL 4 PORTE		1961-70	13.000	BARRACUDA CONVERTIBLE		1967-69	20.000
CAMARO CONVERTIBLE	6 CL-30%	1967-69	20.000	V8 ROADSTER		1932-34	80.000	CONTINENTAL CONVERTIBLE		1961-67	23.000	ROADRUNNER/GTX COUPÉ	HEM+150%	1967-73	35.000
CAMARO Z 28	RS/SS+20%	1967	45.000	V8 STATION WAGON		1934-42	80.000	CONTINENTAL 2 PORTE		1970-76	10.000	ROADRUNNER CONVERTIBLE		1969-70	40.000
CAMARO Z 28	BIG BLOCK+20%	1968-73	35.000	V8 COUPÉ		1935-42	35.000	BERLINA		1977-89	5.500	SUPERBIRD	HEM+80%	1970	135.000
CORVETTE COUPÉ	(C3) BIG BLOCK+30%	1968-74	30.000	V8 ROADSTER/CONVERTIBLE		1935-42	65.000	LIMOUSINE		1977-89	7.000	BARRACUDA COUPÉ		1970-71	26.000
CORVETTE CONV.	(C3) BIG BLOCK+30%	1968-75	45.000	BERLINA 2/4 PORTE		1946-51	14.000	COUPÉ		1977-89	10.000	BARRACUDA CONVERTIBLE		1970-72	17.000
CHEVELLE SS 454	LS6+50%	1970-72	35.000	STATION WAGON		1946-51	70.000	MERCURY				CUDA COUPÉ	440+50%/HEM+150%	1970-71	40.000
CAMARO COUPÉ	6 CL-30%	1975-81	10.000	COUPÉ		1946-51	18.000	BERLINA 4 PORTE		1946-51	12.000	CUDA CONVERTIBLE	440+50%	1970-71	70.000
CORVETTE COUPÉ	(C3)	1975-82	15.000	CONVERTIBILE		1946-51	35.000	BERLINA 2 PORTE/COUPÉ		1946-51	25.000	BARRACUDA COUPÉ		1972-74	20.000
CAMARO COUPÉ	4/6 CL-30%	1982-91	5.500	SPORTSMAN CONVERTIBLE		1946-48	150.000	STATION WAGON		1946-48	60.000	PONTIAC			
CORVETTE	(C4)	1983-84	7.000	BERLINA 2/4 PORTE/STATION W.		1962-74	9.000	CONVERTIBILE		1946-51	50.000	BERLINA 24 PORTE		1946-52	8.000
CORVETTE COUPÉ	(C4)	1985-91	11.000	CONVERTIBLE		1952-59	40.000	SPORTSMAN CONVERTIBLE		1946-47	120.000	CONVERTIBLE		1946-52	40.000
CORVETTE CONV.	(C4)	1986-91	17.000	HARDTOP		1952-59	15.000	STATION WAGON		1949-51	70.000	STATION WAGON		1946-52	45.000
CORVETTE ZR1		1991-95	25.000	SKYLINER/CROWN VICTORIA GLASS TOP		1954-56	25.000	BERLINA 24 PORTE		1952-59	10.000	COUPÉ		1949-52	14.000
CORVETTE COUPÉ	(C4)	1992-95	12.000	THUNDERBIRD CONVERTIBLE	I S	1955-57	55.000	STATION WAGON		1952-59	20.000	BERLINA 24 PORTE		1953-60	10.000
CORVETTE CONV.	(C4)	1992-95	18.000	SKYLINER CONVERTIBLE		1957-59	45.000	CONVERTIBILE		1952-59	40.000	COUPÉ		1953-60	14.000
CORVETTE COUPÉ	(C5)	1997-03	15.000	THUNDERBIRD COUPÉ	II S	1958-60	18.000	BERLINA 24 PORTE		1960-74	8.500	CONVERTIBLE		1953-60	40.000
CORVETTE CONV.	(C5)	1998-03	20.000	THUNDERBIRD CONVERTIBLE	II S	1958-60	35.000	STATION WAGON		1960-74	6.000	STATION WAGON		1953-60	15.000
CORVETTE COUPÉ 50" ANNIV.	(C5)	2002-03	18.000	CONVERTIBLE		1960-72	17.000	CONVERTIBILE		1960-70	17.000	SAFARI		1955-57	40.000
CORVETTE CONV. 50" ANNIV.	(C5)	2002-03	22.000	FALCON 2/4 PORTE		1961-70	5.000	COMET 24 PORTE		1961-70	4.500	BONNEVILLE CONVERTIBLE	IN+20%	1957-58	140.000
CHRYSLER				FALCON SPRINT COUPÉ V8		1961-63	15.000	COMET/CYCLONE CONVERTIBLE		1961-70	15.000	BONNEVILLE COUPÉ	IN+20%	1958	70.000
BERLINA 2/4 PORTE		1946-56	10.000	FALCON SPRINT CONVERTIBLE V8		1961-63	20.000	COMET/CYCLONE		1963-70	10.000	BERLINA 24 PORTE/STATION W.		1961-74	8.000
CONVERTIBILE		1946-56	55.000	THUNDERBIRD COUPÉ	II-IV S	1961-66	14.000	COUGAR COUPÉ		1967-73	15.000	COUPÉ		1961-74	12.000
TOWN & COUNTRY CONVERTIBLE		1946-48	130.000	THUNDERBIRD CONVERTIBLE	II-IV S	1961-66	22.000	COUGAR ELIMINATOR COUPÉ		1968-73	25.000	CONVERTIBLE		1961-75	17.000
TOWN & COUNTRY BERLINA		1946-48	55.000	MUSTANG COUPÉ	6 CL-20%	1964-66	20.000	COUGAR CONVERTIBLE		1969-73	23.000	TEMPEST 24 PORTE/STATION W.		1961-64	5.500
TOWN & COUNTRY CONVERTIBLE		1949	110.000	MUSTANG FASTBACK	6 CL-20%	1964-66	25.000	METROPOLITAN				TEMPEST CONVERTIBLE		1961-64	10.000
TOWN & COUNTRY STATION W.		1949-50	45.000	MUSTANG CONVERTIBLE	6 CL-20%	1964-66	30.000	COUPÉ		1954-62	10.000	GRAND PRIX COUPÉ		1962-66	14.000
300 COUPÉ		1955-61	65.000	FAIRLANE/TORINO 2/4 PORTE		1965-74	8.000	CONVERTIBILE		1954-62	15.000	GTO COUPÉ		1964-67	35.000
BERLINA 4 PORTE/STATION W.		1957-61	20.000	FAIRLANE GT COUPÉ		1966-74	14.000	OLDSMOBILE				GTO CONVERTIBLE		1964-67	50.000
COUPÉ		1957-61	25.000	FAIRLANE GT CONVERTIBLE		1966-67	18.000	BERLINA 4 PORTE		1946-60	10.000	TEMPEST 24 PORTE/STATION W.		1965-74	6.000
CONVERTIBILE		1957-61	75.000	MUSTANG COUPÉ	6 CL-20%	1967-68	23.000	STATION WAGON	(WOODY)	1946-48	70.000	LE MANS 2/4 PORTE/STATION W.		1965-74	6.000
300 CONVERTIBLE		1957-61	150.000	MUSTANG FASTBACK	6 CL-20%	1967-68	30.000	COUPÉ		1946-60	15.000	TEMPEST CONVERTIBLE		1965-72	18.000
BERLINA 4 PORTE/STATION W.		1962-74	6.500	MUSTANG CONVERTIBLE	6 CL-20%	1967-68	30.000	CONVERTIBILE		1946-60	60.000	LE MANS CONVERTIBLE		1965-72	18.000
COUPÉ		1962-74	10.000	THUNDERBIRD 4 PORTE	V S	1967-71	9.000	STATION WAGON		1949-60	15.000	FIREBIRD COUPÉ		1967-81	15.000
CONVERTIBILE		1962-70	20.000	THUNDERBIRD COUPÉ	V-VI S	1967-76	12.000	FIESTA CONVERTIBLE		1953	125.000	FIREBIRD CONVERTIBLE		1967-69	35.000
300 H/J/K/L		1962-65	25.000	MUSTANG COUPÉ I.S. (RETYLING)		1969-73	12.000	F85 24 PORTE		1961-64	5.000	GRAND PRIX COUPÉ		1967-74	12.000
300 H/K/L CONVERTIBLE		1962-65	30.000	MUSTANG BOSS 429		1969-70	150.000	F85 STATION WAGON		1961-64	5.500	GTO COUPÉ	JUDGE+20%	1968-72	40.000
300 HURST COUPÉ		1970	20.000	MUSTANG FASTBACK I.S. (RETYLING)		1969-73	18.000	F85 CONVERTIBLE		1961-64	10.000	GTO CONVERTIBLE	JUDGE+50%	1968-72	65.000
TOWN AND COUNTRY		1983-87	3.000	MUSTANG CONVERTIBLE I.S. (RETYLING)		1969-70	110.000	BERLINA 4 PORTE		1961-74	8.000	TRANS AM		1969	120.000
DE SOTO				MUSTANG BOSS 302		1969-70	110.000	COUPÉ		1961-74	10.000	TRANS AM		1970-73	35.000
BERLINA 2/4 PORTE		1946-56	8.000	MUSTANG BOSS 351		1971	45.000	CONVERTIBILE		1961-74	20.000	TRANS AM		1974-81	20.000
STATION WAGON	(WOODY)	1946-56	80.000	MUSTANG COUPÉ	II SERIE	1974-78	5.000	STARFIRE CONVERTIBLE		1961-63	25.000	FIREBIRD/TRANS AM		1982-91	5.000
CONVERTIBILE		1946-56	50.000	THUNDERBIRD COUPÉ	VI-VII S	1977-82	4.000	STARFIRE COUPÉ		1962-63	18.000	SHELBY			
BERLINA 4 PORTE/STATION W.		1957-61	15.000	MUSTANG COUPÉ	III SERIE	1979-86	4.500	JETFIRE TURBO		1962-63	8.000	MUSTANG GT 350 COUPÉ		1965	150.000
COUPÉ		1957-60	25.000	MUSTANG CONVERTIBLE	III SERIE	1979-86	6.000	442 COUPÉ		1965-69	18.000	MUSTANG GT 350 COUPÉ		1966	140.000
CONVERTIBILE		1957-59	80.000	THUNDERBIRD COUPÉ	IX S	1983-88	5.500	442 CONVERTIBLE		1965-69	35.000	MUSTANG GT 350 COUPÉ		1967-70	90.000
ADVENTURER COUPÉ															

COMPILARE PER PRIVATI**RUOTECLASSICHE**

☐ VENDO	☐ Auto	☐ Moto	☐ Varie
☐ COMPRO	☐ Auto	☐ Moto	☐ Varie
SUPPLEMENTI	☐ Aggiunta Modulo 2 + Euro 5,00	☐ Aggiunta Fondo colore + Euro 5,00	☐ Aggiunta Fotografia + Euro 10,00
	☐ Grandi Occasioni (lunghezza del testo max come annuncio gratuito) Euro 50,00		

MARCA★

MODELLO*

ANNO*

COLORE★**VISIBILE A*****TELEFONO*****PREZZO***

DESCRIZIONE*

MODULO 2 Aggiunta a pagamento
GRATUITO

COMPILARE PER COMMERCianti

A pagamento: Modulo 1 **Euro 10,00**

☐ VENDO	☐ Auto	☐ Moto	☐ Varie
☐ COMPRO	☐ Auto	☐ Moto	☐ Varie
SUPPLEMENTI	☐ Aggiunta Modulo 2 + Euro 10,00	☐ Aggiunta Fondo colore + Euro 10,00	☐ Aggiunta Fotografia + Euro 20,00
	☐ Grandi Occasioni (lunghezza del testo max come modulo 1) Euro 100.00		

MARCA★

MODELLO*

ANNO★

COLORE★**VISIBILE A***

TELEFONO*

PREZZO*

DESCRIZIONE*

MODULO 1

[illegible]

Inserzionista

Città

Indirizzo

Telefono

MODALITÀ DI PAGAMENTO

EURO

☐ Allego assegno bancario o circolare non trasferibile, intestato a: EDITORIALE DOMUS S.P.A.
Inviare assegno a: EDITORIALE DOMUS S.P.A., UFFICIO PUBBLICITÀ, VIA G. MAZZOCCHI, 1/3 - 20089 ROZZANO (MI)

☐ Addebitate l'importo dovuto sulla mia carta di credito: ☐ American Express ☐ BankAmericard ☐ Visa - Carta Si ☐ Diners

Firma _____ N° _____ Scad. _____

Non è prevista la sola pubblicazione su Internet.

- Gli annunci con fotografia o fondo colore e quelli dei commercianti (a pagamento) **hanno la precedenza.**
- Gli annunci degli operatori commerciali, **tutti a pagamento**, sono contraddistinti da un quadratino rosso (■).
- I privati hanno diritto a un **inserzione gratuita** (modulo 1 da 96 battute). A pagamento: il modulo doppio (232 battute). La foto, il fondo colore, le grandi occasioni (comprenditive di foto e fondo colore).
- Ogni tagliando dovrà contenere un'inserzione riguardante **una sola vettura o moto**. In caso di inserzioni multiple pubblicheremo solo la prima riportata dal tagliando.
- I tagliandi dovranno essere compilati in ogni loro voce, a macchina o in stampatello. I testi dovranno **rispettare il numero di battute del modulo scelto, compresi gli spazi tra una parola e l'altra.**
- I tagliandi, anche fotocopiati, dovranno pervenire in redazione **entro il giorno 25 del mese precedente l'uscita in edicola**. Ad esempio, gli annunci del mese di aprile (in edicola a fine marzo) dovranno pervenire alla redazione entro il 25 febbraio. **Fanno eccezione gli annunci per febbraio e settembre: per febbraio, entro il 15 dicembre; per settembre, entro il 15 luglio.** I tagliandi pervenuti dopo tale data verranno pubblicati sui numeri successivi compatibilmente con le esigenze di spazio.
- **Non si accettano inserzioni a mezzo fax oppure e-mail.**
- Le fotografie inviate **non saranno restituite.** È necessario inviare **nuovamente** la foto in caso di ripetizione dell'annuncio.
- **Non saranno pubblicati** gli annunci il cui contenuto non riguardi la materia e lo spirito della rivista.
- Saranno presi in considerazione solo gli annunci riguardanti **vetture prodotte fino al 1994**, oppure **modelli di interesse collezionistico fino al 2004**, cioè quelli riportati nelle nostre quotazioni.
- **Non saranno pubblicati** annunci compilati su moduli o altri elementi diversi dal nostro tagliando originale.
- Il tagliando va indirizzato a:
**EDITORIALE DOMUS - UFFICIO PUBBLICITÀ
VIA G. MAZZUCCOLI, 1/3 20089
ROZZANO (MI).**

Al sensi del D.Lgs. 196/2003 materia di protezione dei dati personali, informiamo che i suoi dati anagrafici sono oggetto di trattamento, con modalità prevalentemente informatiche, ai soli fini della corretta gestione dell'annuncio e di tutti gli obblighi che ne conseguono, nonché per tutti gli adempimenti di legge connessi. In caso di rifiuto da parte sua al conferimento e al trattamento dei suoi dati, tuttavia, non potremo dare corso a tali adempimenti. I suoi dati anagrafici potranno essere utilizzati anche per finalità di promozione commerciale di riviste o di altri prodotti della nostra Azienda. A lei competono tutti i diritti previsti dall'Art. 7 del D.Lgs. 196/2003, potrà quindi richiedere ai nostri uffici l'accesso, la rettifica, l'aggiornamento, l'integrazione o la cancellazione, o la limitazione degli estremi, la cancellazione o il blocco. Titolare del trattamento è l'Editoriale Domus S.p.A., domiciliata in via Gianni Mazzocchi, 1/3 - 20089 Rozzano (Mi), telefono 02/8472421.

ATTENZIONE: La presenza sulle pagine di Ruoteclassiche di un annuncio economico di compravendita non costituisce garanzia né sull'affidabilità di chi vende o chi compra né sulla veridicità delle caratteristiche e del prezzo del veicolo pubblicizzato. Ruoteclassiche non può condurre alcuna verifica sulla qualità delle inserzioni, il cui spazio è acquistabile da chiunque e il cui contenuto è vincolato unicamente dalle norme di legge sulla morale e la decenza. La responsabilità di quanto asserto in ogni annuncio ricade esclusivamente sull'acquirente dello spazio relativo.



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

**COLLEZIONE
MARANELLO ROSSO**

Giovedì 14 agosto, 17.00

Automobili e Automobilia
Venerdì 15 agosto
Carmel, California



*Dalla collezione Maranello Rosso
Appartenuta da sempre allo stesso proprietario*
FERRARI 250 GTO BERLINETTA, 1962
Senza riserva

ESPOSIZIONE

13-15 agosto

INFORMAZIONI

Europa

+39 333 564 3610
eurocars@bonhams.com

Stati Uniti d'America

+1 (415) 391 4000, Costa Occidentale
+1 (212) 461 6514, Costa Orientale
motors.us@bonhams.com

**QUAIL
LODGE
AUCTION**



Bonhams

bonhams.com/quail