

RUOTECLASSICHE

ruoteclassiche.it

JAGUAR E TYPE

SANGUE BLU

SCOPRI IL
DOSSIER
LANCIA
VAI AGLI SPECIALI



IMPRESSIONI
AUDI SPORT QUATTRO
L'INIZIO DI UNA NUOVA ERA



RUOTINE CLASSICHE
MODELLINI BRUMM
LA QUALITÀ VINCE



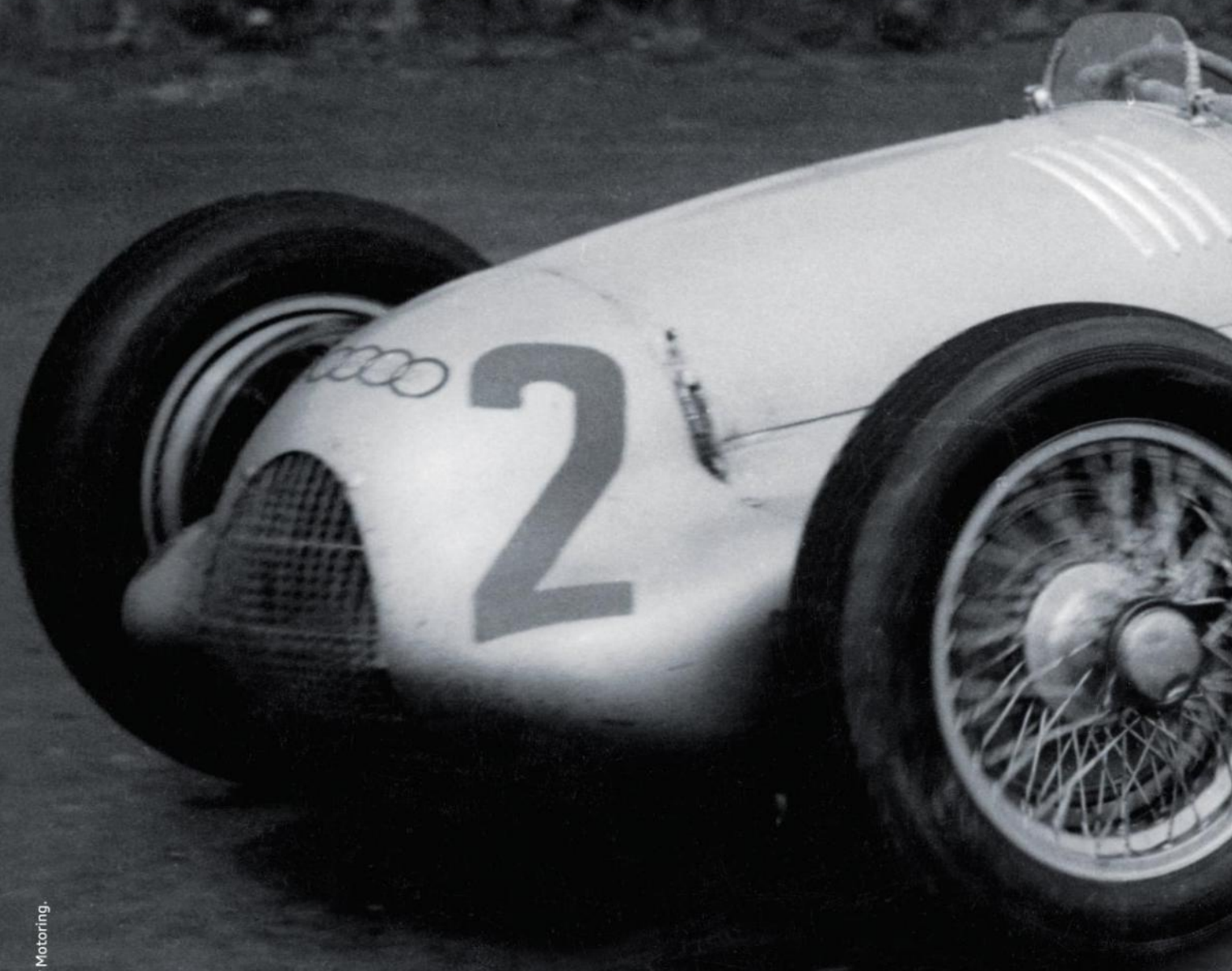
NATE PER CORRERE
LANCIA F&M SPECIAL
FRESCA DI RESTAURO



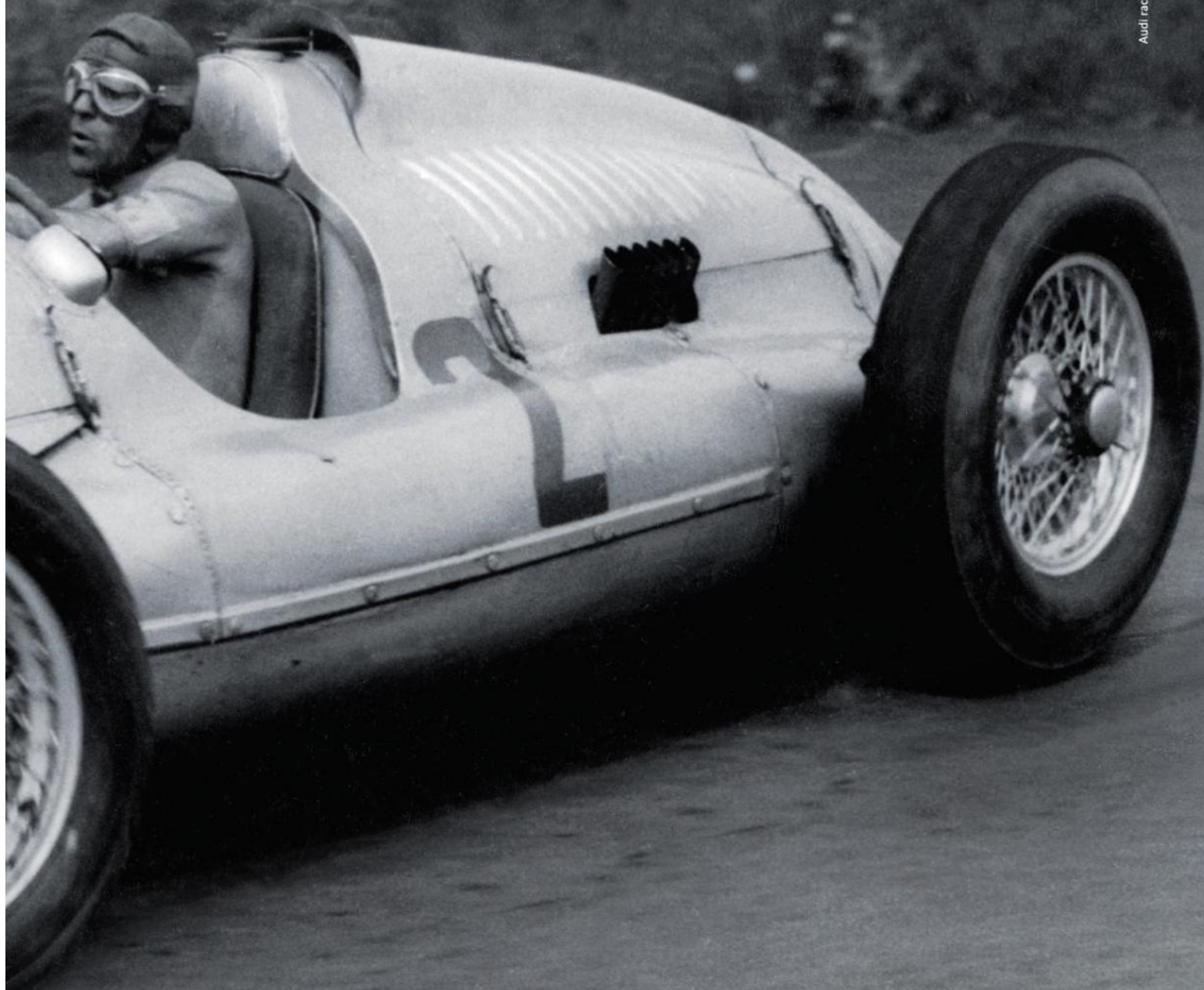
GRAN PREMIO
Nuvolari

Oggi Nuvolari
guiderebbe un'Audi.

Mantova 19-21 Settembre 2014.
www.audi.it

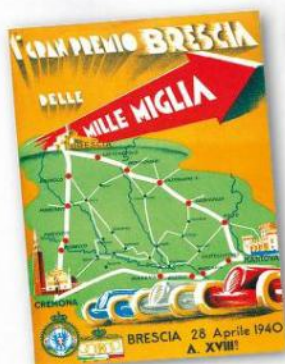


Audi raccomanda  **EDGE Professional**



Audi
All'avanguardia della tecnica





**11 OTTOBRE
2014**

UBI Banco di Brescia

**CHALLENGE
2014 aido 2015
AUTOSTORICHE**

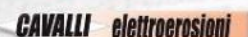


**VI^A COPPA FRANCO MAZZOTTI
GARA DI REGOLARITA' SUL PERCORSO
BRESCIA-CREMONA-MANTOVA-BRESCIA
Rievocazione del Gran Premio Brescia del 1940**

battistella



**ARMATURE ELETTROSALDATE
ELECTRICALLY SOLDERED SCAFFOLDINGS**



**28 Aprile 1940,
la BMW 328 Touring
di Muschke von Hanstein,
vince il 1° Gran Premio Brescia**



COMITATO ORGANIZZATORE: **CLUB DELLA MILLE MIGLIA "FRANCO MAZZOTTI"** c/o ACI BRESCIA
Via Enzo Ferrari, 4/6 - 25134 Brescia - Tel. e fax: 030 2397322 (Lun. / Ven. 9:00 - 13:00)
segreteria@clubmillemiglia1949.it - www.clubmillemiglia1949.it - www.coppafrancomazzotti.it



46



38



72

con Ruoteclassiche
di ottobre
il **nuovo** allegato

AFFARI & MERCATO

100 pagine
imperdibili per

Scoprire le
tendenze attuali
e future

Sapersi orientare
nel mondo
del classico

Conoscere gli
indirizzi giusti

facebook

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



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



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



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

AUTOMOBILI

Regine del passato

Jaguar "E Type 3.8 Litre FHC" 1962:
Folgorazione celeste

30

Pezzi unici

Alfa Romeo "Giulietta Sprint"
Elaborazione Bertone 1956:
Allestimento fuoriserie

46

Test a test

Metropolitan "1500 Convertible" 1957
e "1500 Hardtop" 1959:
Miniatura d'America

52

Nate per correre

Lancia "F&M Special" 1969:
Alleggerita per vincere

60

Impressioni

Jaguar "E Type 3.8 Litre FHC" 1962:
Esuberanza sportiva
Audi "Sport quattro" 1984:
Attrazione irresistibile
Citroën "SM Mylord" Chapron 1975:
Noite dorata

36

38

Youngtimer

Ferrari "Mondial T Cabriolet" 1989-93:
Lanatroccolo di Maranello

80

TUTTOCLASSICO

Veicoli commerciali

Volkswagen "Typ 2 Kombi" 1963-1965:
Il pulmino dei desideri

72

BUROCRAZIA

Fai da te

Classificazione veicolo di interesse storico:
Stop alle euro zero? Non per le storiche

108

STORIA E COSTUME

Grandi eventi

Laguna Seca. Rolex Monterey
Motorsports Reunion:
Che show al cavatappi
International Mini Meeting:
Festa in patria esagerata

88

92

Raid

Classic Safari Challenge:
Maratona d'Africa

98

Routine classiche

Brumm di Oltrona San Mamette (Como):
Roccaforte italiana

102

Consigli pratici

Restauro plancia:
Togliere le rughe dall'abitacolo

110

MERCATO

Vendite all'asta

Sold out per le Ferrari di San Marino
California dreaming, un carico di milionarie

112

114

Il polso del mercato

Coupé tedesche affari nel tempo

123

Vendo&Compro

Un ponte fra la domanda e l'offerta

124

Quotazioni

Dieci gradi di valore
I prezzi dei veicoli industriali e commerciali
I prezzi delle auto americane

144

159

160

RUBRICHE

Editoriale

Il risveglio di Arese

7

Schegge

Quando la casa stava sul tetto

8

Fatti e persone

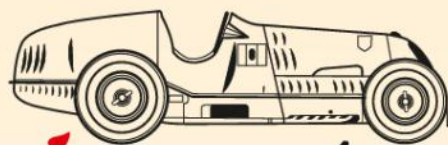
10

Posta

26

Appuntamenti con le storiche

118



mercante *in* auto

AUTO & MOTO D'EPOCA - RICAMBI & AUTOMOBILIA

FIERE DI PARMA

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

OTTOBRE 2014

in contemporanea con



mercante *in* fiera

33ª MOSTRA INTERNAZIONALE DI MODERNARIATO, ANTICHITÀ E COLLEZIONISMO

4-12 ottobre 2014



Per info e prenotazioni:

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


FIERE di PARMA

www.mercanteinfiera.it

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

IL RISVEGLIO DI ARESE

La notizia è di quelle che piombano così d'improvviso, come le inconsuete "bombe d'acqua" di quest'estate bizzarra sulle nostre città e spiagge: è deciso, il museo Alfa Romeo di Arese riaprirà i battenti. Dopo tre anni di battaglie serrate, che hanno visto anche questo giornale schierato in prima linea, armato fino ai denti, la Fiat ha raggiunto un accordo con la Sovrintendenza dei Beni Culturali e ha messo da parte le velleità di far cassa subito per ricavare almeno quanto basta per i lavori di adeguamento.

Non si tocca niente, nemmeno i tanto discussi "doppioni". Il business, semmai, si fa prendendo ispirazione dai soliti tedeschi che l'heritage lo sanno sfruttare con maestria per valorizzare il prodotto moderno, persino in casa nostra (basti pensare alla partecipazione della Mercedes alla Mille Miglia o a quella di BMW a Villa d'Este).

Il piano per la riapertura, che sarebbe prevista per il prossimo luglio, lo leggete più avanti. Il museo sarà "rimesso in forma" con lavori che inizieranno proprio nei prossimi giorni, e avrà una superficie più ampia dell'attuale. Avrà poi attività collaterali diverse e non sarà lontano dalla nascente area "Arese Shopping Center", che dedicherà anch'essa una vasta superficie al mondo dei motori. Nel complesso dove nascevano le vec-

chie Alfa Romeo saranno dunque previsti il recupero della storica pista di collaudo, spazi espositivi, ludici e commerciali. Insomma, Arese si risveglia e sembrerebbe scongiurata la "figuraccia all'italiana", considerata la contiguità dell'area con il parcheggio remoto dei visitatori dell'Expo.

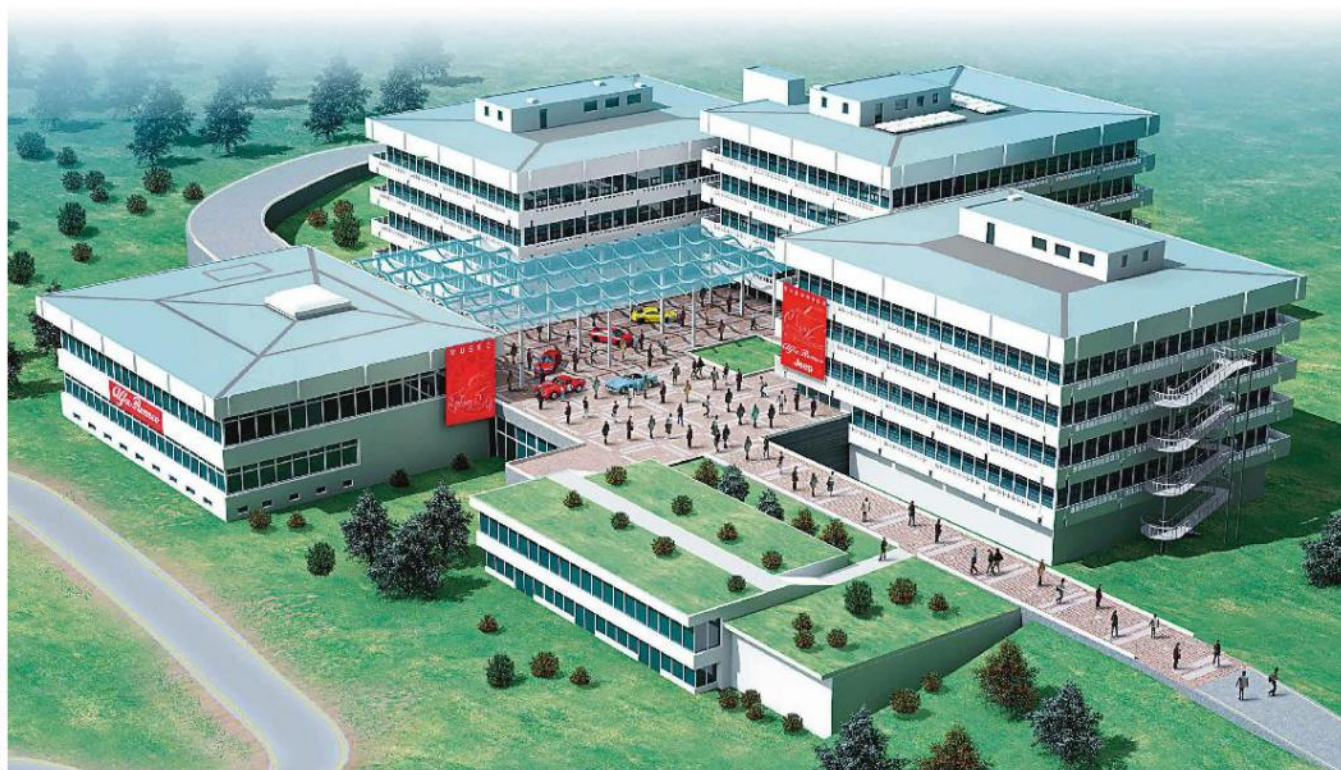
Il fatto determinante è che anche a Torino-Detroit parrebbe che i ragionamenti inizino a funzionare "alla tedesca". Solo così, ci auguriamo, si potranno raggiungere gli ambiziosi obiettivi dichiarati alla fine di maggio dalla Fiat: "Alfa Romeo dovrà vendere 400 mila auto l'anno". Considerato che oggi siamo a quota 74 mila - numeri messi "a budget" ai tempi della "Giulietta" degli anni 50 - il percorso deve avviarsi velocemente e senza sbandate.

C'è da augurarsi che questo sia solo il preludio di un nuovo cammino che riporti il glorioso marchio all'antico fulgore. Ammirare quei 250 capolavori, imprigionati ancora per poco senza poter esser colti da pupilla alcuna, servirà a dare la stura a un rinnovato processo culturale e di mercato.

La prossima mossa ipotizzabile? Probabilmente lo scorporo del marchio dalla galassia FCA, come accaduto con la Maserati. Biscione, Tridente e Cavallino: il vigore ritrovato dell'auto italiana. Vedremo. Intanto, qualcosa si muove. Pare.

 @davgiud

Tutto pronto per l'estate 2015
Una nostra ricostruzione di come potrebbe presentarsi al pubblico a luglio del prossimo anno l'area del Museo Storico Alfa Romeo. Dalle prime indiscrezioni, oltre alla messa a norma delle sale che saranno ingrandite di un 25-30%, ci saranno uno showroom per la consegna delle auto nuove, uno shopping center e un circuito di prova.





SCHEGGE Il rientro dalle vacanze

di Dario Tonani

QUANDO LA CASA STAVA SUL TETTO

Due bimbi, un convoglio

Sopra. Disporre le valigie nel bagagliaio, un'arte tutta femminile, applicata qui su una Fiat "500 C Belvedere".

Sotto. Primi anni 60, piccolo convoglio in "500" e "600": bastava avere un paio di bimbi piccoli perché le famiglie dovessero distribuire i bagagli su due macchine.

John Steinbeck scriveva "Le persone non fanno i viaggi, sono i viaggi che fanno le persone". E noi, umilmente, aggiungiamo "... a cominciare da come caricano la macchina". Una volta i bagagli finivano in massa "sopra", perché tutto era considerato irrinunciabile e l'automobile (spesso una semplice utilitaria) non bastava mai. Se già l'esodo era un trasloco, il ritorno era peggio, perché - chissà come - al rientro dalle vacanze il carico aumentava...





Il gommone? Sul tetto

Qui sopra. Fine anni 60: un'Alfa Romeo "Giulia" e una Fiat "1300" sull'Autostrada dei Laghi.

Carrellino portabarca?

Absolutamente no, il classico gommone finiva sul tetto (caricato a braccia, e pure già gonfio).

Sopra, a destra. Causa caldo diurno, dai luoghi delle vacanze si rientrava dopo l'imbrunire, carichi come profughi. E bastava un colpo di clacson per tenersi "in contatto" con gli amici.



Tira tu, che tiro anch'io

Sopra. Tiranti elastici e teloni in cima a Renault "5" e Simca "1000". Ogni estate, fin dagli anni 50, Quattroruote dispensava consigli pratici su come assicurare il carico e proteggerlo dalle intemperie improvvise.

Sopra, a sinistra. Vacanze finite! Si (ri)carica il portapacchi.



Non c'è più posto

A sinistra. Antesignana delle moderne monovolume, la Fiat "600 Multipla" era considerata un'automobile da "privilegiati" durante i viaggi estivi. Poteva ospitare comodamente fino a sei persone, o l'equivalente in valigie.

a cura di Dario Tonani

AL VIA I LAVORI



RIAPRE A LUGLIO IL MUSEO ALFA DI ARESE

È ufficiale: a settembre partono i lavori per la riapertura del museo di Arese. Questa è davvero la volta buona, la notizia che tanti appassionati aspettavano da tre anni: la Fiat e la Sovrintendenza dei Beni Culturali hanno raggiunto un accordo per la riapertura del museo Alfa Romeo di Arese. La conferma arriva anche dal ministro dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, Dario Franceschini, che dichiara: "la struttura dovrà continuare a mantenere viva nel mondo la fama di un marchio mitico".

Da settimane si era riavviato il tavolo di trattative interrotto a marzo, quando il Tar aveva rigettato l'istanza di annullamento del vincolo sul museo presentata dalla Casa, rimandando tutte le decisioni all'udienza per la discussione del merito del provvedimento, fissata per il 24 ottobre prossimo. Da quel momento si era interrotto il dialogo tra Torino e il ministero, incoraggiato anche dalla Regio-

ne Lombardia, che più volte si era espressa in favore della riapertura della collezione.

Fino a qualche settimana fa, quando i colloqui sono ripresi. E sono stati proficui. Nulla è trapelato dagli uffici di palazzo Litta, a Milano, sede dei Beni Culturali lombardi, tranne un dato: il vincolo non verrà in alcun modo toccato.

Tutte le oltre 250 vetture della collezione, dunque, resteranno parte della raccolta, anche i famosi otto "doppioni" che la Fiat chiedeva di poter vendere per ricavare parte dei fondi da destinare alla ristrutturazione.

Il gruppo di Torino è pronto a far partire tra settembre e ottobre i lavori per realizzare il progetto, già approvato dalla Sovrintendenza. La lotta è contro il tempo: il nuovo museo non sarà pronto per la fatidica data del 1° maggio, giorno di apertura dell'Expo, ma lo sarà per l'estate 2015, comun-

Più grande e moderno
Sopra. Il progetto prevede la ristrutturazione delle sale del museo, l'allestimento di uno showroom e la creazione di un tracciato di prova, così come di un'area per il ristoro e lo shopping.





que in tempo per intercettare buona parte dei visitatori. Il masterplan dell'area prevede ristrutturazione e messa a norma delle sale del museo, creazione di uno showroom per l'esposizione e la consegna delle vetture nuove, creazione di un tracciato di prova, di un'area di ristoro e di uno shop per il merchandising. Un layout molto simile a quelli dei principali musei dell'automobile europei.

Qualcosa è cambiato? Che cosa è presto per dirlo. Forse, a Torino, ma soprattutto a Detroit, ci si è resi conto che un'occasione come quella dell'Expo, che si apre tra otto mesi a pochi chilometri da Arese, non si poteva far sfuggire e che la necessità di vendere otto vetture, seppur di grandissimo valore, non era sostenibile per un marchio sul quale si concentrano grandi aspettative, come illustrato dal piano di rilancio dell'Alfa Romeo annunciato da Marchionne a maggio. (Laura Confalonieri)

Queste Alfa girano il mondo

Sopra. La squadra di tre persone che si è occupata fino a poco tempo fa della preparazione delle vetture per le manifestazioni storiche. Sotto. La "8C 2900B" Touring (1938) del museo di Arese, uno dei modelli più richiesti per i grandi eventi dedicati alle "classiche".



Piccole e grandi icone

Sopra. All'ingresso della "vecchia" configurazione spiccano una recente "Spider" e la "33 SC12" che vinse il campionato mondiale Sport del 1977. A sinistra. Le vetrinette del museo ospitano migliaia di modelli in scala, alcuni dei quali particolarmente pregiati.

PASSERELLA CELEBRATIVA

MILANO-LAGHI 90 ANNI!

21 settembre 1924: alla presenza del re d'Italia, Vittorio Emanuele III, e del quarantenne ingegner Piero Puricelli, milanese di nascita e varesino d'adozione, progettista e costruttore dell'opera, viene inaugurata la Milano-Varese, considerata la prima autostrada del mondo. Il re, a bordo di una Lancia "Trikappa" 8 cilindri di 4600 cm³, percorre i quasi 50 chilometri dei primi tre tratti fra il tripudio di una folla plaudente, sostando a ogni casello per salutare le autorità locali, le scolaresche e le bande musicali. A fine cerimonia, mentre Vittorio Emanuele fa ritorno a Milano, l'ingegner Puricelli, su un'Isotta Fraschini, percorre il tratto da Lainate a Varese in compagnia di alcuni giornalisti che intrattiene disquisendo del futuro (roseo) della rete autostradale italiana. L'orario di apertura della nuova autostrada, che prevede una sola corsia per senso di marcia e un'unica carreggiata, va dalle 6 del mattino alle 24; ogni 5 chilometri sono previste uscite di collegamento con la viabilità ordinaria; i caselli sono 17, i sovrappassi 35 e i sottopassi 71. Nel 1925 il pedaggio da Milano a Varese costava 9 lire per le moto e da 12 a 20 lire per i veicoli a quattro ruote (esclusi gli autobus), a seconda dei cavalli di potenza. Per chi contava di percorrere la tratta di andata e ritorno era praticato uno sconto del 20% sul biglietto. Per celebrare i novant'anni dall'inaugurazione, il Club Milanese Automotoveicoli d'Epoca (già presente qualche settimana fa all'apertura della BreBeMi) e il Varese Auto Moto Storiche organizzeranno, domenica 21 settembre, una passerella rievocativa di 80 auto e 40 moto storiche rigorosamente legate a quel periodo: anni 20 e 30, con alcune eccezioni fino agli anni 40. Tra le vetture presenti ci sarà anche una Lancia "Trikappa", molto simile a quella su cui salì novant'anni fa il re d'Italia. www.cmae.it - www.automotostorichevarese.com



AUTO E MOTO D'EPOCA

Padova, MOTORI ACCESI

Continua la marcia di avvicinamento alla prossima edizione di Auto e Moto d'Epoca (la 31ª), in programma a Padova dal 23 al 26 ottobre. E cominciano a delinearsi le novità in programma. Prima fra tutte, la presenza di Ruoteclassiche, che torna come consuetudine a patrocinare l'evento, ma lo fa quest'anno in una chiave completamente rinnovata. A Padova, infatti, verrà presentata ufficialmente la **nuova veste grafica della rivista**, che proprio al Salone, con il numero di ottobre, conta di raccogliere le prime reazioni di lettori e appassionati.

Il tema del "nuovo giornale" sarà però solo uno dei tanti che animeranno la nostra presenza, dato che stiamo elaborando un programma di tavole rotonde, incontri e conferenze che saremo in grado di dettagliarvi sul prossimo numero. Da subito possiamo però confermare il debutto, al nostro stand, di uno **"sportello lettori"** che permetterà a quanti ci seguono mensilmente di dialogare con i nostri esperti sui grandi temi dell'automobilismo storico: collezionismo e guida all'acquisto, burocrazia, manutenzione e restauro, partecipazione a eventi. In più, ci sarà l'occasione di presentare e scambiare quattro chiacchiere sul **fascicolo speciale "Affari & Mercato"**, che sarà allegato a Ruoteclassiche di ottobre.

Sul fronte della partecipazione, non può che incoraggiare l'aumento da 9 a 11 dei grandi marchi che saranno presenti ufficialmente ad Auto e Moto d'Epoca, a conferma dell'interesse sempre crescente dei costruttori verso la tradizione e il proprio passato.

Al momento di andare in stampa con il numero di settembre, in pochi sono stati in grado anticiparci che cosa porteranno a Padova, ma qualche idea ce la siamo fatta: **Alfa Romeo** (sessant'anni della "Giulietta"); **Maserati** (cent'anni del marchio); **Mercedes-Benz** (120 anni di Motorsport); **Peugeot** (trent'anni

della "205 Turbo 16", celebrati con la presenza di tre vetture - una versione stradale, una "Evoluzione 2" e la concept sportiva biposto "Quasar" - alle quali si aggiungerà una "208 Turbo 16", che della "205 Turbo 16" è la naturale erede); **Porsche** (quarant'anni della "911 Turbo"); **Toyota** (vent'anni della "Rav 4"); **Volkswagen** (quarant'anni della "Golf", con la presenza di tutte e sette le generazioni del modello); **Volvo** (presenti una "PV 544" del 1965; una "P1800" Jensen del 1961 e una "1800 ES" del 1970).

Ancora in via di definizione il tema della presenza di **Abarth**, **Audi** e **BMW**. Mentre dal **Museo Ferrari di Maranello**, che porterà nuovamente a Padova i suoi simulatori di Formula 1, si attendono grossissime e inedite sorprese, ancora celate dal segreto. Ma ormai è solo questione di poco...



PEZZI PREGIATI IN TRASFERTA

COLLEZIONE SÌ, MA MOLTO VIVA

Poco meno di cinquanta automobili, tutte funzionanti e mantenute in efficienza da uno staff di esperti; negli anni 60 si trattava della collezione privata di Gianni Mazzocchi (fondatore della Domus e di Quattroruote), poi nel corso del tempo ha preso forma come testimonianza storica dell'evoluzione dei trasporti dall'inizio dell'800 fino ai giorni nostri. Della presenza dell'"Alfa Romeo 6C 1750 Gran Sport" all'inaugurazione della BreBeMi vi abbiamo già dato notizia sul numero scorso, ma le auto della Collezione Quattroruote partecipano anche a raduni e gare di vetture storiche e sono ovunque protagoniste per la loro bellezza, l'importanza collezionistica o le loro performance in gara: il caso più recente è quello della Bugatti "57" del 1939 carrozzata da Gangloff (nelle foto) che a giugno ha percorso più di 500 chilometri tra i



rilievi della Foresta Nera nella prestigiosa Paul Pietsch Classic 2014. Oltre ad attirare gli sguardi per il suo fascino e originalità, la Bugatti ha conquistato il primo premio per aver completato una delle prove di regolarità con un tempo netto, naturalmente usando cronometri meccanici, in coerenza con la storicità del veicolo. (F.C.)

MARIO BACCAGLINI SUL SALONE DI PADOVA

"COSA ASPETTARSI? SORPRESE MAI VISTE"

In vista dell'apertura ormai prossima della kermesse padovana abbiamo rivolto qualche domanda al patron del Salone, Mario Baccaglini, che ci ha anticipato che cosa troveremo a Padova.

Che cosa dobbiamo aspettarci dalla prossima edizione di Auto e Moto d'Epoca?

Sorprese, prima di tutto: modelli mai visti in Italia, un'iniziativa del Museo Ferrari di Maranello che rappresenta una prima assoluta e gioielli che le grandi Case stanno tenendo in serbo per l'edizione 2014. Poi, molte conferme: tutto quanto ha reso il 2013 un'edizione da record. Ma soprattutto quello che dobbiamo aspettarci da Auto e Moto d'Epoca è una filosofia: siamo una fiera dedicata alla bellezza. Presentiamo il mondo dell'auto nella sua globalità, tracciando il legame indissolubile tra passato e presente, svelando anche tutta la delicatezza e la passione che questo mondo racchiude. Auto che hanno fatto la storia dell'automobilismo, designer di livello mondiale che trasformano aeroplani degli anni 40 in oggetti di arredamento, l'alleanza con il territorio per scoprire i capolavori artistici di Padova: tutto questo è Auto e Moto d'Epoca, un momento d'incontro che mette la persona al primo posto e la circonda di creazioni e manufatti che danno gioia e qualità al vivere.

Sempre più Case stanno dirottando le loro presenze ufficiali verso Padova. Che cosa ha da guadagnare il settore delle "storiche" da questa apertura dei costruttori verso il passato?

Non si tratta di dirottare, ma di aggiungere. L'auto d'epoca è uno strumento di comunicazione che aiuta a vendere le vetture di oggi e contribuisce a creare credibilità, fidelizzazione e riconoscibilità ai marchi automobilistici. Ogni marchio è caratteristico proprio perché ha la sua storia. Quindi, certamente il mondo dell'auto d'epoca beneficia di questa apertura, ma ancora di più hanno da guadagnare i modelli contemporanei dal confronto con le vetture storiche. Nel mondo dell'automobile, passato e presente sono due facce della stessa medaglia e sono convinto che l'auto avrà un ottimo futuro se saprà ispirarsi all'inestimabile bagaglio di creatività che il passato ci ha lasciato. Ci sono un paio di motivi, infatti, se sempre più persone - giovani soprattutto - si appassionano alle "storiche": sono la bellezza e l'originalità che rendono ogni vettura storica unica e riconoscibile a cento metri di distanza. La passione per l'automobile è tuttora vivissima e le prospettive per il settore sono buone: a patto di offrire agli appassionati quello che cercano. Le grandi Case hanno capito che è questa la strada giusta, una strada che porta direttamente a Padova.

Il comparto dell'auto classica sembra essere stato abbastanza immune alla crisi: di chi è il merito maggiore?

Degli appassionati, sempre più numerosi e sempre più giovani. L'amore per la bellezza e per gli oggetti unici non è influenzato dai cicli economici: è una caratteristica degli esseri umani. A questo si aggiunge che, in realtà, il settore dell'auto necessita più di passione che di denaro. Sebbene i modelli storici più in voga aumentino di valore a un ritmo impressionante - la Mercedes "Alfa di gabbiano" è passata, in poco tempo, a una quotazione quasi doppia - solo i modelli più rari e apprezzati raggiungono quotazioni astronomiche. La "storica", di base, viene acquistata al prezzo di un'utilitaria e costa pochissimo in termini di manutenzione, bolli e assicurazione. Se a questo si aggiungono il piacere unico della guida, la possibilità di scegliere tra modelli caratteristici quello che ci soddisfa fino in fondo e il figurone che un'auto d'epoca garantisce a chi ne è al volante, si capisce perché il settore, piuttosto che risentire della crisi, cresca ogni anno di più.



RUOTECLASSICHE

MOTOCCLASSICHE

GARECLASSICHE

Periodico mensile **settembre 2014**

DIRETTORE RESPONSABILE	David Giudici
ART DIRECTOR	Stefano Tosi
REDAZIONE	Fulvio Zucco (caporedattore) Alfredo Albertini (caposervizio) Fabrizio Greggio (caposervizio) Dario Tonani
IMPAGINAZIONE	Paolo Pedrozzi, Barbara Bossi
SEGRETARIA DI REDAZIONE	Paola Pisati
COLLEZIONE QUATTORRUOTE	Federico Robutti
HANNO COLLABORATO	Matteo Albertini, Alessandro Bartoletti, Fabio Carletti, Savina Confaloneri, Laura Confalonieri, Massimo Delbò, Carlo Di Giusto, Marco Di Pietro, Giuseppe Frustaci, Paolo Mazzei, Gilberto Milano, Emanuele Sanfront, Maurizio Schifano, Simon Fox Syndication, Mick Walsh
FOTOGRAFIE	Gianmaria Aghem, Archivio Quattroruote, Archivio Ruoteclassiche, Archivio Siremi, Alessandro Bianchi, Gerard Brown, Fabio Carletti, Paolo Carlini, Massimo Delbò, Luci e Immagini, James Mann, Maurizio Schifano, Massimiliano Serra, Daniele Tenconi, Wolfango Copertina: Daniele Tenconi
DISEGNI	Archivio Quattroruote, Archivio Ruoteclassiche, Stefano Tartarotti

In questo numero la pubblicità non supera il 45%

Titolare del trattamento dei dati personali raccolti nelle banche dati di uso redazionale è Editoriale Domus SpA. Gli interessati potranno esercitare i diritti previsti dal D.Lgs. 196/2003 in materia di protezione dei dati personali, telefonando al n. 0282472459. E-mail: responsabledati@editorialdomus.it

EDITORIALE DOMUS

Presidente
Amministratore delegato
Brand manager
Marketing manager

International Director
Licensing & Syndication
Ufficio Stampa

S.p.A.
Giovanna Mazzocchi Bordon
Sofia Bordon
Anna Amodeo
Giorgiana Scianca
Sofia Bordon
Carmen Fignini, fignini@editorialdomus.it, Tel. +39 02 82472487
Elisabetta Prosdoci, Tel. +39 388 3548515,
e-mail: ufficiostampa@editorialdomus.it

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

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

PUBBLICITÀ
Direzione pubblicità
Responsabile di testata
Segreteria Pubblicità

Massimo Borgia Zina
Marco Niero
Tel. 02 82472253, fax 02 82472385
E-mail: pubblicita@editorialdomus.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 Zapparoni Andrea & C., via G. Dalla Bona, 4a - 37138 Verona, tel. 045 8039204, fax 045 8015004
Emilia Romagna, Marche e Umbria: Massimo Verni Pubblicità, via San Pier Tommaso, 18/3 (int. 4) - 40139 Bologna, tel. 051 544145 fax 051 7458932. **Lazio e Campania:** Interspa, via Lorenzo Valia, 38/A - 00152 Roma, tel. 06 5806388-5819853, 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 34934464 e-mail: valeria@link-media.com - link-media.com

ABBONAMENTI ITALIA
Numero Verde 800-001199 (da lunedì a venerdì dalle 9 alle 21, sabato dalle 9 alle 17.30)
fax 02 57318421 - E-mail: ufabbonamenti@editorialdomus.it
Abbonamento annuale (12 numeri): € 48,90 (+3,90 contributo spese postali).
Modalità di pagamento:
- carta di credito (American Express, CartaSi, 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@editorialdomus.it
Annual subscription (12 issues): Ordinary mail € 94,00 - Air mail: 1) Europe/Mediterranean Countries € 108,00; 2) Africa/North & South America/Asia € 135,00; 3) Oceania € 157,00.
Payment method:
- by credit card: American Express, Diners, Mastercard, Visa
- bank transfer on Intesa Sanpaolo SpA, via Caboto 41/43, 20084 Corsico (MI), IBAN IT28103089, 33034, 100000002749, Swift Code BCITITMM.

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

FOREIGN SALES DEPT.
Tel. +39-0282472529 - fax +39-0282472590
E-mail: sales@editorialdomus.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 Caboto 41/43, 20084 Corsico (MI), IBAN IT28103089, 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 dall'articolo 7 del D. Lgs. 196/2003 in materia di protezione dei dati personali telefonando allo 02 82472459. E-mail: responsabledati@editorialdomus.it.

PER L'ITALIA
Distribuzione S.O.D.P. "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 5753911 - Fax 02 57512806

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

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.



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





MUSEO DELLA SCIENZA E DELLA TECNOLOGIA

A Milano "IN GABBIA"

Dallo scorso 30 luglio una Bianchi "8 HP" del 1903, un'Alfa Romeo "8C 2300" Zagato del 1932 e il "Bisiluro" DaMolNar del 1955, esemplari unici già fiori all'occhiello del Museo Nazionale della Scienza e della Tecnologia Leonardo Da Vinci di Milano, sono in mostra permanente, in una sala dedicata, protetti da innovative "gabbie" in rete d'acciaio inox.

Le tre vetture testimoniano tre aspetti del "fatto su misura", carattere distintivo dell'Italia, ricercato a livello internazionale. La Bianchi, donata al museo milanese nel 1959, rappresenta le prime automobili sulle quali gli artigiani del nostro Paese seppero sperimentare forme e ma-

teriali innovativi, come i fogli d'alluminio per realizzare il cofano. L'Alfa Romeo "8C 2300" Zagato, anch'essa donata al museo nel 1959 e oggetto di un recente restauro conservativo, testimonia invece la nascita delle "Case di moda" per automobili, che realizzavano carrozzerie secondo qualsiasi richiesta del cliente.

Il "Bisiluro" DaMolNar, costruito dal pilota Mario Damonte, dall'architetto e designer Carlo Mollino e dall'ingegner Enrico Nardi per la 24 Ore di Le Mans e approdato al museo nel 1965, rappresenta infine il frutto delle sperimentazioni più ardite applicate a un'auto da corsa. www.museoscienza.org (M.S.)

CONCORSO D'ELEGANZA

BELLEZZE E RARITÀ ALL'HAMPTON COURT

Torna dal 5 al 7 settembre, nella splendida cornice dell'Hampton Court Palace di Londra, un concorso d'eleganza tra i più selettivi d'Inghilterra. Una sessantina le vetture in lizza, che coprono ben 111 anni di storia e vanno da una Lutzmann del 1896 a una Maserati "MC12" del 2007. Tra i pezzi più pregiati di questa terza edizione una Bugatti "Type 55 Roadster" Figon et Falaschi del 1932-33, una Hispano-Suiza "K6 Cabriolet" del 1935, una Bentley "8 Litre Sports Saloon" Park Ward, capace nel 1931 di toccare i 161 km/h, e una mezza dozzina di Ferrari (tra cui una "340/375 MM Spider" Vignale del 1953, una "250 GT Tour de France" Scaglietti del 1957 e una "250 GT Spider California SWB" da competizione del 1961). Un terzo delle vetture ammesse proviene dagli Stati Uniti. La nutrita compagine italiana è completata da una seconda eccezionale vettura del Tridente - la "Tipo 8CTF" del 1938 guidata all'epoca dal conte Trossi - e dalla Lancia "Delta S4" che vinse il Rally di Montecarlo nel 1986 con Toivonen-Cresto.



CONCORSO D'ELEGANZA E RADUNO

A SETTEMBRE L'ASI RIPARTE ALLA GRANDE

Mese di attività serrata per l'Asi. Dopo il successo della scorsa edizione, torna l'appuntamento con il concorso d'eleganza per auto più antico d'Italia, in programma al Parco del Valentino di Torino dal 5 al 7 settembre. La prima edizione si tenne il 1° novembre 1928, per poi procedere con regolarità fino allo scoppio della seconda guerra mondiale. Per volontà dell'Asi la tradizione viene ripresa oggi, associando al classico concorso d'eleganza - con una giuria composta da grandi nomi del design internazionale - una serie di iniziative collaterali che coinvolgeranno il pubblico: dalle visite ai principali musei della città all'esposizione delle vetture nei luoghi più rappresentativi di Torino. Dal 18 al 21 settembre si svolgerà poi la 12ª edizione di Asi Autoshow, coreografica mostra



itinerante di oltre cento veicoli lungo alcuni meravigliosi siti diventati patrimonio dell'Unesco, primi fra tutti i Colli Euganei. La carovana partirà di venerdì da Galzignano Terme alla volta di Padova per una visita al palazzo della Regione. Da qui proseguirà per un tour sui Colli Euganei, con tappe all'abbazia di Praglia,

centro mondiale del restauro del libro antico, e villa Vescovi, che ha introdotto il gusto per la classicità romana nell'entroterra della Serenissima. Sabato, le vetture punteranno su Vicenza, attraversando i Colli Berici; domenica faranno tappa a Montagnana e al castello di Bevilacqua. www.asifed.it



Usato FirstHand con 3 anni di garanzia. Tutto il resto è di seconda mano.

Settembre è il mese dell'Usato. Scegli le vetture usate selezionate e garantite Mercedes-Benz e smart. Il terzo anno di garanzia te lo offre FirstHand.*
Dal 13 al 21 settembre ti aspettiamo a Bari per la 78ª Fiera del Levante.
Il terzo anno di garanzia è incluso su tutte le vetture esposte.



A Daimler Brand

Mercedes-Benz
FirstHand



Mercedes-Benz
The best or nothing.

* Offerta valida esclusivamente per vetture Young Used. Modelli Mercedes-Benz e smart con un massimo di 2 anni e 60.000 chilometri, per contratti sottoscritti entro il 30 settembre 2014. Per maggiori informazioni, modalità ed eventuali esclusioni della garanzia FirstHand, chiama l'800 77 44 11 o vai su www.firsthand.it

ECCELLENZE D'ITALIA A SANKT MORITZ



Tra Tridenti e Tori

Sopra. Una Maserati "Quattroporte" del 1969 a Passione Engadina, evento ufficiale per le celebrazioni dei 100 anni del marchio.

Sotto. Tra le presenze eccellenti alla manifestazione, riservata esclusivamente alle auto italiane, una Lamborghini "Miura P400" del 1968 color Arancio Miura.



È dedicata ai 100 anni di Maserati l'edizione 2014 di Passione Engadina, evento riservato a sole vetture italiane, che in tre anni sta crescendo e sta diventando un apprezzato appuntamento internazionale nel mondo delle auto d'epoca. E il numero 100 lo ritroviamo anche scorrendo l'elenco degli equipaggi partecipanti: "Una scelta precisa - spiega l'organizzatore Paolo Spalluto - perché Passione Engadina è nata per condividere l'entusiasmo per questo mondo e il piacere di stare insieme, con momenti di incontro e di cultura possibili soltanto con un numero limitato di presenze".

Il raduno parla tedesco ufficialmente, con più della metà degli equipaggi giunti da Germania e Svizzera, mal'italianità domina ovunque: dalle auto, naturalmente, alla squisita ospitalità, sino alla cucina dei titolari del ristorante Montana di Maranello chiamati appositamente per il pranzo di benvenuto. La cena del venerdì è un tuffo nelle at-

mosfere più tradizionali di quest'angolo di Svizzera, con la serata a bordo del Glacier Express accompagnati dagli aneddoti di compagni di viaggio preziosi come Lorenzo Ramaciotti, - trentadue anni in Pininfarina e ora Head of Global Design di FCA (Fiat-Chrysler) - i piloti Alex Fiorio e Miki Biasion ed Ermanno Cozza, che ha fatto la storia della Casa del Tridente, con una carriera iniziata in Maserati nel 1951. "Le auto che vediamo in gara qui a Sankt Moritz, Cozza le ha viste nascere quasi tutte" - scherza Fabio Collina, responsabile del reparto Maserati Classiche arrivato in Engadina a bordo di una "200 SI", barchetta fra le più amate di sempre. E proprio guardando sfilare le Maserati dei suoi anni, dalle "3500 GT" alle "Quattroporte", "Mistral", "Ghibli", "Indy" e "Mexico", estorciamo a Cozza qualche ricordo dei tempi in cui nascevano le vetture che avrebbero cambiato il corso della storia della Casa del Tridente. Scopriamo, per

IL MEGLIO DELLA NOSTRA PRODUZIONE DAVANTI AGLI OCCHI DEL PUBBLICO IN FESTA IN OGNI LOCALITÀ DEL ROAD BOOK



esempio, che proprio la "Quattroporte", prima vettura in cui confluiscono le due anime sino ad allora separate, cioè le prestazioni di un'auto sportiva e il confort di una berlina di lusso, era nata nel 1963 con un ponte De Dion, sostituito da un ponte rigido a seguito delle lamentele dell'importatore belga di Maserati, che ne aveva riscontrato l'eccessiva rumorosità e poca efficacia sulle strade sconnesse. È dunque un'immersione nella storia e nella cultura dell'automobile Passione Engadina.

Il meglio della produzione italiana sfila davanti al pubblico in festa alla partenza e all'arrivo da Sankt Moritz e lungo i paesi attraversati dal road book: 200 km in direzione Nord-Ovest che dallo Julierpass portano a Davos, per ridiscendere verso Est dal Fluelapass e rientrare tra natura incontaminata e laghi a perdita d'occhio nella località perla dell'Engadina. Durante una sosta, una "3500 GT Spyder" Vignale cattura la nostra attenzione. Sem-

bra diversa dalle altre. "È quella che venne esposta a Ginevra nel 1960 - ci spiega il suo proprietario Claudio Mosconi - in Maserati erano in ritardo sulla preparazione dell'auto da portare al Salone e visto che alcuni dettagli non erano definitivi questa venne esibita come una sorta di prototipo". La storia si racconta e diventa vita in quest'evento. L'aspetto agonistico non è prioritario, con prove che nella giornata del sabato sono più un divertimento degli organizzatori, mentre si fanno più impegnative la domenica sulla pista dell'aeroporto di Samedan (foto a destra). La vittoria assoluta della Zegna Challenge Cup va al toscano Ottaviano Checchi su Maserati "Indy" del 1970, che porta così in Italia il trofeo di Passione Engadina prima di rimetterlo in gioco nell'edizione 2015, "che sarà un altro evento speciale - anticipa Paolo Spalluto - tutto dedicato a Ferrari".

(Savina Confalonì)

In gara anche preziose rarità

In alto, da sinistra. Dalla piccola Fiat "500 R" del 1973 alla superba Maserati "26 M" del 1928 dei coniugi Hofer, secondi alla St. Moritz Race (categoria sino al 1945).

Sopra, da destra. Vincitori di classe Fonte-Lucchese su Alfa Romeo "6C 1750 GS" Touring del 1933 e secondi di categoria Perfetti-Tomasen su Ferrari "250 GT SWB" del 1962.



PER I CENTO ANNI DEL MARCHIO

“Parade” di duecento Maserati A SILVERSTONE CLASSIC

Pronte per la pista

Nella foto. Stirling Moss, su Maserati “250 F”, guida il corteo di monoposto del Tridente che stanno per uscire dalla zona box del circuito. In basso. Alfieri Maserati, tra gli ospiti d'onore dell'evento inglese.



Continuano un po' ovunque gli eventi per i cent'anni Maserati. Tra gli ultimi in ordine di tempo è stato l'omaggio di Silverstone Classic, importante kermesse motoristica che si è svolta sul celebre circuito inglese dal 25 al 27 luglio. A fare gli onori di casa sulla pista che il 13 maggio 1950 ospitò la prima gara del campionato del mondo di Formula 1 (vinta di Nino Farina su Alfa Romeo), è stato il pilota britannico Stirling Moss, che a Silverstone trionfò due volte, nel 1955 e nel 1957, e che nella stagione '56 - proprio con una vettura del Tridente (la “250 F”) - ripeté due vittorie, a Monaco e a Monza.

A 58 anni di distanza Moss è risalito su una “250 F” per mettersi alla testa del corteo di monoposto, vetture stradali e moto Maserati (degli anni 50) che hanno animato la parata dedicata ai cent'anni del Tridente. “Silverstone Classic è un evento straordinario - ha dichiarato - nel quale si possono ammirare auto dal grande passato sportivo, ma dove è anche possibile per gli spettatori scambiare quattro chiacchiere con piloti e meccanici. E poi quest'anno c'è stata l'occasione di tornare a guidare la “250 F”, un'automobile splendida, che mi ricorda quanto fossero favolose le Maserati”. Accanto a lui, Alfieri Maserati, figlio di Ernesto, uno dei due fratelli fondatori del marchio bolognese, entusiasta della location: “Quale luogo migliore di Silverstone per celebrare il centenario delle Officine Alfieri Maserati? Le vetture del Tridente sono state costruite per correre e dopo cent'anni stanno vivendo un'eccezionale rinascita”.

Alle celebrazioni hanno partecipato oltre duecento auto, in rappresentanza di tutta la storia del marchio, stradali e da competizione: dalla “61 Birdcage” fino alla “MC12 Goodwood Cent 100” in esemplare unico. Il prossimo appuntamento con i festeggiamenti sarà il Raduno Internazionale del Centenario Maserati, dal 18 al 20 settembre tra Modena, Torino e Cremona, con un prologo a Bologna, presso la Fontana di Nettuno che ispirò il simbolo della Casa.





Tridenti alla griglia

Sopra. In prima fila, una rarissima "Quattroporte 2" (solo 13 esemplari prodotti); a sinistra una "3500 GT"; a destra, una moderna "GranCabrio". Sotto. Stirling Moss sulla "250 F".

Piccola Goodwood

A destra. "Red carpet", nei paddock, per le monoposto di tutte le epoche. In primo piano due fiammanti Maserati "250 F". L'evento è una sorta di "Goodwood" in scala ridotta.



PadovaFiereSpa

Auto e Moto d'Epoca è il più importante mercato d'Europa.
Salone Internazionale per appassionati e collezionisti.

ANTEPRIMA
23-24-25-26
Ottobre 2014

Da 30 anni
guidiamo
la passione.

Con più di 3000 auto
in vendita e oltre 585 ricambiati,
Auto e Moto d'Epoca è il più grande
mercato in Europa.

Acquista on-line il biglietto d'ingresso su www.autoemotodepoca.com

Eventi 2014

L'edizione 2014 prevede la celebrazione di quattro grandi compleanni.

100 anni Maserati



60 anni Giulietta



40 anni Golf



50 anni Mustang



Incontriamoci su



Visita classicismotorblog.it

Con il patrocinio di:

RUOTECLASSICHE

Segreteria organizzativa: Intermeeting Srl
Tel. 0039.049.7386856 - Fax 0039.049.9819826

AUTO MOTO
D'EPOCA
FIERA DI PADOVA

www.autoemotodepoca.com



Gli editoriali di Gianni Mazzocchi 1906-1984

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

TASSATORI DEL CAVOLO

maggio 1981

È noto e provato che il servizio ferroviario in Italia non è buono (eufemismo); non alludiamo solo al servizio passeggeri, ai ritardi, agli scioperi, alla sporcizia, ai pericoli sui convogli, nelle stazioni, ecc. ecc.: ...uno spettacolo desolante, che purtroppo è specchio dello sfascio generale.

Pensiamo anche alle insufficienze del servizio merci delle FF.SS.; per tali insufficienze in Italia si è forzatamente sviluppato il trasporto su strada, più costoso e pericoloso, ma il solo di cui ci si può servire se si vogliono avviare merci da un capo all'altro della penisola, che è lunga 1500 chilometri.

Così i camion hanno invaso le nostre strade, mentre i famigerati Tir hanno invaso le autostrade, talune quasi ridotte a "camionali".

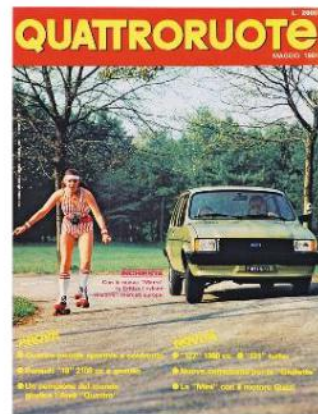
Invece di migliorare le sue ferrovie, lo Stato ha pensato allora di "favorire" il trasporto su strada (anche a danno degli altri utenti) stabilendo per il gasolio, che alimenta i motori dei mezzi pesanti, un'imposta molto inferiore a quella sulla benzina.

Oggi, a fine aprile, in Italia il gasolio costa L. 370 al litro e la benzina super L. 870 al litro. Nei Paesi civili questa differenza non c'è. In Svizzera i prezzi medi sono rispettivamente di 1,32 franchi per il gasolio e 1,23 per la benzina, in Germania di 1,24 e 1,43 marchi, in Francia di 2,75 e 3,77 franchi, in Gran Bretagna di 31 e 32 pence, in Austria

9,35 e 10,40 scellini. Da noi, che abbiamo la coscienza sporca per il pessimo servizio ferroviario o forse perché fa molto "sociale" favorire i camionisti, il gasolio costa meno della metà. E poiché ci sono anche vetture private a gasolio e quindi si sarebbe verificato un "ingiusto arricchimento" (!) di chi per economia vuole usare il gasolio, ecco che i "tassatori del cavolo" hanno imposto una supertassa fissa sulle auto diesel di 18.000 lire per CV fiscale, con un minimo di lire 300.000 all'anno.

Questo è un provvedimento assurdo e ingiustificato: ingiusto perché viene adottato contro vetture che oltre a essere più costose all'acquisto e nelle revisioni, sono più rumorose e meno potenti. Si adopera il diesel per fare economia proprio perché il motore a gasolio consente in assoluto un minore consumo di un prodotto petrolifero che viene importato: tale economia interessa tutta la Nazione... e allora perché chi fa tale economia viene PUNITO con una tassa fissa, che oltretutto è ingiusta perché non è proporzionale all'uso?

Allora "tassatori del cavolo", volete che venga usato il gasolio che significa economia o volete fare i vendicatori sociali? Abbassate l'imposta sulla benzina che è la più alta d'Europa ed elevate, se è necessario, la tassa sul gasolio, ma abolite subito il superbollo, assurdo balzello, STUPIDO E INGIUSTO.



Ungiro in "Metro"

Sopra. Sulla copertina di maggio 1981 campeggia la nuova "Metro" della British Leyland, oggetto di un'inchiesta nelle pagine interne.

EVENTI

EUROCITRO A LE MANS, CITROËN DI OGNI EPOCA IN FESTA

Giunto alla sua quinta edizione (le altre si sono tenute nel 2000, 2003, 2006 e 2009) Eurocitro, evento internazionale dedicato alle Citroën di tutte le epoche, si è tenuto dall'8 al 10 agosto sul circuito Bugatti di Le Mans nella regione della Sarthe, Nord Ovest della Francia. Quasi 2400 le vetture presenti, incluse 30 invitate dall'organizzazione ed esposte nel museo temporaneo dedicato agli 80 anni della "Traction Avant" e ai 40 della "CX". Circa 10.000 le presenze tra visitatori ed espositori, che hanno affollato il ricco mercatino. Numeri importanti, anche per una marca che vanta almeno tre modelli divenuti autentiche icone tra gli appassionati: la "Traction", la "2 CV" e la "DS". Il giorno dell'apertura è stato guastato dal vento forte, ma poi il sole ha rischiarato il circuito, permettendo i giri di pista organizzati per i diversi modelli, dalle "Traction" alle "SM", dalle "XM" alle "BX" e alle "Xantia". Domenica c'era il concorso d'eleganza presentato dallo scrittore Olivier de Serres. Impeccabile l'organizzazione, coordinata da Jean-François Ruchaud con la collaborazione di Laurent Moret de Rocheprise, comprendente l'immenso e coloratissimo camping gratuito offerto ai partecipanti e, persino, i fuochi d'artificio.



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

tel. +39 333 355 22 28

e-mail:

marco@eichholtz.com

CAMPIONATO ITALIANO RALLY AUTO STORICHE

SESTO ROUND A "PEDRO" BALDACCINI

Dopo anni di dominio incontrastato della Porsche "911", vincitrice delle ultime sei stagioni, la novità del campionato italiano Rally Auto Storiche è il dominio della splendida Lancia "037" di "Pedro" ed Emanuele Baldaccini (foto grande). Senza nulla togliere alle vetture di Stoccarda, rivedere in azione - con successo - un pezzo di storia delle corse tutto italiano non può che rendere felici gli appassionati, soprattutto dopo il recente trattamento riservato al glorioso marchio Lancia dalla Fiat di Marchionne. Il sesto appuntamento del campionato è stato il Circuito di Cremona, la celebre gara rievocata con competenza e passione dall'AC Cremona del presidente Adessi, in collaborazione con Rally & Promotion. La gara, scattata sabato 12 luglio dal centro di Cremona e chiusa proprio sotto il Torrizzo la domenica pomeriggio, è stata dominata dai "cugini" bresciani, con "Pedro" e la sua "037" davanti al ventiseienne Nicholas Montini su Porsche "911 RS". Il giovane pilota della Val Sabbia, "navigato" da Romano Belfiore, ha disputato una gara straordinaria che oltre al secondo posto sul podio davanti a Paolo e Aurelio Corbellini, anche loro su Porsche "911 RS", gli è valsa la conquista del 2° Raggruppamento. Il successo dei colori bresciani è stato completato dalla vittoria nel 1° Raggruppamento di Luigi Zampaglione e Roberto Consiglio su Porsche "911 S" due litri. La pioggia, caduta a momenti alterni sulle dieci prove speciali del "Circuito", ha complicato la vita ai piloti. L'alternanza tra bagnato e asciutto, che

rendeva difficile la scelta dei pneumatici, non ha però impensierito più di tanto "Pedro" Baldaccini: il quarantasettenne del Rally Club Sandro Munari ha preso il comando dopo la seconda Speciale, mantenendolo fino al termine del rally. Con questo successo il pilota bresciano e il navigatore toscano si portano saldamente al comando del campionato, dopo le vittorie alle Vallate Aretine, al "Sanremo", alla Targa Florio Historic e al Rally Lana Storico, seppur quest'ultimo risultato non sia stato omologato dalla Csaì per un problema legato al numero di gomme utilizzato sulla "037" durante la gara. (P.M.)



MIRAFIORI MOTOR VILLAGE

ARRIVANO TRE NEW ENTRY

Continua ad arricchirsi di nuovi "ingressi" il progetto espositivo del Mirafiori Motor Village, dedicato ai modelli che hanno fatto la storia dell'auto. Nel centro di piazza Cattaneo a Torino sono appena arrivati tre nuovi pezzi. Il primo è il Fiat "621R", 587° esemplare costruito del primo vero autobus di dimensioni medio-piccole prodotto dal marchio torinese. Presentato nel 1928 e prodotto fino al 1939, montava un motore diesel Fiat "634" a 4 cilindri, con iniezione diretta e camera di precombustione con sistema Ricardo. Il secondo è il prototipo Lancia "ECV2" del 1988 ("ECV" sta per "Experimental Composite Vehicle"), con telaio in materiale composito, nato per sostituire la "Delta S4" nelle competizioni. Il terzo, esposto in collaborazione con la Collezione Storica Alfa Romeo, è la "155 V6 TI" ITC (1996, nella foto) a trazione integrale guidata da Nicola Larini e Alessandro Nannini nel campionato tedesco Turismo DTM, modello con all'attivo un bottino di 38 vittorie.



RAID DELL'ETNA

IN CODA IL PORSCHE TRIBUTE

Si sono chiuse il 31 luglio le iscrizioni per la 17ª edizione del Raid dell'Etna, in programma dal 28 settembre al 4 ottobre. Ottanta gli equipaggi ammessi, con vetture costruite prima del 1969. Invariata la formula della manifestazione, che unisce il piacere di confrontarsi col cronometro con la possibilità di scoprire la Sicilia più magica, tra località d'incomparabile fascino e residenze nobiliari fuori dalle consuete rotte turistiche. La vera novità sta invece nella "coda" del raid, dato che quest'anno per la prima volta si svolgerà, dal 15 al 18 ottobre, il Porsche Tribute, riservato alle Porsche di qualunque epoca (con particolare attenzione ai quarant'anni della "911 Turbo"). Caratteristica dell'evento



saranno le prove presso l'autodromo di Pergusa e le quattro cronoscalate sugli storici percorsi di Avola-Avola Antica, Val d'Anapo-Sortino, Linguaglossa-Piano Provenzana, Catania-Etna. www.raidetna.it

RUOTECLASSICHE

VITA DA CLASSICHE COME SI MANTIENE UNA STORICA → ESSERE

SCOPRI IL NUOVO RUOTECLASSICHE A OTTOBRE IN EDICOLA

NUOVA IMMAGINE

contemporaneità e tradizione

NUOVI CONTENUTI

uno sguardo più ampio sul mondo del collezionismo

PIÙ PASSIONE

opinioni, storie, persone, motoring art, automobilia

PIÙ SERVIZIO

sezioni pratiche e quotazioni arricchite



RUOTINE CLASSICHE

MINI DERBY 5 contro 5

Mentre nel Kent un megaraduno celebra i 55 anni della simpatica utilitaria creata da Issigonis, nelle vetrinette del salotto si gioca Italia-Inghilterra. Su uno scaffale i modellini Dinky e Corgi Toys, sull'altro quelli Mebetoys e Polistil. Questi ultimi replicano le forme (quasi identiche) della versione Innocenti



La carica delle Innocenti

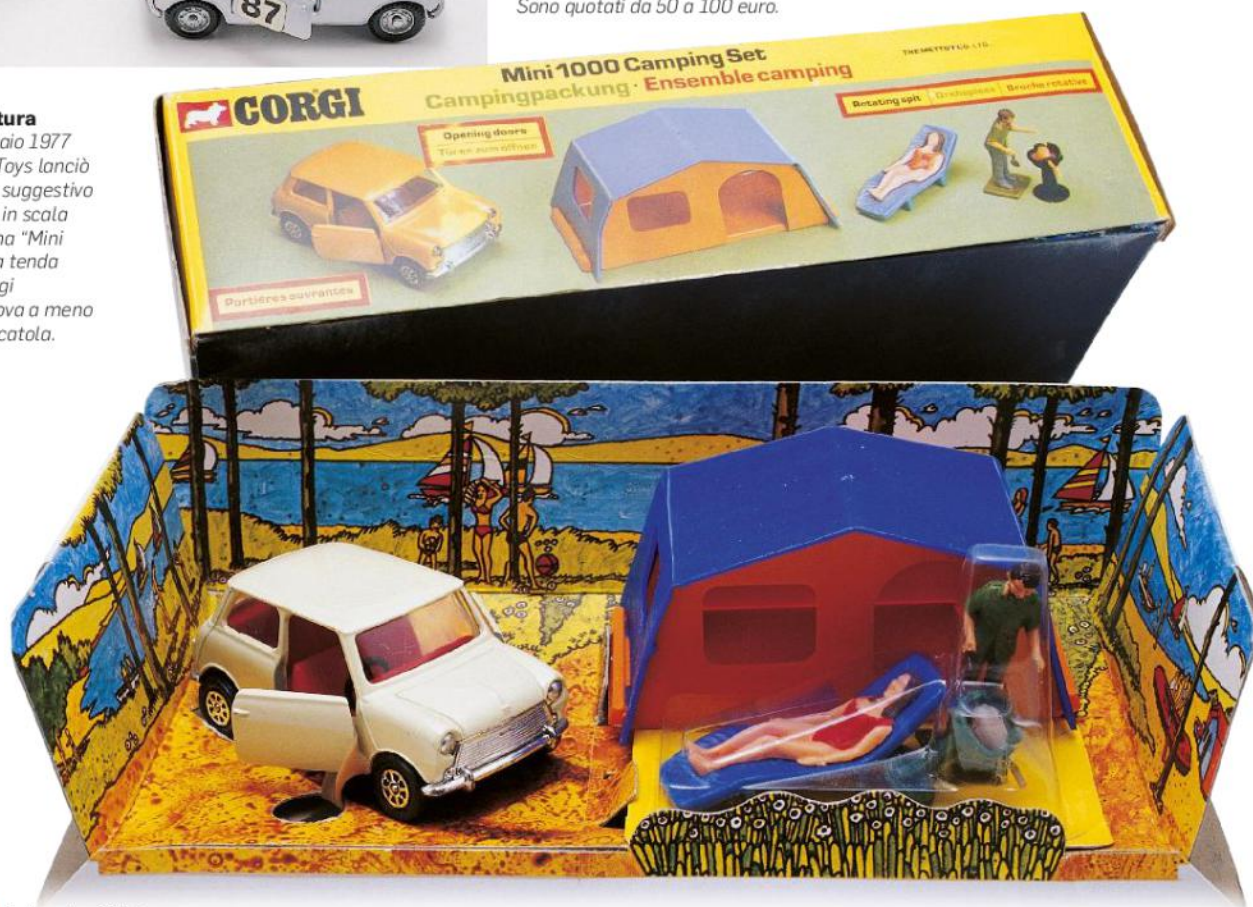
A sinistra. Nel 1965 la Innocenti avviò a Lambrate (MI) la produzione della "Mini" italiana e pochi particolari la distinguevano dalla versione originale. Le italiane Mebetoys e Polistil non si lasciarono sfuggire l'occasione di replicare il modello in scala. Nella foto, un gruppo di Mebetoys 1:43. Sono quotati da 50 a 100 euro.

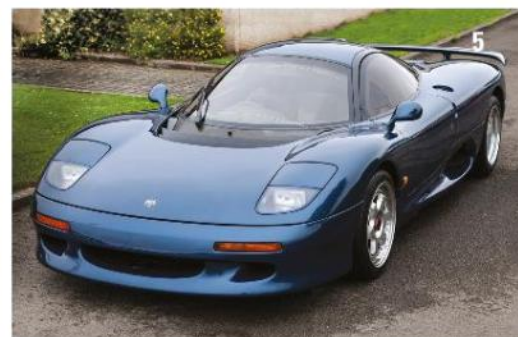
Nei colori dell'Union Jack

Sopra, da sinistra. "Mini Automatic", Dinky Toys, 1966; "Cooper S Police", ruote veloci, Dinky Toys, 1973; "Mini Automatic" in livrea blu, Dinky Toys, 1966. In alto. Mini "Cooper Competition", Corgi Toys, 1963. Questi modelli valgono da 100 a 250 euro l'uno.

Vacanze in miniatura

A destra. Nel febbraio 1977 la britannica Corgi Toys lanciò sul mercato questo suggestivo "Mini Camping Set" in scala 1:36. Comprende una "Mini 1000" del 1976, una tenda e due miniature. Oggi questo set non si trova a meno di 150 euro con la scatola.





- 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
Esempio 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



TUTTE LE DONNE DELLA FORMULA UNO



Quali sono state le pilotesse italiane che si sono cimentate in Formula Uno?

Stefania Perrone

Sono state in tutto tre, Maria Teresa de Filippis (classe 1926), Lella Lombardi (1941-1992) e Giovanna Amati (1959). Di fatto, però, hanno corso realmente soltanto le prime due, in quanto la Amati non riuscì mai a superare le qualifiche. La de Filippis è stata, in assoluto, la prima al mondo, avendo partecipato a tre gran premi nel 1958 con la Maserati "250 F": il miglior risultato fu il decimo posto in Belgio, a Spa-Francorchamps, il 15 giugno di quell'anno. Nel 1959 la de Filippis si qualificò per il G.P. di Monaco con una Porsche, ma decise di lasciare le corse dopo la morte dell'amico Jean Behra, avvenuta ad agosto, durante il Gran Premio di Berlino, sul circuito dell'Avus (Germania). Lella Lombardi è stata l'unica ad arrivare in zona punti e anche quella che ha disputato il maggior numero di gare. La Lombardi

esordì a Brands Hatch (Gran Bretagna) nel 1974, ma non si qualificò. Andò meglio l'anno dopo quando corse, su una monoposto della March Engineering, dodici gare su quattordici ottenendo il miglior risultato al G.P. di Spagna del 27 aprile, funestato purtroppo dal tragico incidente di Stommelen. La gara fu sospesa e la Lombardi risultò al sesto posto assoluto ottenendo solo, proprio a seguito dell'interruzione della corsa, mezzo punto in classifica. Nel 1976 la Lombardi concluse la sua esperienza in Formula Uno dopo essere arrivata ventiquattresima al G.P. d'Austria del 15 agosto. Giovanna Amati, infine, fu il secondo pilota ufficiale della Brabham nel campionato del 1992, dove tentò la partecipazione a tre gran premi (Sudafrica, Messico e Brasile), non riuscendo però, come accennato prima, a qualificarsi. Proseguì poi la sua carriera nella categoria delle Sport Prototipo e quindi nella Porsche Supercup e nel Ferrari Challenge, sempre negli anni



Novanta. Ricordiamo, infine, due straniere che tentarono anch'esse di qualificarsi senza successo, l'inglese Divina Galica nel 1976 e nel 1978 e la sudafricana Desiré Wilson al Gran Premio d'Inghilterra del 1980.

Signore coraggiose

In alto. Giovanna Amati.

Sopra, al centro. Maria Teresa de Filippis e la Maserati "250 F" alle prove del G.P. di Monaco del 1958.

Sopra. Lella Lombardi con la March durante il G.P. d'Italia del 1975.

AUTOBIANCHI COUPÉ

BELLA MA SENZA MOTORE

Vorrei vedere una foto del prototipo di coupé Autobianchi degli anni Sessanta, credo mai entrato in produzione.

Marino Silvestri

La vettura alla quale lei si riferisce venne esposta nello stand della Casa di Desio al Salone di Torino del 1968. Si trattava di un esemplare unico, senza meccanica, realizzato dal Centro Stile Fiat per sondare le richieste di mercato sull'eventuale produzione di una coupé con marchio Autobianchi a motore centrale. La carrozzeria era in poliestere, i posti due più due (quelli dietro adatti però solo a trasportare dei bambini), i fari del tipo a scomparsa, i tergicristalli nascosti in una feritoia alla base del parabrezza. Posteriormente era previsto un portellone che consentiva di accedere al propulsore, che avrebbe dovuto essere lo stesso della "Primula Coupé" con cilindrata di 1,4 litri e potenza di 75 CV



SAE. I pneumatici erano 175-13. I paraurti erano provvisti, nella zona più sporgente, di un profilo realizzato in "Moplen", una materia plastica molto in voga in quel periodo. Il cruscotto era davvero moderno, in materiale espanso ad assorbimento d'urto. Questa bella e interessante coupé avrebbe dovuto essere prodotta in serie, con tanto di scocca in metallo, ma ciò non avvenne e rimase solo un mero esercizio di stile.

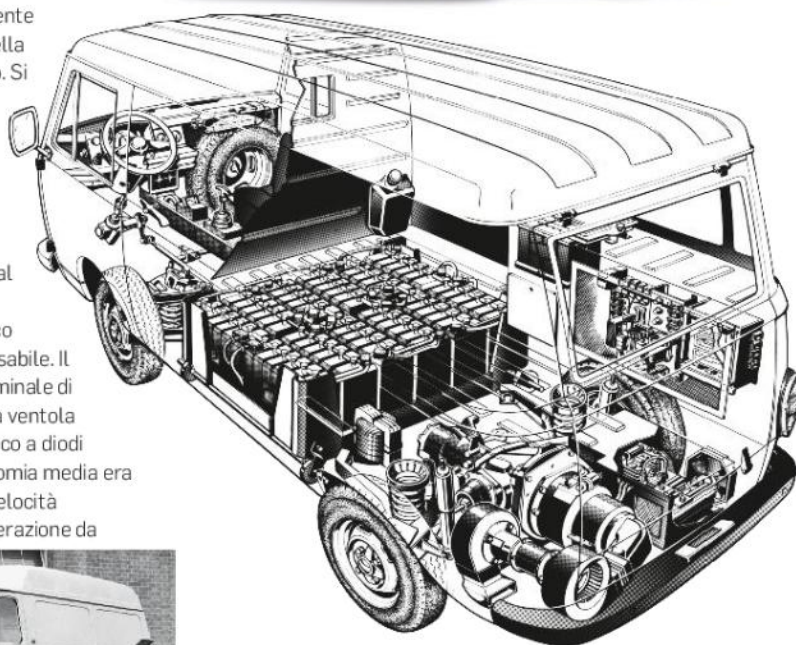
FIAT "900 T" ELETTRICO

INTELLIGENTE ED ECOLOGICO

Dopo aver letto l'articolo su Ruoteclassiche di luglio sul Fiat "900 E" camioncino, mi sono ricordato che questo furgone era stato prodotto anche con propulsione elettrica. In quali anni?

Giorgio Garofalo

La Fiat realizzò già nei primi anni Sessanta alcuni prototipi a trazione elettrica, commerciali e non. L'idea di allestire un veicolo con questa propulsione sul furgone derivato dalla vecchia "600" venne sviluppata concretamente solo nel 1976, quando nello stand Enel al Salone Internazionale della Tecnica di Torino venne esposto il modello "850 T" così alimentato. Si trattava di un primo prototipo, le cui specifiche erano state richieste dalla stessa Enel in base a un accordo stipulato con la Casa torinese un paio di anni prima. A questo veicolo seguì nel 1977 la produzione di un lotto di prime venti unità sulla base del nuovo "900 T" introdotto nel 1976. La piccola flotta venne consegnata all'Enel, e poi anche alla Sip, per i loro servizi. Le batterie erano costituite da 12 elementi da 12 Volt collocati sotto al piano di carico e raggruppati in un cestello estraibile per la manutenzione e la sostituzione. Un sistema di rabbocco automatico dell'acqua distillata limitava tuttavia i controlli al minimo indispensabile. Il motore elettrico era a corrente continua e forniva una potenza nominale di 14 kW. Il raffreddamento era a ventilazione separata mediante una ventola comandata da un piccolo motore elettrico. Un regolatore elettronico a diodi permetteva di effettuare la frenata recuperando l'energia. L'autonomia media era di 55 km su percorso urbano, che potevano diventare 80 km alla velocità costante di 50 km/h. La velocità massima era di 60 km/h e l'accelerazione da fermo a 30 km/h avveniva in cinque secondi. La sistemazione del motore e delle batterie sotto al pianale di carico permise di mantenere inalterato il volume interno, che era di circa tre metri cubi. La portata era di 440 kg, il peso a pieno carico di 1857 kg. Nello stesso periodo vennero anche allestiti anche alcuni furgoni elettrici su base Fiat "242".



A dodici batterie

A lato. Il prototipo "850 T" del 1976.

Sopra. Lo spaccato del "900 T";

il motore elettrico aveva 14 kW.

In alto. Il "900 T" del 1977 in una foto ufficiale: si noti il cestello batterie.

APPELLO DALLA SARDEGNA

RICAMBI FIAT, ALFA E LANCIA OFFRESI

Sono titolare da quarant'anni di un'attività di ricambi, fondata da mio padre nel 1946 quando ancora non si trovava nessun pezzo per auto nella mia città, Carbonia, in Sardegna. Ho sempre collaborato con la Fiat, prima in qualità di concessionario ufficiale di ricambi e poi come rivenditore di ricambi originali. A parte la professionalità, ho sempre avuto molta passione per questo mestiere e per tutto ciò che ruota intorno all'automobile. Ora, a malincuore, per ragioni di età e di salute, oltre che per la difficile situazione economica, ho deciso di lasciare questo settore che tante soddisfazioni

mi ha dato. Scrivo a voi, che da sempre seguo con attenzione, perché traspare nelle vostre pubblicazioni un entusiasmo e una dedizione non comuni. Il magazzino, attualmente, comprende circa 6-7000 referenze. Si tratta di ricambi esclusivamente nuovi, al 90% originali, riguardanti vetture e veicoli commerciali Fiat, Lancia e Alfa Romeo. Si va dalle parti di carrozzeria a quelle di telaio, dai cristalli alle componenti di motore, freni, sterzo, sospensioni, impianto elettrico e molto altro ancora. Al di là del valore venale della merce, penso all'utilità e all'unicità di pezzi oggi introvabili che, se

nessuno li recupererà, andranno irrimediabilmente perduti. Da appassionato quale sono, mi farebbe piacere sapere che molte "vecchie" automobili potranno continuare a vivere e a essere riparate con i loro pezzi autentici. Sono certo che attraverso le pagine della rivista sia possibile trovare qualcuno interessato a ritirare il tutto e a gestirlo opportunamente.

Lettera firmata

Pubblichiamo volentieri questo appello invitando a scrivere a: dittacacciapuoti@katamail.com

I prodotti
ti saranno
inviati con
corriere!

LA VETRINA

RUOTECLASSICHE

In esclusiva una rassegna di proposte riservate solo a te! Approfitta oggi stesso di questa occasione speciale e scegli subito i prodotti preferiti che ti invieremo direttamente a casa con il corriere.

PASSIONE QUATTORRUOTE

Un'opera unica da collezionare e consultare

Una nuova collana dedicata alla passione per l'auto, in tutte le sue declinazioni. Splendide sportive come le Ferrari scoperte, ma anche best seller come l'intramontabile Golf e le regine del british style. Una collana imperdibile!

SCONTO
SPECIALE

25%

3 SPLENDIDI VOLUMI
A SOLI € 22,30

anziché € 29,70

CARATTERISTICHE DELL'OPERA

- 3 volumi illustrati di grande formato (cm 21x28)
- Più di 150 pagine per ogni volume
- Illustrazioni tratte dagli archivi storici di Quattroruote
- Spaccati, dati e informazioni tecniche

GRANDE NOVITÀ!

TUTTI I PRIMI NUMERI DI QUATTORRUOTE DEL 1956

Per la prima volta la ristampa dei primi 11 numeri di Quattroruote

La copertina con la Giulietta rossa del 1° numero, del febbraio 1956. La prova su strada della Fiat 600, l'auto che gli italiani si compravano firmando pacchi di cambiali!

E tanto altro ancora... Ogni fascicolo racconta le auto, la società e i problemi dell'Italia alle soglie del boom economico. Una ristampa fedele, un vero oggetto di culto per gli appassionati di auto, storia e costume.

11 FASCICOLI
A SOLI € 34,90

anziché € 50,00

CARATTERISTICHE DELL'OPERA

- 11 numeri anastatici, per oltre 1.000 pagine
- Formato fascicoli cm 20,5x25,8

Un viaggio
nel tempo alla
scoperta di un'epoca.



ORDINA OGGI STESSO!

I NOSTRI COLLEZIONABILI Unici, esclusivi, introvabili!

LE MACCHINE DEI NOSTRI MIGLIORI ANNI

L'esclusiva raccolta di Ruoteclassiche dedicata alle vetture degli anni 50, 60 e 70

6 splendidi volumi (2 per ogni decennio) dedicati alle auto più significative degli anni 50, 60 e 70: circa 130 modelli presentati così come sono stati raccontati sulle pagine di Ruoteclassiche. Ogni decennio è introdotto da un dossier che ne ripercorre storia, costume e glamour.

6 VOLUMI A SOLI € 32,90

anziché € 39,00

SCONTO 15%

CARATTERISTICHE DELL'OPERA

- 6 volumi di 144 pagine cad.
- 130 modelli
- Foto storiche
- Spaccati e disegni
- Pratico cofanetto

CON COFANETTO



LE SPORTIVE

90 prove a tutto sprint!

5 volumi con le "Prove su strada" di Quattroruote, dedicate alle auto sportive dalla metà degli anni '70 alla metà degli anni '80.

Anni creativi, che hanno dato vita a modelli che ancor oggi suscitano un fascino unico: le Alfa Romeo "Alfetta GTV", le Lancia "Stratos" e "Montecarlo" e icone come le Audi "Quattro" e le Porsche "Turbo". Oltre ai modelli diventati veri cult come la VW "Golf GTI" e la Lancia "Delta HF".

**5 VOLUMI
A SOLI € 28,90**

anziché € 34,00

SCONTO 15%

CARATTERISTICHE DELL'OPERA

- 5 volumi di 128 pagine cad.
- 90 modelli
- Prove su strada e impressioni di guida
- Foto storiche
- Spaccati e disegni
- Con pratico cofanetto

LE FUORISERIE

La storia straordinaria del genio italiano

Una documentazione meticolosa e irripetibile sulla produzione italiana, iniziata negli anni 50, che ancora oggi viene riconosciuta in tutto il mondo per i suoi primati di bellezza. Più di 1000 modelli di oltre 70 carrozzieri, piccoli costruttori e stilisti italiani, presentati con disegni e testi d'epoca, tratti dalle pagine di Quattroruote.

**7 VOLUMI
A SOLI € 34,80**

anziché € 43,50

SCONTO 20%

CARATTERISTICHE DELL'OPERA

- 7 volumi di 144 pagine cad.
- Più di 1000 modelli tra prototipi, dreamcar, showcar e novità dei Saloni dell'auto
- Migliaia di illustrazioni e testi d'epoca
- Pratico cofanetto

CON COFANETTO



Offerta valida solo per l'Italia fino al 31/12/2014 e fino ad esaurimento prodotti. Per il pagamento in contrassegno è richiesto un contributo aggiuntivo di € 1,95 sull'ordine.

Chiama il numero 02.57316431*

*Numero telefonico di rete fissa nazionale. I costi della chiamata dipendono dal gestore e dal piano tariffario. Lo sconto è computato sul prezzo di copertina dei prodotti. I prezzi sono IVA inclusa (IVA assolta editore). Le spese di spedizione per l'Italia sono gratuite. I prodotti possono essere pagati con carta di credito o contrassegno. I prodotti ordinati vengono consegnati entro una settimana dall'ordine. La presente offerta, in conformità con l'art. 45 e ss del codice del consumo, è formulata da Editore Domus Spa. Si può recedere entro 14 giorni dalla ricezione dell'ordine. Per maggiori informazioni visita <http://store.edidomus.it/cga>



Livrea ricercata

Nella foto. La "3.8 Litre FHC" venne prodotta dal luglio 1961 all'agosto 1964 in 7669 esemplari (compresi i cosiddetti "Flat Floor"), di cui solo 1799 con guida a destra ("RHD"). L'Opalescent Silver Blue (celeste metallizzato) non fu tra i colori più gettonati.

FOLGORAZIONE *celeste*

L'Opalescent Silver Blue non ebbe grande successo sulla "E Type", ma esalta magistralmente la bellezza di quest'auto: un raro e immacolato esemplare di coupé prima serie del 1962, con guida a destra e targhe inglesi. Con il 6 cilindri "3.8 Litre" da 269 CV SAE raggiunge i 240 all'ora

di Maurizio Schifano, foto di Daniele Tenconi





U

n fantastico celeste metallizzato rende ancora più incantevoli le curve di una delle più belle automobili mai realizzate. Quel colore si chiama Opalescent Silver Blue; la macchina, lo vedete, è la Jaguar "E Type". L'esemplare porta il numero di telaio 860578; appartiene dunque alla prima serie, ma non al primo lotto costruito, che comprende le coupé guida a destra con numeri fino a 860175 (per le versioni guida a sinistra e per le spider la numerazione è differente), caratterizzate dal pianale piatto, le cosiddette "Flat Floor". Successivamente il pianale fu incavato nella zona delle pedane, per aumentare l'abitabilità, troppo sacrificata. Per il resto le differenze sono minime, sufficienti tuttavia, assieme alla maggiore rarità, a far lievitare la quotazione di ben 10.000 euro.

La nostra "regina", che per l'esattezza lasciò la linea di produzione il 16 maggio 1962, dal luglio 2008 appartiene a Diego Allaix, 65 anni, di Trieste, ed è il risultato di una scelta ponderata, operata con cognizione di causa e metodo, dopo aver ben definito l'obiettivo della ricerca. Tutto però era cominciato ben nove mesi prima con un vero colpo di fulmine.

Durante una vacanza in Scozia Diego, che ancora sognava l'Aston Martin "DB5" di 007, visitando uno di quei garage che farebbero la felicità di tutti gli appassionati di "storiche" made in England fu sedotto all'istante dalle forme di una Jaguar "E Type". Era una terza serie "FHC" ("Fixed Head Coupé"), bianca, ben diversa nell'estetica dalla prima e col motore V12 al posto del classico 6 cilindri in linea, ma il fascino che emanava era comunque grande. Da ne-

ofita in materia di auto storiche, Diego pensò bene di allontanarsi da quel luogo di tentazioni, anche se in realtà, dato il prezzo compatibile con il suo budget, quella "E Type", che valeva meno della metà di una "DB5", l'avrebbe potuta tranquillamente acquistare. In quel momento la ragione aveva vinto sul sentimento e fu meglio così.

L'acquisto giusto, quello della nostra "regina", è arrivato dopo un lungo processo di maturazione. Consultando la documentazione, vastissima sull'argomento "E Type", occorre innanzi tutto conoscere bene le varie versioni e le varie serie, giudicandole, quanto meno, sul piano estetico. Bisognava poi informarsi sul loro valore, scorrendo gli annunci di vendita, sempre presenti sulle riviste specializzate e in rete. Infine era altamente consigliabile trovare un esperto, disposto possibilmente a esaminare le eventuali candidate. In pochi mesi Diego riuscì a farsi una discreta cultura sulla "E Type" e a convincersi che sarebbe stato meglio orientarsi sugli esemplari in ottimo stato, piuttosto che su quelli da restaurare, i quali alla fine avrebbero avuto un costo ben superiore e, quel che è peggio, non prevedibile.

Grazie a un amico riuscì pure a conoscere l'esperto restauratore Vittorio Klun, che si dimostrò subito disponibile ad aiutarlo. Nel frattempo, la fretta di trovare la "E Type" dei suoi sogni, che egli immaginava British Racing Green, gli aveva fatto rischiare l'incauto acquisto di una seconda serie "FHC", proprio di quel colore e restaurata in modo impeccabile, ma non "giusta per lui", come avrebbe scoper-

Sganci nascosti

Sotto. Sulle battute frontali delle due porte si trovano le due manette per lo sgancio del cofano. Sulle prime "E Type", le cosiddette "Flat Floor", c'erano due levette sui lati del cofano.

In basso. Su questo esemplare il rivestimento in pelle Connolly dei sedili è originale. Quello dei pannelli porta e del vano posteriore è stato rifatto, in ecopelle.



Tipici delle prime "3.8 Litre" i rivestimenti del cruscotto e del tunnel in alluminio anodizzato e i sedili anatomici, in perfetto stile racing



Inserti in lega leggera

Sopra. Il rivestimento in alluminio del tunnel fu sostituito dalla pelle nel settembre 1963, in anticipo sull'uscita di produzione della "3.8 Litre" (agosto 1964). Si notino, a centro plancia, i caratteristici interruttori "a paletta".

Il bello del plexiglas

A destra. Le carenature in plexiglas dei proiettori s'intonano perfettamente alle curve della carrozzeria. Sulla seconda serie furono eliminate per sottostare al codice della strada statunitense, ma l'estetica ne risentì.



Curve voluttuose

A destra. La "E Type" fu svelata al Salone di Ginevra del 1961. La "3.8" era disponibile con carrozzeria spider ("OTS", ossia "Open Two Seater"), oppure coupé ("FHC", ossia "Fixed Head Coupé"). Questo esemplare monta ancora la targa inglese di prima immatricolazione.

to di lì a poco. Scampato il pericolo, Diego giunse in breve tempo a stabilire quale fosse la sua "E Type" ideale, che doveva comunque essere una "FHC", la coupé, più originale e sensuale nelle forme. Seguendo un criterio squisitamente estetico, scartò la sgraziata "2+2" realizzata sulla prima e sulla seconda serie, poi la terza serie, meno fedele allo spirito del progetto iniziale, e quindi la seconda, "rovinata" dalla fanaleria modificata per rispondere alle normative Usa. Ristretto il campo di ricerca alla prima serie, escluse poi la rara "Flat Floor", supervalutata, e l'imborghesita "4.2 Litre", forse meno appetibile sul piano collezionistico.

Restava dunque la "3.8 Litre", dotata dell'antiquato e ostico cambio Moss con prima non sincronizzata e dell'abitacolo primo tipo, con plancia e tunnel rivestiti in alluminio, interruttori a palette e sedili a unghia; a questo punto, che fosse con la guida a destra, da vera inglese. Confermato il budget di 50.000 euro, compresi i costi di eventuali interventi a posteriori, Diego intraprese l'emozionante caccia che lo avrebbe portato all'acquisto della "FHC" ritratta in queste pagine, grazie anche alla consulenza di Vittorio Klun. Terza di tre esemplari in vendita in Italia nel febbraio 2008, ancora con le targhe originali inglesi, era tutto sommato la più convincente, nonostante il colore insolito e mai preso in considerazione prima da Diego. La carrozzeria e l'interno avevano bisogno solo di un "maquillage" e a questo avrebbe pensato poi Vittorio. I pneumatici, gli ammortizzatori posteriori e il vaso d'espansione del radiatore andavano sostituiti; a questo invece ha provveduto il venditore prima della consegna. Con 45.000 euro Diego si è così messo in garage una delle 1799 "E Type 3.8 FHC" prodotte con guida a destra.

Nei due inverni successivi Vittorio ha voluto controllare meticolosamente ogni componente e il maquillage previsto si è trasformato quasi in un restauro, senza particolari problemi, se non la ricerca di un foglio di alluminio anodizzato, col quale rifare i rivestimenti rovinati della plancia e del tunnel. Il materiale originale è da tempo introvabile, ma con l'aiuto di un amico architetto, Diego è riuscito a procurarsene uno identico, prodotto oggi per gli arredi domestici. La messa a punto della carburazione, effettuata da un anziano meccanico in Slovenia, e la sostituzione di alcuni componenti usurati, hanno restituito a questa splendida granturismo lo smalto e la grinta di un tempo. Il conto finale? Altri 10.000 euro.



Cerniere a sinistra

Sotto. Indipendentemente dalla guida a sinistra o a destra, il portello è incernierato sul lato sinistro e non su quello superiore. Una soluzione atipica, che però favorisce l'accessibilità al vano bagagli su una vettura così bassa.



CARATTERISTICHE



Il meccanico ringrazia

Sopra. Come su molte sportive britanniche dell'epoca, il cofano motore include i parafranghi. L'apertura perciò consente l'accessibilità su tre lati. Si noti, sulla destra, la scatola del filtro aria di forma triangolare.

A destra. La mazzuola per smontare il gallettone centrale di fissaggio della ruota a raggi.



Motore	Ant. longitudinale, 6 cilindri in linea Alesaggio 87 mm Corsa 106 mm Cilindrata 3781 cm ³ Rapporto di compressione 9:1 Potenza 269 CV SAE a 5500 giri/min Coppia 39 kgm SAE a 4000 giri/min Valvole in testa Distribuzione a 2 alberi a camme in testa 3 carburatori orizzontali SU "HD8" Accensione a spinterogeno Lubrificazione forzata, 6,5 litri Raffreddamento ad acqua, 11,5 litri Impianto elettrico 12 V, batteria 67 Ah.
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio a 4 marce (1 ^a non sincronizzata) Frizione monodisco a secco, con comando idraulico Leva di comando centrale Rapporto finale 3,31:1 Differenziale autobloccante Power Lock Pneumatici 6,40-15.
Corpo vettura	Coupé 2 porte, 2 posti Carrozzeria portante in acciaio, con telaietti ant. e post. in tubi quadri Sospensioni ant. a ruote indipendenti, trapezi, barre di torsione longitudinali, barra stabilizzatrice Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, semiassi oscillanti a doppia articolazione, triangoli inferiori, doppie molle elicoidali Ammortizzatori idraulici telescopici Freni idraulici a disco Dunlop, doppio circuito ant. e post., servocomando Sterzo a cremagliera Serbatoio carburante 64 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2440 mm Carreggiata ant./post. 1270/1270 mm Lunghezza 4450 mm Larghezza 1660 mm Altezza 1220 mm Peso a vuoto 1143 kg.
Prestazioni	Velocità 240 km/h Consumo medio 15 l/100 km.



ESUBERANZA **SPORTIVA**

Sedendosi al volante il divertimento è garantito, ma non bisogna distrarsi: la potenza è molta e i pneumatici stretti non offrono un grip ottimale. Sul bagnato, sgomma anche in quarta

di **Maurizio Schifano**, foto di **Daniele Tenconi**

Sinonimo di Jaguar nell'immaginario collettivo, la "E Type" ha affascinato generazioni di appassionati con le sue inconfondibili linee elegantemente affusolate.

Un conto però è restare ad ammirarla e un altro è mettersi alla guida. L'accesso nell'abitacolo non è facile, per via dei brancardi alti e spessi e dello spigolo inferiore del parabrezza avvolgente, che ostacola le gambe. Ma una volta dentro si sta comodissimi. Gli schienali dei sedili non sono regolabili; in compenso lo è il piantone del volante: in lunghezza e inclinazione. Se prima si sono controllati i livelli di acqua e olio, cosa consigliabile per tutte le "sto-

riche", specie quelle ad alte prestazioni, si può partire: contatto, pochi secondi perché la pompa della benzina smetta di ticchettare, levetta dell'arricchitore su, pulsante d'avviamento e il motore rugisce subito in modo perentorio.

Il pedale della frizione, nonostante il comando idraulico, richiede uno sforzo notevole e la prima, non sincronizzata sul cambio Moss di questa serie, va innestata con delicatezza. Arricchitore giù e via. Fin dai primi metri il fantastico 6 cilindri Jaguar si dimostra progressivo e molto elastico, ma ovviamente anche grintoso, data la notevole cavalleria. L'accelerazione non delude, tuttavia per sfruttarla

Sterzo fulmineo

Sotto. La sensibilità dello sterzo è tale che il minimo intervento può provocare repentine deviazioni. Il retrotreno poi segue con un certo ritardo. Nei sorpassi occorre perciò fare attenzione, specie su una "guida a destra" come questa.





appieno occorre abituarsi all'ostico cambio Moss, che non solo nell'innesto della prima, ma anche nei passaggi prima-seconda e seconda-terza, tende a impuntarsi e a grattare. Per fortuna le marce sono solo quattro e perciò sono anche lunghe.

Lo sterzo, naturalmente non servoassistito, è diretto e sensibilissimo, quindi va manovrato con delicatezza, pena deviazioni dalla traiettoria repentine e notevoli. Saggiandolo in rettilineo, scopriamo che il retrotreno risponde con un certo ritardo; cosa che in curva potrebbe creare problemi. In realtà la "E Type" va guidata più con il gas che con lo sterzo, sentendone le reazioni col sedere e con l'orecchio.

Il comportamento sottosterzante può provocare un certo panico se si entra in curva troppo veloci, ma rilasciando, aiutati dall'autobloccante di serie, la macchina va in traiettoria, a patto di saper dosare l'acceleratore. A esserne capaci, i curvoni

veloci si potrebbero percorrere facendo pattinare le quattro ruote, ma questo lasciamolo fare ai piloti in pista. Sul bagnato la "E Type" può diventare molto impegnativa, perché le gomme strette di serie slittano facilmente in prima, in seconda e in terza; la coppia generosa del motore può farle pattinare addirittura in quarta, se si tenta una ripresa un po' allegra. Le derapate in uscita dalle curve sono allora la regola. Ci si diverte, e molto, a patto di essere guidatori smalizati.

Ifreni a disco Dunlop, vanto delle Jaguar fin dai tempi della "C Type", fanno il loro dovere, ma la risposta secca del pedale dà l'impressione che ci siano vecchi tamburi. Pigiando con forza, si capisce che non è così, ma il bloccaggio delle ruote è sempre in agguato. La "E Type" è una gran bella bestia, ma va trattata con criterio, come si addice a una vera sportiva di cinquant'anni fa.

Allarga col muso

Sopra. La tendenza a partire per la tangente, entrando in curva molto veloci, può spaventare, ma basta togliere gas e la vettura trova subito l'appoggio e va in traiettoria. In uscita, la coppia notevole può causare imbarazzanti derapate, specie su fondo viscido.





Il fascino (in)discreto delle corse
Nella foto. Il cofano lunghissimo,
lo sbalzo improponibile e il passo
cortissimo: l'Audi "Sport quattro"
non risponde esattamente
ai classici canoni di bellezza
automobilistica. Eppure
sin dal suo debutto ha esercitato
sugli appassionati
un fascino incredibile...
Oggi è una delle Audi più quotate.

ATTRAZIONE IRRESISTIBILE

Le sorprendenti contraddizioni di un'automobile speciale, gradevolissima granturismo da un lato, micidiale belva da competizione dall'altro. Abbiamo guidato, di nuovo, su strada e in pista, l'Audi più ambita degli ultimi trent'anni

di Carlo Di Giusto, foto di Massimiliano Serra



A INGOLSTADT AVREBBERO POTUTO ANCHE EVITARE DI SOFFERMARSI SULLE FINITURE, SUI DETTAGLI. E INVECE NO...

Differenziali bloccabili
Sotto. La console centrale ospita tre strumenti supplementari: il termometro del liquido di raffreddamento, quello dell'olio e il manometro dell'olio. Sotto le bocchette d'aerazione, a destra, il pomello per attivare il blocco dei differenziali centrale e posteriore.



Di macchine come l'Audi "quattro" - scritto così, rigorosamente in minuscolo, quasi a contenere in qualche modo la grandezza di un'auto che ha cambiato il verso alla storia, alle corse, alla stessa Casa che la costruiva - ne capitano una su mille. Di macchine con una potenza di almeno trecento cavalli, alla metà degli anni Ottanta, ce ne sono meno di una decina: Ferrari, Lamborghini, De Tomaso, Jaguar, Porsche. Ma nessuna, a eccezione dell'Audi "Sport quattro", ha la trazione integrale.

L'esemplare numero #16 appartiene ad Audi Tradition, il comparto che a Ingolstadt, in Baviera, si occupa di tenere in ordine le auto del museo, che sono più di cinquecento: ci lavorano 25 persone, tra le quali Diego (padre tedesco e madre brasiliana: "Durante la semifinale ho pianto"), che accompagna la "Sport quattro" in giro per l'Europa. "Ne abbiamo tre, due rosse e una verde e questa è la più bella di tutte. Ed è la mia preferita", esordisce, lasciando intendere che tra lui e la "Sport quattro" #16 rossa c'è qualcosa di più del normale senso di responsabilità di chi sta facendo il proprio mestiere.

Ci soffermiamo a osservarla: la "Sport quattro" è esattamente quello che sembra, cioè una macchina alla quale hanno accorciato di brut-

to il posteriore. Si capisce che è innaturale, sproporzionata, sbilanciata... e maledettamente attraente, affascinante, magnetica.

La "Sport quattro" viene progettata per contrastare nei rally le Peugeot "205 Turbo 16" a motore centrale (e anch'esse 4x4), agili e micidiali su ogni tipo di fondo. Vengono prodotti 214 esemplari in tutto, fondamentalmente per soddisfare il numero minimo, 200 pezzi appunto, necessario per ottenere l'omologazione nel Gruppo B. A Ingolstadt avrebbero potuto anche evitare di soffermarsi sulle finiture, sui dettagli. E invece no: la "Sport quattro" è rifinita come fosse un'elegantissima granturismo. Non è così scontato per una vettura progettata essenzialmente per correre. Per esempio, la scritta "quattro" sul lunotto è anche la resistenza del lunotto termico, alcune viti di fissaggio a vista hanno la testa dipinta nel colore della carrozzeria, perfino la seduta del divano posteriore, del tutto inutile viste le dimensioni, è imbottita come se dovesse davvero ospitare qualcuno.

Non è che all'Audi fossero improvvisamente impazziti: anzi, per piazzare quelle duecento macchine alla stratosferica cifra di 200 mila marchi - circa 125 milioni di lire (per comprarla ora occorrono invece cifre intorno ai 75 mila euro, indicativi, del nostro listino, ma possono ➤





Abitacolo da granturismo

Qui sopra. Il posto guida è quello di un'elegante granturismo sportiva e nessun elemento tradisce le velleità corsaiole.

A lato. Il profilo "sbilanciato" della "Sport quattro" è dovuto all'accorciamento del passo di 32 centimetri. Parabrezza e lunotto sono più verticali di quelli del modello d'origine.



Poltrone avvolgenti

Sopra. I bei sedili sportivi Recaro rivestiti di pelle e tessuto e ampiamente regolabili. I poggiatesta sono quelli caratteristici (e unici) delle altre Audi di quel periodo. La cura nelle finiture e la qualità dei materiali sono notevoli.



Divano per finta

Sopra. Il sedile posteriore è di fatto inutilizzabile, se non per ospitare una persona di traverso per brevi tragitti: l'accorciamento della carrozzeria ha tolto lo spazio per le gambe e ridotto notevolmente anche l'estensione della seduta.



Made in Stoccarda

Sopra. Data la produzione limitata, l'Audi ha affidato la realizzazione della carrozzeria, in parte di acciaio e in parte di kevlar, alla Baur di Stoccarda. L'esemplare nelle foto è il numero #16.

A destra. Il cinque cilindri è interamente realizzato in alluminio. Sotto a sinistra. Il bagagliaio, che include la ruota di scorta normale ancorata di traverso nel vano.



schizzare molto in alto per gli esemplari perfettamente conservati) - sapevano benissimo che non sarebbero bastate una meccanica raffinata e la promessa (seppur mantenuta) di prestazioni superlative. A osservarla oggi, la "Sport quattro", si capiscono molte cose... E a guidarla?

La prima cosa è l'elasticità. Il 2,1 litri, 2133 cm³ per l'esattezza, a cinque cilindri è un motore a corsa lunga, sopporta bene la marcia nei rapporti più alti. Oltretutto è silenzioso, non vibra ed è inaspettatamente fluido anche ai bassi giri. La regolarità di funzionamento è una qualità che si apprezza nel traffico, dove peraltro la "Sport quattro" si trova perfettamente a proprio agio. Frizione, cambio (manovrabilissimo e preciso negli innesti), sterzo e un po' tutti i comandi principali non costringono a sforzi supplementari o a particolari attenzioni nell'utilizzo normale: davvero, guidando nel flusso del traffico, non si ha una percezione precisa di cosa sia realmente questa vettura. Però la si guida volentieri anche così, chiacchierando con chi ti sta di fianco, facendo un po' finta di niente.

La seconda cosa è il confort. Non c'è nulla di corsaiolo, apparentemente, in quest'Audi da gara camuffata da granturismo sportiva stradale. Dentro è tutto a posto, dai sedili Recaro con tutte le regolazioni possibili alla strumentazione completissima. Mancano aria condizionata e alzacristalli elettrici, ma c'è il servosterzo (e

UN TURBO VECCHIA SCUOLA, IN SOMMA, DI QUELLI CHE TI OBBLIGANO A GUIDARE A VITA PERSA



CARATTERISTICHE



Motore Anteriore, longitudinale - 5 cilindri in linea
 Alesaggio 79,3 mm - Corsa 86,4 mm
 Cilindrata 2133 cm³
 Rapporto di compressione 8,3:1
 Potenza 300 CV DIN a 6500 giri/min
 Coppia 33,6 kgm a 4500 giri/min
 Distribuzione a doppio albero a camme in testa - 4 valvole per cilindro - cinghia dentata
 Iniezione elettronica Bosch "LH-Jetronic"
 Turbocompressore KKK
 Lubrificazione forzata
 Raffreddamento ad acqua
 Impianto elettrico 12 V.

Trasmissione Trazione integrale permanente
 Cambio manuale a 5 marce
 Leva di comando centrale
 Frizione monodisco a secco
 Rapporto finale 3,875:1
 Differenziali centrale e posteriore bloccabili manualmente
 Pneumatici Pirelli "PZero Asimmetrico" 225/50 ZR 15.

Corpo vettura Coupé, 3 porte, 2+2 posti
 Scocca portante in acciaio
 Carrozzeria di acciaio e kevlar
 Sospensioni anteriori a ruote indipendenti (schema McPherson), bracci inferiori trasversali, montanti verticali, molle elicoidali
 Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, bracci inferiori trasversali, molle elicoidali
 Ammortizzatori idraulici
 Barre stabilizzatrici
 Freni a disco autoventilanti sulle quattro ruote, servofreno idraulico, sistema antibloccaggio Bosch ABS.

Dimensioni e peso Passo 2205 mm
 Carreggiata ant./post. 1515/1490 mm
 Lunghezza 4165 mm - Larghezza 1805 mm
 Altezza 1345 mm - Peso a vuoto 1000 kg.

Prestazioni Velocità 250 km/h
 Accelerazione 0-100 in circa 4,8 secondi.



LA "SPORT QUATTRO" NEI RALLY

UNA SOLA VITTORIA

A dispetto delle (buone) intenzioni dei progettisti, la "Sport quattro" non porta all'Audi i risultati sperati. La "Corta" debutta con Walter Röhrl al Tour de Corse del 1984 (a fianco dell'affidabile "Audi quattro A2"), ma non termina la gara per noie al motore. Afflitta da continui problemi di gioventù, ottiene la prima - e unica - vittoria nel Mondiale al Rally della Costa d'Avorio, per mano di Stig

Blomqvist (al volante nelle foto), che quell'anno si laurea campione del mondo (all'Audi va comunque il titolo Costruttori). Nel 1985 la "Sport quattro" è la vettura ufficiale dello squadrone Audi: poiché le Peugeot sembrano imbattibili, per tutta la stagione arrivano solo piazzamenti, fino al lancio della "Sport quattro S1", con la quale Röhrl vince il Rally di Sanremo. Sarà l'ultima affermazione di un'Audi "Sport quattro" in un Rally mondiale: nel 1986, a metà campionato, l'Audi si ritira dalle competizioni. Nel 1987, tuttavia, Röhrl trionfa ancora alla salita del Pikes Peak con una versione potenziata a 600 CV, stabilendo pure il nuovo record del tracciato.



non è certo cosa da poco...).

La terza cosa è la rabbia. Arriva il momento che ti domandi dove siano tutti e 300 i cavalli. "Sotto", per dire fino a 3500 giri, c'è la consistenza che ti aspetti da un buon due litri aspirato. Allora, se sei sul dritto, affondi il pedale del gas e attendi che la lancetta del contagiri superi la soglia dei 3700 giri, non importa in quale marcia tu sia: da quel momento parte l'ordine di scatenare l'inferno. Un turbo vecchia scuola, insomma, di come non ne fanno più da un pezzo, di quelli che soffiano a più di due bar e che ti obbligano a guidare a vita persa se vuoi fare il fenomeno. L'Audi "Sport quattro" ci mette molto del suo: telaio, sospensioni, freni sembrano all'altezza, ma la temerarietà di stare sopra i 4000 giri, sempre, occorre trovarla nel cuore e nel piede.

Come dire che, sul misto, l'altra faccia della "Sport quattro" puoi apprezzarla solo se di cognome fai Mikkola, Blomqvist, Mouton o Röhrl. Quest'ultimo, va ricordato, nel 1984 confessava di aver trovato impegnativo abituarsi a frenare col sinistro per mantenere il motore turbo in coppia e avere più spunto in accelerazione. E se lo diceva lui...



Improvvisi cambi d'umore

Nella foto. Fari rettangolari ristretti rispetto alla "quattro" base, cofano bombato, feritoie e ampie prese d'aria: così si riconosce a colpo d'occhio il frontale della "Sport". Sotto, a sinistra. Guidarla oggi trasmette una sensazione di gran confort, grazie al servosterzo di serie e al cockpit di impostazione moderna. Oltre i 3500 giri, però, il 5 cilindri di 2,1 litri scatena l'inferno.



ALLESTIMENTO FUORISERIE



Sono bastati pochi dettagli per cogliere l'attenzione del collezionista Lopresto quando, tre anni fa, si è imbattuto in questa "Sprint" quasi rottame... L'ha acquistata e restaurata rendendola oggi l'unica testimone della "versione speciale" presentata a Torino da Bertone nel 1956

di Alessandro Barteletti, foto di Paolo Carlini



Gradito l'abito scuro
Nella foto. Ecco come si presentava l'allestimento speciale svelato da Bertone al Salone di Torino del '56: l'auto è arricchita da accessori e ritocchi esclusivi come le guarnizioni dei vetri bianche, messe in risalto dal colore scuro della carrozzeria. L'esemplare è stato restaurato riprendendo fedelmente il catalogo accessori realizzato ad hoc dal carrozziere di Grugliasco.

Se è vero che il dettaglio fa la differenza, l'occhio attento (a quel dettaglio) è di certo il fattore scatenante di questa storia. Almeno nella sua parte più recente, quella della "scoperta", che risale all'incirca a tre anni fa.

Ottobre 2011, Fiera di Padova, più di mille le auto in vendita. Una piazza pubblica, aperta a tutti, ma soprattutto ad appassionati ed esperti. Che distratti dalle "altre", a "lei" passano davanti quasi senza notarla. Anzi, alla nostra protagonista dedicano appena uno sguardo di sfuggita: "Un mezzo rottame, quella 'Giulietta Sprint' lì", il pensiero più diffuso (e riferi-

bile). Ma l'occhio attento vede altro. L'occhio di Corrado Lopresto, noto collezionista di esemplari unici e automobili particolari, non si ferma alla carrozzeria scolorita, ai fari opachi, all'interno malconcio. Guarda oltre e adocchia dettagli che secondo lui significano qualcosa.

Il suo fiuto gli dice che i deflettori sui finestrini delle porte, per esempio, e il rivestimento in pelle, e i fendinebbia, sono i resti di un allestimento fuoriserie. Non ci pensa su due volte: chiude la trattativa e si porta a casa la "Sprint". Le origini della storia risalgono, invece, a molto tempo addietro. L'anno è il 1956, il ►



DUE COUPÉ, UNA ROSSA E L'ALTRA BIANCA, E UNA CABRIOLET ORO: QUESTO IL "TRIS" DI SPECIALI PRESENTATE A TORINO



Frontale luminoso

Sopra. I fendinebbia sono incastonati nelle prese d'aria laterali, come previsto da Bertone nel catalogo "Elaborazione, finizione ed accessori speciali" (vedi disegno).

Sopra, a destra. Le tre versioni speciali di "Giulietta Sprint" presentate al Salone di Torino '56: al centro il prototipo cabriolet, ai lati le coupé con l'allestimento mostrato in queste pagine.

A destra. L'esclusiva guarnizione in gomma bianca con inserto cromato.



giorno il 26 aprile, Torino il luogo. Al consueto Salone dell'auto, Bertone espone nel suo stand tre "Giulietta Sprint": al centro un prototipo cabriolet colore oro metallizzato; ai lati due coupé - rossa la prima, bianca la seconda - con dotazioni speciali. "Elaborazione, finizione ed accessori speciali per vetture Alfa Romeo 'Giulietta Sprint'" è, per l'esattezza, l'altisonante titolo del catalogo accessori che il carrozziere aveva previsto per quei clienti che avessero voluto aggiungere un tocco di esclusività in più alle loro già esclusive "Sprint". E i due esemplari esposti a Torino sono la sintesi di ciò che quel catalogo prevedeva. Una configurazione "full optional" diremmo oggi: deflettori, fendinebbia e rivestimenti in pelle ma anche volante dedicato, autoradio, l'orologio al centro del cruscotto, le valigie su misura, anelli cromati sui cerchi e, per il Salone, coppe ruota cromate con finto gallettone oltre alle singolari guarnizioni dei vetri in gomma bianca.

Oggi, secondo i registri del Centro Documentazione Alfa Romeo, risulta che la "Giulietta Sprint" di Lopresto sia coeva con gli esemplari esposti a Torino, perché prodotta il 13 marzo 1956, cioè un mese e mezzo circa prima del Salone, e venduta pochi giorni dopo alla G.A.P. di Parigi, l'importatore ufficiale per la Francia (la targa, a Padova, era ancora francese). Ma avere conferma da quegli stessi registri che anche a questo specifico numero di telaio corrispon-

COSÌ È TORNATA IN PIENA FORMA

L'incontro a Padova

Ad Auto Moto d'Epoca, nel 2011, Corrado Lopresto trova la "Sprint": l'auto, rossa e con fari e targhe francesi, è in condizioni "da restauro".



Indizi che contano

L'interno in pelle e i deflettori sulle porte ne indicano l'origine "fuoriserie" secondo l'allestimento presentato da Bertone a Torino nel '56.



Salviamole la pelle

Il rivestimento originale è stato salvato rinforzando e nutrendo la pelle dall'interno; prodotti specifici sono serviti a restituire il colore.

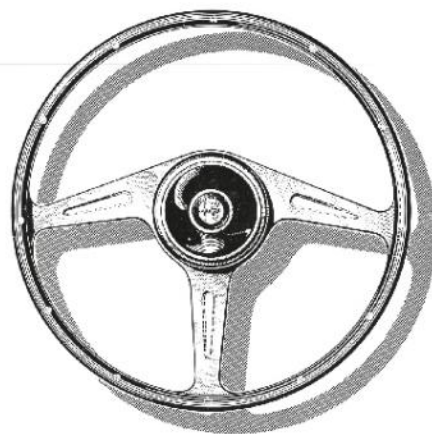




Abitacolo esclusivo

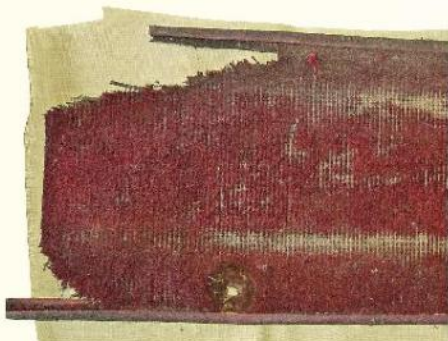
A sinistra. Come suggerito dalle fibbie in cuoio, la panca posteriore è utile al trasporto valigie, anch'esse previste nel catalogo accessori.

Sotto. L'interno, completamente in pelle, conserva ancora i rivestimenti originali; il volante "Bertone Sport" (vedi disegno a lato) era disponibile con corona in plastica nera o in legno ed è stato recuperato da Lapresto successivamente al nostro servizio fotografico.



...e anche la moquette

Fissata su un supporto di tela, la moquette viene "curata" aggiungendo inserti sagomati nelle parti mancanti e riverniciando quelle consumate o scolorite.



Nasceva blu

Rimosse le guarnizioni, raschiando gli strati di vernice accumulati negli anni - ultima tinta il rosso - emergono tracce dell'originale vernice blu.



Guarnizioni bianche

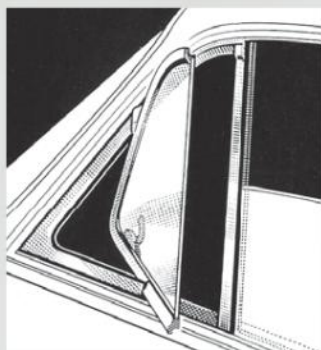
La ditta Cicognani di Ravenna si è occupata delle guarnizioni: gli stampi sono quelli della "Sprint", ma la gomma utilizzata anziché nera è bianca.



Il deflettore non mente

Sotto. I deflettori sulle porte, come specificato nel catalogo Bertone (vedi disegno più in basso), potevano essere installati esclusivamente all'atto dell'assemblaggio della vettura: sono la prova che la nostra "Sprint" in origine "vestisse" questo allestimento.

A destra. Prodotto il 13 marzo del 1956, questo esemplare fu venduto in Francia; le targhe sono ancora quelle d'Olttralpe.



desse in origine un allestimento fuoriserie è una faccenda complicata. Per le vetture di quell'epoca, infatti, nei documenti della Casa non ci sono note che elencano eventuali accessori scelti dal cliente. Ma il catalogo Bertone sottolinea che i deflettori applicati alle porte potevano - riportiamo testualmente - "Essere forniti esclusivamente all'atto dell'allestimento della vettura".

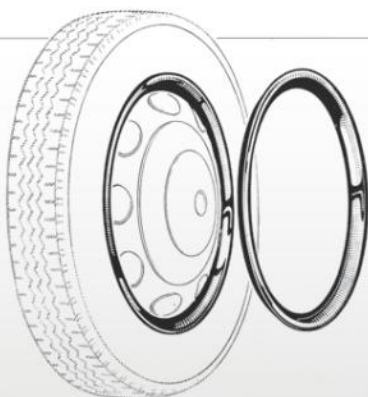
Lopresto, che riconosce sulla sua "Sprint" gli stessi deflettori degli esemplari del Salone, parte da questo presupposto per avviare un restauro fedele alla configurazione di Torino '56. L'unica differenza riscontrata riguarda la posizione dei fendinebbia, più interni nella versione "Salone", centrali su quella di Lopresto. Una difformità dovuta probabilmente a

una sostituzione fatta negli anni. Il risultato è una vettura elegante nella sua livrea blu pastello (tracce del colore originale sono state trovate sotto strati di vernice rossa più recente), messa in risalto dal netto contrasto con il bianco delle guarnizioni, fatte ristampare appositamente (vedi riquadro sul restauro a pagg. 48-49).

Alcuni estimatori del modello la giudicheranno un po' vistosa, a tratti forse addirittura appesantita da quei dettagli, ma a questa "Giulietta Sprint" va riconosciuto il merito di essere la testimonianza - oggi forse l'unica - di un esclusivo allestimento previsto proprio dal carrozziere che aveva plasmato questa coupé che, ricordiamo, ha compiuto sessant'anni nel 2014. Una testimonianza che continua anche

**LA LINEA FILANTE DELLA CARROZZERIA
NON HA SUBITO MODIFICHE;
ANCHE LA MECCANICA È DI SERIE**





Gallettone scenografico

A lato. Il disegno tratto dal catalogo "Accessori speciali" di Bertone mostra l'anello cromato da installare sui cerchi.

Sotto. La borchia con finto gallettone (la ruota, in tinta con la carrozzeria, è fissata con i tradizionali 4 bulloni), riprodotta sul modello di quelle viste al Salone di Torino.

In basso, a destra. Il motore è quello di serie, ossia il 4 cilindri bialbero di 1290 cm³ della "Giulietta Sprint".



all'interno. Spalancata la porta si viene proiettati nel 1956: Lopresto è riuscito infatti a conservare tutti i rivestimenti originali della vettura. La pelle dei sedili e dei pannelli, la moquette, il cielo: "È la sfida che io lanciai ai miei artigiani", dice lui orgoglioso. "Ci sono restauratori che ti riportano la macchina completamente a nuovo usando materiali sì 'compatibili' con l'epoca ma comunque 'contaminati', perché rifatti e lavorati oggi. Io no, provo a salvare anche i materiali meno nobili. Non solo la pelle, ma anche una moquette lacerata e scolorita, per esempio: la rinforzo, la tratto per ridarle colore, sagomo il materiale per ricostruire eventuali parti mancanti. Riuscirci per me è una vittoria", afferma ancora Lopresto. "Questa è la mia filosofia di restauro".

R

CARATTERISTICHE

Motore	Ant. longitudinale - 4 cilindri in linea Alésaggio 74 mm - Corsa 75 mm Cilindrata 1290 cm ³ Potenza 65 CV CUNA a 6000 giri/min Carburatore doppio corpo Solex "35 APAL-G".
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio a 4 marce Leva di comando al volante Frizione monodisco a secco Pneumatici 155 x 15.
Corpo vettura	Coupé 2 porte, 2+2 posti Scocca portante in lamiera d'acciaio Sospensioni ant. a ruote indipendenti, bracci trasversali, molle elicoidali, barra stabilizzatrice Sospensioni post. a ponte rigido, bracci longitudinali, braccio centrale triangolare, molle elicoidali Ammortizzatori idraulici Freni a tamburo ant. e post. Serbatoio carburante 58 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2380 mm Carreggiata ant./post. 1286/1270 mm Lunghezza 3980 mm Larghezza 1540 mm Altezza 1320 mm Peso in ordine di marcia 880 kg.
Prestazioni	Velocità massima 165 km/h Consumo medio 9 l/100 km.



TEST A TEST Metropolitan "1500 Convertible" 1957 - "1500 Hardtop" 1959

MINIATURA D'AMERICA

Negli anni 50 l'azienda statunitense Nash lanciò questa utilitaria con l'ambizione di farne una vetturessa globale. Il suo pezzo forte era il design "Pinin Farina inspired". Meccanica e produzione furono affidati alla Austin. Forse proprio il look "stravagante" e le prestazioni modeste limitarono però il suo successo europeo. Ne abbiamo trovate due in Italia: una è qui da sempre

di Maurizio Schifano, foto di Luci e Immagini





Passaruota ribassati

Nella foto. Introdotti con la "Airflyte" del '49, i passaruota ribassati sono un tratto distintivo di tutte le Nash degli anni 50.

Per consentire la sterzata, comunque ridotta, la carrozzeria è allargata. Si noti il parabrezza piatto, adottato per ridurre i costi.

IL DESIGN ORIGINALE, LE PRESTAZIONI SCARSE E IL PREZZO NON PROPRIO DA UTILITARIA NE LIMITARONO IL SUCCESSO IN EUROPA

Auto di carattere la "Metropolitan". La piccola utilitaria lanciata nel 1953 dall'americana Nash-Kelvinator Corporation fu ideata per contrastare l'avanzata della Volkswagen in un segmento di mercato circoscritto, ma pur sempre redditizio. Come tutte le Nash dei primi anni 50, la "Metropolitan" vantava un design futurista per l'epoca. Firmato dallo stilista americano Bill Flajole, era definito "Pinin Farina inspired", secondo i dettami di George W. Mason, dinamico manager a capo della Casa americana dal 1938 al 1954.

Come le sorelle maggiori aveva la carrozzeria portante, che la rendeva leggera ed economica. Progettata in America, la più piccola delle Nash era però costruita in Inghilterra, per opportunità. Negli Stati Uniti nessuno poteva disporre allora di un motore "automobilistico" adatto a una vettura così piccola; Mason lo aveva trovato firmando un accordo con la Austin Motor Company, in grado di fornirgli addirittura l'intera meccanica (quella della "A40 Devon") e pure una linea di montaggio per assemblarla con le carrozzerie, realizzate dalla partner Fisher & Ludlow di Birmingham. Inizialmente la Nash "Metropolitan" era destinata ai soli mercati statuniten-

se e canadese, come una seconda auto di famiglia, una vettura per signore o per signorine neopaten-tate, con design e colori alla moda. Per certi versi, un'auto giocattolo. Dall'ottobre del 1956 però la Casa madre AMC (nata nel maggio 1954 dalla fusione della Nash-Kelvinator Corporation con la Hudson Motor Company) autorizzò la Austin Motor Company a commercializzarla nei Paesi dove non era presente; nacquero così la versione equipaggiata col contaghiometri al posto del contagiglia, per il mercato "continentale", e quella con la guida a destra, per la Gran Bretagna e i Paesi del Commonwealth.

Il sogno neanche tanto nascosto di Mason di fare della Metropolitan (ora non più il nome del modello ma il suo marchio) una world car avrebbe potuto così avverarsi. Lui però era morto, nell'ottobre del 1954, e al di qua dell'Atlantico una vettura non esattamente utilitaria, dall'estetica stravagante e dalle prestazioni modeste, non fu accolta con favore, anche perché da molti ritenuta "inutile". A conti fatti, questa interessante automobile, tolta di produzione nell'aprile del 1961, fu venduta negli Stati Uniti e in Canada in poco meno di 95.000 esemplari; nel resto del mondo in circa 9400. Due belle Metropoli- ➤



Purché bicolore

Sotto. Col model year '56 fu introdotta la livrea bicolore, divisa da un profilo inox. Questo esemplare, del '57, esibisce quella Caribbean Green-Frost White. In alternativa c'erano il Sunburst Yellow e il Coral Red, sempre abbinati al Frost White.





Esigenze sceniche

A sinistra. La targa, rimontata per esigenze fotografiche, è quella della prima immatricolazione in Inghilterra, che l'attuale proprietario è riuscito a conservare. La capote bianca è fuori ordinanza; di serie infatti era solo nera.

Plancia specifica

Sotto. La plancia, solo nera dal model year '56, non è simmetrica, perciò la guida a destra ne comportava una specifica. Da destra, i pomelli di starter, riscaldamento e tergicristallo, il tachimetro-contamiglia e la radio, di serie.



Rivestimenti all'inglese

A sinistra. I sedili, per tutte le tinte di carrozzeria, sono rivestiti in PVC bianco e tessuto bianco e grigio "pied de poule", in inglese definito "Houndstooth". Le finiture sono particolarmente curate, sia all'esterno sia all'interno.

Si carica a fatica

Sotto. Tra le pecche del progetto iniziale, rimasto fino al model year '59, c'è l'accesso al bagagliaio solo previo il ribaltamento dello schienale posteriore. A sinistra. Dietro lo spazio per le gambe è quasi nullo.



SULLA VERSIONE COUPÉ L'INFLUENZA DI PININ FARINA ERA PIÙ EVIDENTE. MA IL DESIGN DELLA METROPOLITAN FU FIRMATO DALL'AMERICANO BILL FLAJOLE



tan si trovano oggi a Milano. La prima è una "Convertible" model year '57, costruita con specifiche "inglesi" tra il luglio e l'agosto di quell'anno; vanta perciò le importanti modifiche introdotte col model year '56 (estetica ristilizzata, livrea bicolore anziché tinta unita e motore "1500" dell'Austin "A50 Cambridge" al posto del precedente "1200" della "A40 Devon"). Fu venduta in Inghilterra il 4 agosto del 1961, questo la dice lunga sul gradimento della Metropolitan Oltremarina, ma comunque fu tenuta con cura e beneficiò negli anni di una riverniciatura e della sostituzione della capote nera di serie con una bianca, più intonata.

Il motore però, spremuto allo spasimo, a un certo punto cedette e la vettura fu messa a riposo. Importata in Italia da un commerciante, nel 2010 è stata acquistata dall'esperto Franco Pampuri, che pri-

ma di ritirarla ha ottenuto la sostituzione del motore con uno "di rotazione" ordinato in Inghilterra e la revisione della frizione. L'attuale proprietario ha successivamente fatto reimpastare i sedili e rifare i tappetini. La vettura ora è perfetta.

La nostra seconda protagonista è una "Hardtop" model year '59, che si distingue dalle versioni precedenti per l'adozione di un cofano esterno per il bagagliaio, dei deflettori ai finestrini, di uno sportello per il vano portaoggetti, di nuovi rivestimenti interni e di pneumatici 5.60-13 anziché 5.20-13. Monta poi il motore più potente della Austin "A55 Cambridge", introdotto col model year '58. Costruita tra il settembre e l'ottobre del 1959, la vettura fu venduta nuova proprio a Milano e immatricolata il 10 marzo 1960.

Acquistata da "gente del cinema", nei mesi successivi comparve in un film girato a Roma, ma già a ▶



Ergonomia anteguerra

Sopra. Il grande volante verticale e ravvicinato costringe a una guida a braccia contratte, come su una vettura degli anni 30.

In alto. Sul model year '59 il disegno dei rivestimenti interni fu semplificato.

A destra. Per facilitare il ribaltamento dello schienale posteriore, nel 1959 fu introdotto un più comodo pulsante con serratura.





Carico semplificato

Sopra. Con il model year '59 venne finalmente adottato un cofano per accedere al bagagliaio dall'esterno. Questo esemplare vanta ancora la borsa con gli attrezzi originale. In alto. L'elegante design del padiglione è tipicamente ispirato allo stile Pinin Farina.

Family feeling

A sinistra. La livrea Classic Black-Frost White di questo esemplare fu aggiunta col model year '58. Si notino i deflettori, introdotti col model year '59, e la scalfatura sulla portiera, ripresa dalle Nash "Ambassador" e "Statesman" del 1952-54.

Brindisi alla passione

Sotto. I proprietari: da sinistra, Carlo Zanuccoli, 79 anni, di Abbiategrasso (MI), per dieci anni segretario del Classic Club Italia; Franco Pampuri, 63 anni, di Arese (MI), Consigliere Tecnico Moto del Cmae (Club Milanese Automotoveicoli d'Epoca).



IN AMERICA NON ESISTEVA UN MOTORE AUTOMOBILISTICO PER UNA VETTURA COSÌ PICCOLA. LO TROVARONO IN INGHILTERRA

novembre del 1960 fu data in permuta per l'acquisto di una "Appia Coupé" Pinin Farina. Carlo Zanuccoli, l'orgoglioso proprietario di oggi, allora ventiseienne, l'aveva notata: la tenne d'occhio per 6 anni e riuscì a comprarla per 400.000 lire dal concessionario Lancia che l'aveva sempre lasciata esposta in uno dei suoi saloni. Con all'attivo appena 51.000 chilometri, questo esemplare, mai restaurato e originale in tutto, è senz'altro uno dei meglio conservati al mondo.

La Metropolitan oggi fa ancora scena per la sua estetica; l'impressione generale poi è quella di una vettura costruita bene e con materiali di alta qualità. Tuttavia la posizione di guida, con l'enorme vo-

lante verticale alto e ravvicinato, è quella di un'auto degli anni 30, penalizzata da una seduta ribassata, che impedisce una buona visuale anteriore anche per guidatori di statura media. Su strada le sospensioni all'americana, le carreggiate strette rispetto alla carrozzeria e i pneumatici a tele incrociate, com'è giusto che siano, fanno venire i brividi a ogni curva. Inoltre l'angolo di sterzo ridotto, a causa dei passaruota ribassati in perfetto stile Nash, costringe a manovre estenuanti, a volte anche nelle curve ad angolo retto.

Difetti? "Caratteristiche, semmai", rispondono concordi Franco e Carlo.

R



Motore di rotazione

A destra. Nel 2010 sulla "Convertible" è stato montato un motore revisionato a chilometri zero, con specifiche identiche all'originale. Il colore rosso indica che proviene da una MG.

A sinistra. Il telaio E39780 colloca la produzione tra luglio e agosto del 1957.

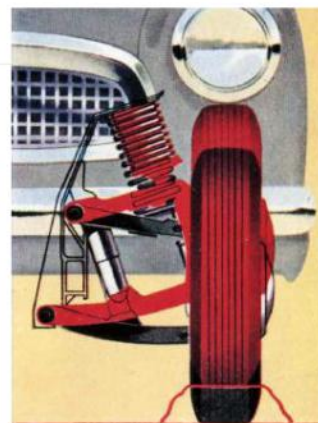


Originale in tutto

A destra. Lasciata quasi sempre in garage, la "Hardtop" oggi ha all'attivo solo 51.000 km e monta il motore originale, mai revisionato.

A sinistra. Con numero di telaio E73852, è stata costruita tra settembre e ottobre del 1959.

Sotto. Caratteristico il "Continental rear tire mount", ovvero il montaggio esterno della ruota di scorta.



Carreggiate strette

Sopra. Il disegno delle sospensioni anteriori in teoria garantisce confort e tenuta. Ma con le carreggiate strette rispetto alla carrozzeria un rollio accentuato in curva è inevitabile.



CARATTERISTICHE "1500 CONVERTIBLE" 1957

Tra parentesi quelle della "1500 Hardtop" 1959

Motore	Ant. longitudinale - 4 cilindri in linea Alesaggio 73,025 mm - Corsa 88,90 mm Cilindrata 1489 cm ³ Rapporto di compressione 7,2:1 (8,3:1) Potenza 48 CV SAE a 4100 giri/min (52 CV SAE a 4250 giri/min) Coppia 10,2 kgm SAE a 2100 giri/min (11,2 kgm a 2000 giri/min) Valvole in testa, aste e bilancieri Albero a camme laterale Carburatore invertito Zenith "30 VIG 10" Accensione a spinterogeno Lubrificazione forzata, 4 litri (4,2 litri) Raffreddamento ad acqua, 7,1 litri (6,8 litri) Impianto elettrico 12 V, batteria 51 Ah (57 Ah).
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio a 3 marce, 1 ^a non sincronizzata Leva di comando al volante Frizione monodisco a secco Rapporto al ponte 4,22:1 Pneumatici 5.20-13 (5.60-13).
Corpo vettura	Cabriolet (Coupé) 2 porte, 2+2 posti Carrozzeria portante in acciaio Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, trapezi, molle elicoidali Sospensioni posteriori a ponte rigido, balestre semiellittiche longitudinali Ammortizzatori idraulici telescopici Freni idraulici a tamburo Sterzo a vite e dito Serbatoio carburante 39 litri (40 litri).
Dimensioni e peso	Passo 2160 mm Carreggiata ant./post. 1150/1140 mm Lunghezza 3797 mm Larghezza 1560 mm Altezza 1440 mm (1420 mm) Peso a vuoto 830 kg (845 kg).
Prestazioni	Velocità 120 km/h Consumo medio 8,5 l/100 km (9,5 l/100 km).



ALLEGGERITA PER VINCERE

L'ostinata ricerca per ridurre il peso della "Fulvia HF" spinse il reparto corse Lancia a trasformarla in barchetta. La decisione fu presa su un aereo in volo dagli Stati Uniti all'Italia. Ne furono costruiti tre esemplari: questo è sopravvissuto

di Emanuele Sanfront, foto di Wolfango

Sentire il suono pieno, cupo, pastoso del motore, avvertire il rumore emesso dall'aria aspirata dai carburatori e vederla sbucare da una curva per immettersi nel lungo rettilineo fa una bella impressione. Di più, emoziona. Sì, perché è una Lancia da corsa speciale che esprime quella miscela di potenza e aggressività propria delle auto da competizione. È una spider prototipo che ricorda un po' la gloriosa "Fulvia Coupé HF", ma è più piccola ed è aperta. È una di quelle auto da corsa conosciute come barchetta. Un pezzo raro, prezioso. Già, perché è un esemplare dei tre soli originariamente costruiti alla fine degli anni 60.

È la Lancia "F&M Special". Le lettere sono le iniziali dei cognomi dei promotori del progetto, Fiorio e Maglioli. Il primo, celebre direttore sportivo del reparto corse Lancia; il secondo, altrettanto famoso pilota e collaudatore del settore sportivo della Casa torinese.

Al volante della "F&M Special" Federico Buratti, un imprenditore di Biella, grande appassionato di automobili, meglio se da corsa.

Si diverte a guidarla sulle tortuose strade nello splendido scenario formato dalle alture intorno a Biella. Gliel'hanno consegnata da poco. Rimessa a nuovo dopo un impegnativo restauro che l'ha riportata al primitivo splendore.

La "F&M Special" è nata dalle sofferenze patite dai piloti in una gara negli Stati Uniti cui la Lancia aveva partecipato con la "Fulvia Sport" Zagato prototipo. Ottimi i risultati ottenuti, ma notevoli furono i problemi originati da esalazioni dei gas della benzina e, causa la stagione cal-

Balestre sporgenti
A sinistra. La "F&M Special" in azione su strada con la stessa grinta di fine anni 60. In seguito al "taglio" della coda, le balestre posteriori sporgono un po' dalla carrozzeria. Sotto. In una foto dell'epoca, la "F&M Special" numero 238 di Munari-Aaltonen in corsa alla Targa Florio del 1969.





In Corsica l'ultimo atto
Sopra. Al Tour de Corse (novembre del '69), la barchetta "F&M Special" dell'equipaggio Makinen-Easter nell'allestimento da rally caratterizzato dal parabrezza e dall'antiestetico tettuccio di lamiera. In Corsica si concluse la carriera sportiva della "Special".

Diverte ancora
Sotto. Federico Buratti impegnato al volante della rinata "F&M Special" sulle strade tortuose del Biellese. Si diverte a saggiarne le sempre valide prestazioni, lui che da appassionato "raccolge" auto da corsa da pista e da rally facendole rivivere, correre, partecipare ai raduni.

NASCE DA UN PROGETTO IMPROVVISATO, REALIZZATO IN ECONOMIA, MA DECISAMENTE ORIGINALE

da, dall'elevata temperatura nell'abitacolo. Sull'aereo che riportava in Italia la squadra Lancia dopo la sofferta trasferta americana, il pilota collaudatore Claudio Maglioli chiese a Cesare Fiorio, un po' per scherzo e visto che si parlava dell'imminente partecipazione del team alla Targa Florio, se si sarebbe potuto realizzare il prototipo "Targa Florio Spider". Così, per consentire soprattutto ai piloti di respirare meglio e ottenere dei risultati migliori soprattutto dal punto di vista fisico.

Fiorio rispose che l'idea era fantastica ma, al momento, le vetture a disposizione del reparto corse Lancia erano la "Fulvia Sport" Zagato e la "Fulvia Coupé HF". Non esistevano alternative.

A questo punto Maglioli propose di trasformare in spider la "Fulvia Coupé HF" lasciando così l'impronta della carrozzeria Lancia e cercando di alleggerirla al massimo. L'idea piacque a Fiorio e di ritorno dal viaggio, dopo un preventivo di mas-

sima, inviò a Maglioli una vecchia "Fulvia Coupé Rallye 1,3 HF" (fu immatricolata nell'ottobre del 1967), dicendogli che per la trasformazione poteva spendere al massimo un milione di lire. L'impegno di Maglioli fu massimo e infatti il primo esemplare venne a costare 850.000 lire. Fu realizzato nel tempo record di circa 40-45 giorni da quando la scocca da modificare arrivò all'officina di Maglioli dal reparto corse Lancia a quando avvenne il primo collaudo sulle strade del Biellese.

Dopo aver tagliato il tetto alla "Fulvia Coupé HF" fu esaminato l'aspetto estetico e tecnico. Si decise così di tentare anche l'accorciamento della vettura che poi venne effettuato nella misura di 28 centimetri nella parte posteriore a sbalzo.

Queste le modifiche sostanziali programmate: rimozione dei sedili posteriori e di quello anteriore destro, riduzione della sezione frontale del parabrezza, eliminazione di tutto quanto non in-





Dimagrita di 200 kg

A sinistra. La strumentazione è stata ridotta all'essenziale. Rispetto alla "Fulvia Coupé HF" da cui deriva, eliminati, oltre al tetto, i rivestimenti, i pannelli porta e l'impianto di climatizzazione. Il peso è calato di circa 200 kg.



IL RESTAURO

BEN TORNATA **BARCHETTA**

Il biellese Federico Buratti vanta un'invidiabile collezione di auto da corsa. Accanto alle Lancia "Stratos", "Delta S4", "037 Rally" e alla monoposto Maserati "6 CM" del '36, per citarne alcune, dalla primavera 2014 è in bella mostra l'esclusiva "F&M Special". Un sogno nel cassetto per Federico Buratti, che voleva riportarla a Biella dove è nata. È visibilmente soddisfatto del lavoro eseguito dalle esperte mani "biellesi" che sono intervenute sulla meccanica (officina Powermotorsport di Candelo), sull'impianto elettrico come già fece 45 anni fa Piero Spriano, sulla carrozzeria (carrozzeria Crestani di Vallemosso). Il restauro della "F&M Special", che sembrava abbastanza semplice, ha comportato invece un lavoro non indifferente. Completamente revisionata la meccanica, ma il lavoro più impegnativo è stato riportarla all'allestimento originale, quello della Targa Florio del 1969, che ha comportato la sostituzione del rollbar e la ricostruzione della plancia e di tutta la parte centrale della carrozzeria.





Ritorno alle origini

A sinistra. La vettura prima del restauro. Allestimento ibrido: parabrezza non originale per gare di velocità e ampio rollbar a protezione di pilota e navigatore della versione biposto per i rally. A fianco. La ricostruzione della plancia è stato uno degli interventi più complessi.

dispensabile come i rivestimenti interni e i cristalli. Notevole, infine, il lavoro di rinforzo del telaio per mantenere solida la carrozzeria cui era stato tolto il tetto.

Il risultato fu la diminuzione del peso di circa 200 kg rispetto alla coupé da cui derivava, mentre il motore scelto era di 1,6 litri. Modificate, invece, le sospensioni: aggiornate, alleggerite e calibrate per il peso inferiore. Quindi balestra anteriore con meno foglie, ammortizzatori con differente taratura e geometrie dell'assetto variate.

Rispetto alla "Fulvia Coupé HF", la "F&M Special" non era solo più leggera, più maneggevole e più veloce, migliori erano anche l'accelerazione e la frenata. Non era più facile da guidare, ma in curva richiedeva un minor sforzo alle braccia del pilota, poiché l'autobloccante che si usava in pista o alla Targa Florio era uno ZF al 35% a slittamento e non a bloccaggio di espansione.

Tuttavia, come spesso accade per le auto esclusive e rare, sulla storia della "F&M Special" si è

spesso favoleggiato, specie per quanto riguarda gli esemplari effettivamente costruiti. La verità è che nel 1969 ne furono realizzati tre presso l'officina biellese di Claudio Maglioli coadiuvato da Luigino Foradini e da Piero Spriano.

Il primo esemplare fu costruito modificando la "Fulvia Coupé Rallye 1,3 HF" con targa TO 953012 e numero di telaio 818.340-001238. Venne utilizzato per gare su strada (Targa Florio, 1000 km del Nürburgring, G.P. del Mugello), per corse in salita (Occhieppo-Graglia) e sul finire del '69 fu trasformato in versione da rally. Utilizzato da Munari e Makinen per le prove del Rally di Corsica, concluse la sua carriera come muletto al G.P. del Mugello 1970, per essere poi alienato.

Nel gennaio del 1969 il Rally del Mediterraneo fu vinto da Källström-Häggbom con la "Fulvia Coupé 1,6 HF" prototipo che venne in seguito trasformata da Maglioli in barchetta "F&M Special" (su base "1,3 HF"). Questa seconda versione (che oggi appartiene a Buratti), con targa TO A63484 e nu-

Votata alla velocità

Sotto. Fila veloce dopo il restauro nell'originale livrea per le gare di velocità. È la versione monoposto priva di fari centrali e di calandra per aumentare la portata d'aria al motore, con rollbar e un piccolo parabrezza in plastica sul lato pilota. Sul cofano spicca il tappo per il rabbocco dell'olio.





mero di telaio 818.340-002000, partecipò anch'essa a gare come la Targa Florio, la 1000 km del Nürburgring, il Gran Premio del Mugello. Trasformata in versione da rally, partecipò al Rally di Corsica nel novembre del 1969 con Makinen-Easter e concluse sull'isola francese la sua carriera sportiva.

La terza barchetta "F&M Special" venne realizzata modificando la "Fulvia Coupé 1,6 HF" con targa TO B49177 e numero di telaio 818.340-002053. Nata come barchetta in versione da rally fu affidata a Munari-Davenport per correre il Rally di Corsica 1969. All'inizio del 1970 fu inviata nuovamente a Claudio Maglioli per essere trasformata in un più competitivo prototipo. Scese così in campo l'evoluzione della mitica Lancia "F&M Special". Fu chiamata "F&M Special 2".



Più unica che rara

Sopra. Il vano posteriore con la ruota di scorta.

In alto. La targhetta che comprova origine, autenticità e unicità della "F&M Special" targata TO A63484. La scocca è quella di una "Fulvia Coupé Rallye 1,3 HF" cui è stato montato il motore "1600".

CARATTERISTICHE

Motore	Ant. longitudinale - 4 cilindri a V "13" Alésaggio 82,4 mm - Corsa 75 mm Cilindrata 1599 cm ³ Rapporto di compressione 11,5:1 Potenza 160 CV a 8200 giri/min Coppia 25 kgm a 5300 giri/min Valvole in testa Distribuzione a due alberi camme in testa Due carburatori doppio corpo Dell'Orto da 48 mm Lubrificazione forzata, radiatore olio Raffreddamento ad acqua Impianto elettrico 12 V, batteria 65 Ah.
Trasmissione	Trazione anteriore Cambio a 5 marce Leva di comando centrale Pneumatici da 195/60-13 a 205/60-13 Cerchi 6x13"
Corpo vettura	Barchetta 2 porte, 1 posto Scocca portante Sospensioni ant. a ruote indipendenti, bracci trasversali, balestra trasv. con numero di foglie, barra stabilizzatrice, ammortizz. idraulici doppi Sospensioni post. ad assale rigido, biella trasversale, balestre longitudinali, ammortizzatori idraulici Freni a disco senza servocomando Scatola guida a vite e rullo Serbatoio carburante 90 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2330 mm Lunghezza 3670 mm Larghezza 1580 mm Altezza 840 mm Peso a vuoto 720 kg.
Prestazioni	Velocità 180-230 km/h (a seconda della coppia conica).

CLAUDIO MAGLIOLI

METTI UNA SERA A CENA

In un ristorante si festeggia la vittoria di Darniche e Mahé al Rally di Montecarlo '79 con la Lancia "Stratos" Chardonnet curata da Claudio Maglioli, fratello minore di Umberto, entrato in Lancia nel 1965 come pilota e collaudatore. Lasciata la carriera agonistica nel 1971, Claudio si era dedicato maggiormente allo sviluppo tecnico delle Lancia da competizione. Durante la cena il discorso con Claudio finisce sulla "F&M Special", da lui costruita 10 anni prima.

Pregi della "F&M Special"?
"Più leggera, più maneggevole e più veloce della "Fulvia HF". Non nacque da un progetto originale, ma fu realizzata partendo da un modello di serie perché la Lancia con le proprie auto voleva correre non solo nei rally, ma anche nelle gare di velocità".

E il Rally di Corsica del 1969?

"Le due 'F&M Special' per questo

rally presentavano le seguenti modifiche: da monoposto a biposto, fari supplementari e adozione di un parabrezza alto 24 cm. Sarebbe andato tutto bene se la pioggia e il freddo non avessero condizionato sia le prove sia la gara. A Sandro Munari furono inviati due tipi di tuta: una in gomma normale, ma svolgeva, e una da sci che però non lasciava traspirare e quindi faceva sudare. Intanto, preoccupati dal tempo inclemente, adottammo un parabrezza, quello della "Fulvia HF", ma di dimensioni ridotte e con un tettuccio aggiunto che venne montato poco prima della partenza. L'acqua entrava da tutte le parti, così vennero praticati degli scarichi nella pavimentazione del pianale per farla defluire. Purtroppo la leggerezza, una delle prerogative della "F&M Special" rispetto alle avversarie, venne meno per il diverso allestimento".



Claudio, che significato ha avuto per te la "F&M Special"?

"Mi affascinava l'idea di andare a correre la Targa Florio con una barchetta nello spirito di emulazione per quanto aveva fatto mio fratello Umberto. Pensare poi che la barchetta era stata inventata, improvvisata e costruita da me, mi appassionava ancora di più".

La prima costruita

Sopra. Una foto storica. Sulla destra della prima "F&M Special" costruita, Claudio Maglioli (in primo piano), Luigino Foradini, Piero Spriano e Piercarlo Bacca, parente del proprietario dell'officina cui Maglioli si appoggiava. Da notare l'assenza del tappo dell'olio sul cofano anteriore, aggiunto in un secondo tempo.

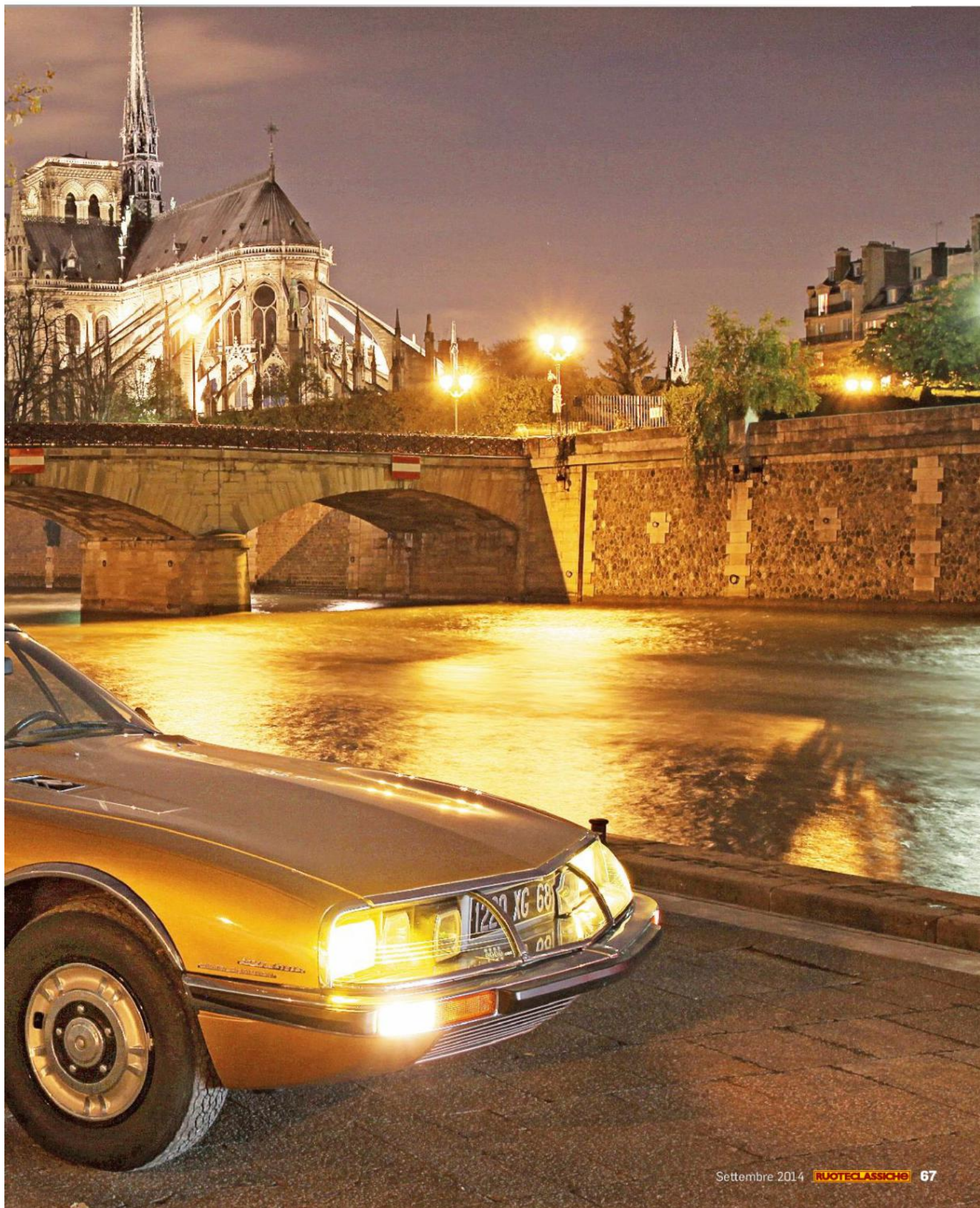
NOTTE DORATA

Vagare di sera per le strade di Parigi al volante di una delle sette "SM" cabriolet costruite è un'esperienza unica. Si scivola sotto gli occhi ammirati dei passanti, accompagnati dalla melodia del V6 Maserati di 2,7 litri e cullati dal confort delle sospensioni idropneumatiche

di Mick Walsh, foto di James Mann

Très chic

Nella foto. La Citroën "SM Mylord" versione cabriolet allestita da Henri Chapron si integra perfettamente nel paesaggio parigino: sullo sfondo la Senna e la cattedrale di Notre-Dame. Questo esemplare, immatricolato nel '75, è uno dei sette prodotti ed è stato venduto all'asta lo scorso febbraio a più di mezzo milione di euro.



Basta un'occhiata per capire che davanti a questa Citroën "SM Mylord", dorata, ricercata, non c'è scampo. Non puoi non innamorartene. È la versione decapottabile dell'affascinante coupé francese a trazione anteriore e con motore Maserati V6, disegnata dall'oggi 82enne Robert Opron, che Henri Chapron (1886-1978) realizzò in sette esemplari; la presentò al Salone di Parigi del 1971.

Al nostro arrivo, in taxi, la avvistiamo subito: parcheggiata sul lato di una strada di Parigi, la luce del tramonto la fa brillare in mezzo al piatto e monotono traffico di auto moderne. L'interno originale e la carrozzeria impeccabile svelano le cure che questa rara "SM" fuoriserie ha ricevuto, sempre dalla stessa famiglia, per quasi quarant'anni.

"Fu ceduta direttamente da Chapron a un venditore Citroën nel 1975, e i meccanici della sua concessionaria l'hanno mantenuta in forma smagliante", dice Pierre Novikoff, appassionato e specialista della Casa d'aste Artcurial, che all'inizio di quest'anno ha curato la vendita della vettura

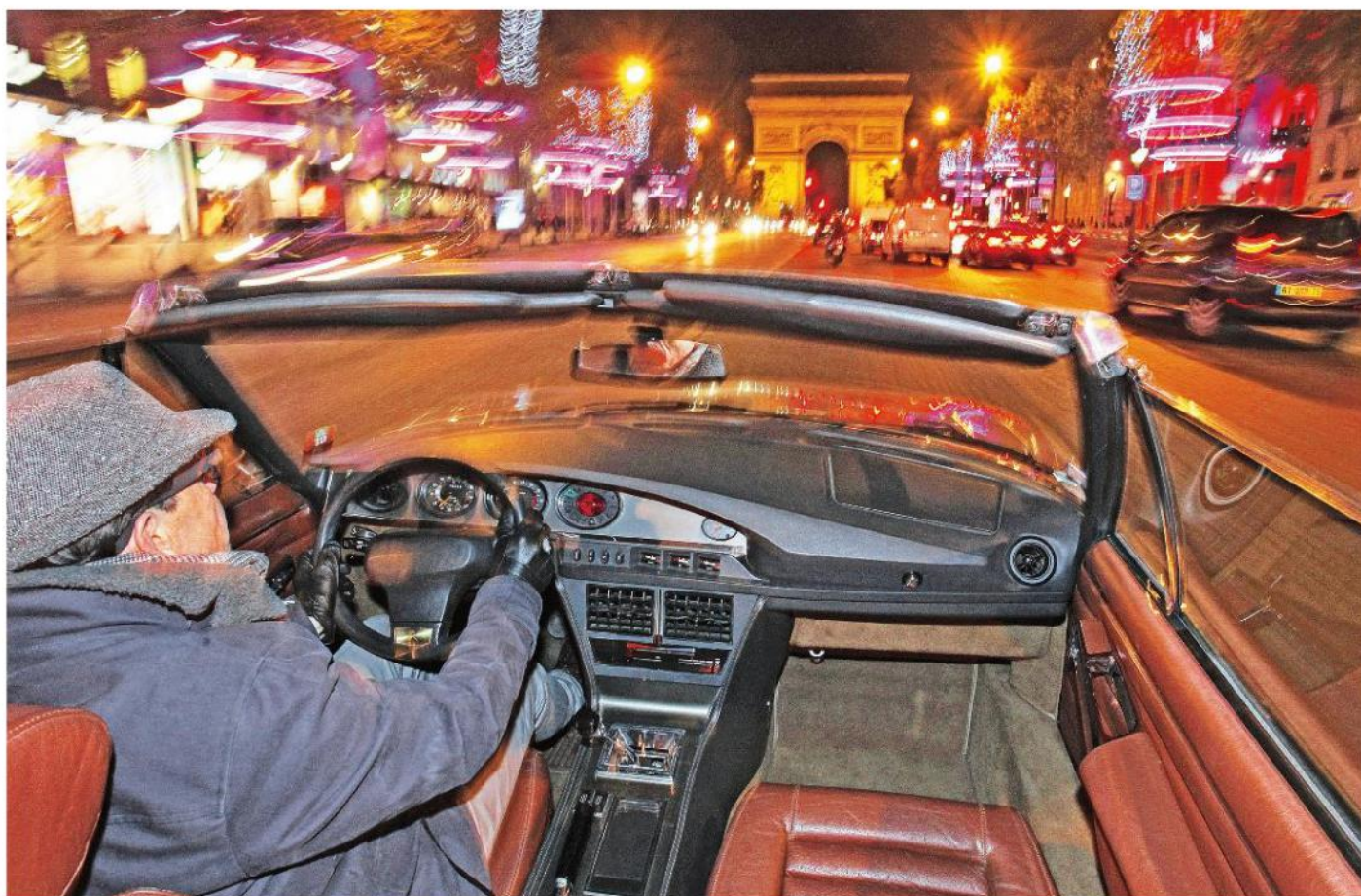
a Rétromobile. Novikoff ci accompagnerà durante la nostra prova; per assaporare appieno lo stile unico della "SM Mylord", lo abbiamo convinto a concedercela per un giro notturno lungo le strade di Parigi. A bordo notiamo subito la bassa percorrenza, appena 79.239 chilometri, che ci immaginiamo percorsi lungo le strade dell'Alsazia, e poi giù verso la Provenza, durante invidiabili gite estive. "I francesi - riattacca Novikoff - di solito non sono dei buoni conservatori quando si parla di auto storiche, ma il proprietario di questa 'SM' ha fatto un ottimo lavoro. Il colore, però, è stato cambiato, perché alla moglie il grigio topo originale non piaceva; se ne occupò lo stesso Chapron prima della consegna proponendo un metallizzato più caldo". Girare per Parigi con questa "SM" è entusiasmante perché ti lasci contagiare dalla gente; ovunque troviamo ammiratori che ci fermano per scattarsi una fotografia davanti alla dorata Citroën. Già è raro veder girare una "SM", figuriamoci una "Mylord".

Seguendo un filone già iniziato con le "DS" decapottabili, Chapron cercò di andare a colma-

Sfilata trionfale

Sotto. Puntiamo verso l'Arc de Triomphe: un test su strada davvero speciale quello che abbiamo condotto, di notte, per le vie della capitale francese.

Il tetto aperto mette in risalto l'elegante abitacolo; i sedili recano la firma di Henri Dargent.





COSTAVA 130.000 FRANCHI FRANCESI, IL DOPPIO DELLA COUPÉ DI SERIE E QUANTO UNA FERRARI "DAYTONA"



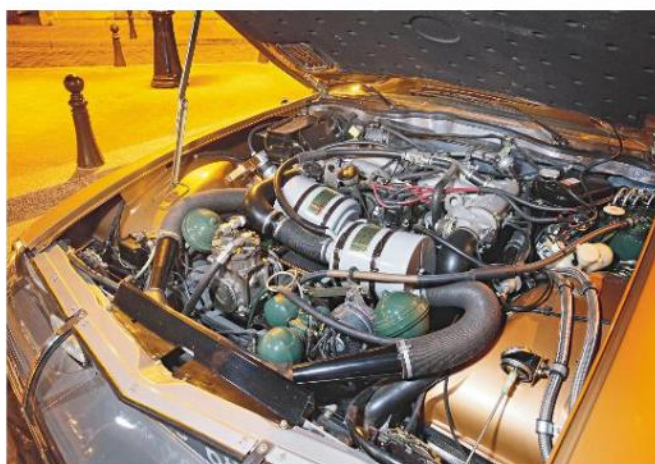
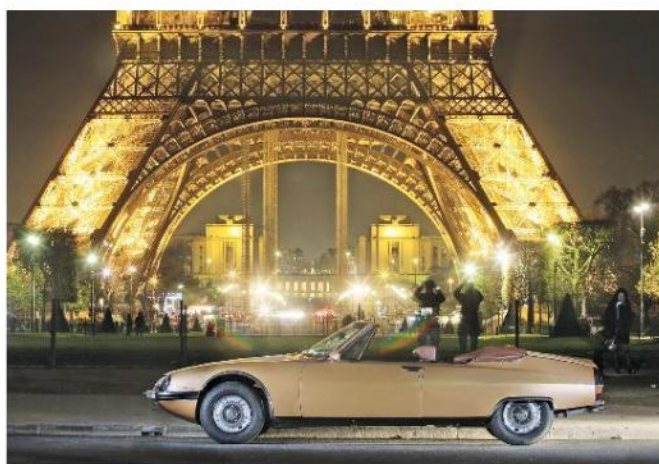
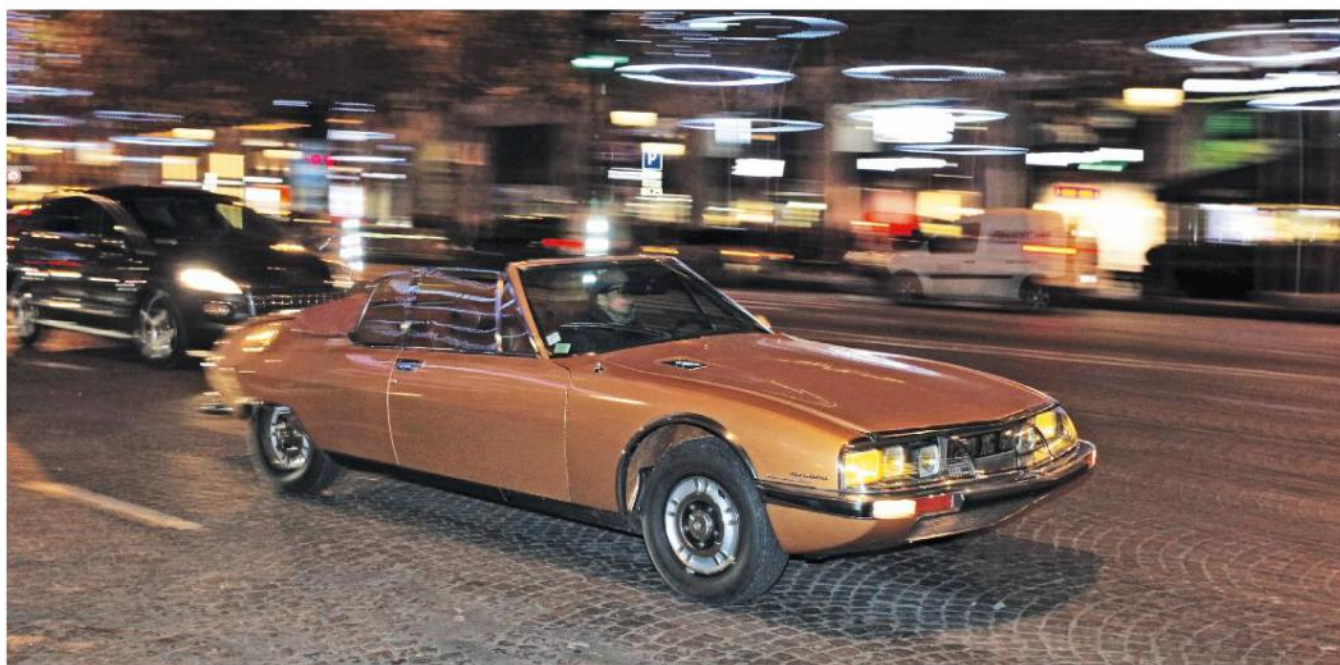
re un vuoto nella produzione della "SM", ma la direzione Citroën di allora non si dimostrò interessata a produrne la versione scoperta. In effetti, quando fu svelata a Parigi nel '71, la "Mylord" risultò spaventosamente costosa: 130.000 franchi francesi, cioè il doppio di una "SM" di serie (in Italia, per intenderci, la coupé costava 5.200.000 lire e con 10 milioni si comprava una Ferrari "365 GTB/4 Daytona" ndr). Ma ti rendi conto che tutto ha un senso nel momento in cui scopri quanto complessa fosse la trasformazione. La scocca della "SM" veniva portata nell'officina di Chapron a Levallois-Perret, un sobborgo di Parigi, dove veniva tagliata, rinforzata e preparata con una mano

di primer. A quel punto, prese le sembianze della "Mylord", la carrozzeria tornava nella sede Citroën di Quai de Javel per l'installazione del motore, del cambio e dell'impianto elettrico. Passo successivo, di nuovo a Levallois per la verniciatura e il montaggio della tappezzeria, a cui seguiva la fase finale di finitura e collaudo.

A Rétromobile l'attesa era sul mezzo milione e infatti la "Mylord" è stata aggiudicata per 548.320 euro. Dei sette esemplari costruiti (alcune fonti, in realtà, parlano di cinque vetture in totale ndr), quattro sarebbero stati venduti in Francia, due in Spagna e uno in Inghilterra, sebbene qui, dai registri dei club e degli specialisti locali, non risulti ▶

Una coda controversa

Sopra. Non potendo raccordare la coda con il padiglione, Chapron ha risolto la parte posteriore della "Mylord" in maniera meno brillante rispetto al disegno di Robert Opron per la coupé "SM" di serie. Qui siamo in Place Dauphine, sul margine Ovest dell'île de la Cité. In alto. La firma "Chapron" è discreta, si limita a un fregio cromato applicato davanti ai passaruota anteriori.



Cartolina da Parigi

Sopra. Irrinunciabile un ritratto ai piedi della Tour Eiffel.

Sopra, a destra. Il motore Maserati V6 di 2,7 litri è lo stesso della coupé; fu approntato dall'ingegner Giulio Alfieri in appena due mesi e rese la "SM" la vettura a trazione anteriore di serie più veloce della sua epoca (0-100 km/h in 8,3 secondi, velocità massima oltre 220 km/h).

Più in alto. L'ottimo lavoro di irrigidimento della scocca operato da Chapron lo riscontriamo ancora oggi sul pavé parigino: la macchina tiene la strada e non subisce particolari scuotimenti neanche sui tratti più accidentati.

alcuna "Mylord" importata. La nostra prima sosta avviene nei pressi di Nôtre Dame, con l'intento di ricreare e rivivere l'atmosfera di alcune delle immagini della brochure originale.

Proseguiamo verso il Pont de Bir-Hakeim, un'impressionante struttura che unisce passaggio pedonale, strada e una ferrovia sopraelevata. È apparso in molti film, tra tutti "Ultimo tango a Parigi". Non resistiamo e scattiamo una foto anche qui. Affrontiamo poi la Rive Droite, superiamo il Trocadero, svoliamo lungo i sottopassaggi: la "Mylord" è nel suo elemento naturale.

L'aria della sera è frizzante, ma noi continuiamo a viaggiare a cielo aperto per ascoltare al meglio il suono morbido del V6 Maserati di 2,7 litri. Fino alla sua uscita di produzione, la "SM" era l'auto di serie a trazione anteriore più veloce, con 8,3 secondi nello "0-100" e oltre 220 km/h. Ed è impressionante constatare come la "Mylord" tenga la strada, anche nei tratti più accidentati di certe stradine di Parigi; persino il pavé non causa troppi scuotimenti. Prova che l'irrigidimento fat-

to da Chapron alla scocca, dopo essere stata privata del tetto, è ben congeniato. L'abitacolo aperto è di gran classe e mette in risalto l'interno ideato da Henri Dargent, in particolare i sedili, che sembrano appena usciti da una mostra di design.

Mentre constatiamo che la presenza del "marchio" Chapron è discreta e si limita a una scritta cromata sull'imponente frontale, a ridosso delle ruote anteriori, rileviamo che alla "Mylord" manca forse quella purezza di linee che invece caratterizza la coupé. Il disegno della parte posteriore risulta infatti senza dubbio meno riuscito rispetto a quello definito da Opron per la "SM" di serie.

Sono queste le considerazioni che ci passano per la testa quando imbocchiamo gli Champs-Élysées. Ormai la mezzanotte è vicina e la "Mylord" continua a dimostrarsi assolutamente a suo agio mentre scorre lungo queste vie e questi sottopassaggi. Una Citroën, Parigi e le sue strade nel cuore della notte: questa è un'esperienza che ogni appassionato di automobili, almeno una volta nella vita, dovrebbe fare.

LA "SM" ERA LA VETTURA DI SERIE A TRAZIONE ANTERIORE PIÙ VELOCE: SUPERAVA I 220 KM/H E ACCELERAVA DA 0 A 100 IN 8,3 SECONDI

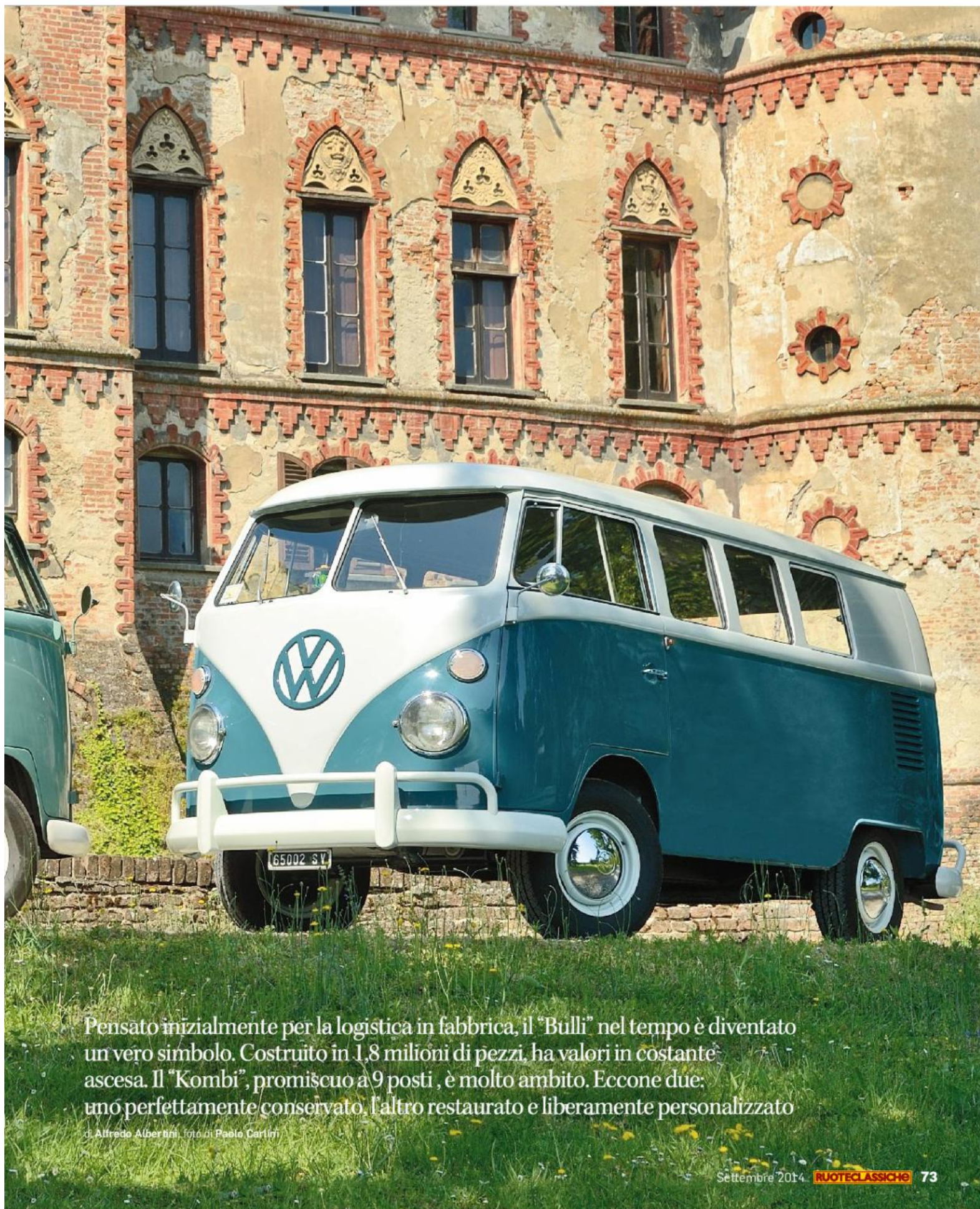


Diva del cinema
Nella foto. In posa sul Pont de Bir-
Hakeim: qui sono state girate
le scene di alcuni tra i più celebri
film ambientati nella "Ville
Lumière", tra tutti
"Ultimo tango a Parigi".

VEICOLI COMMERCIALI Volkswagen "Typ 2 Kombi" 1963 - 1965



IL PULMINO DEI DESIDERI



Pensato inizialmente per la logistica in fabbrica, il "Bulli" nel tempo è diventato un vero simbolo. Costruito in 1,8 milioni di pezzi, ha valori in costante ascesa. Il "Kombi", promiscuo a 9 posti, è molto ambito. Eccone due: uno perfettamente conservato, l'altro restaurato e liberamente personalizzato

di Alfredo Albertini, foto di Paolo Carlini

LA VERSIONE PROMISCUA VENNE PRESENTATA NEL 1950. POCHE LE MODIFICHE FINO AL 1967



In caso di foratura

Sopra. La ruota di scorta è posta tra gli schienali anteriori e la paratia di separazione dal resto dell'abitacolo.

Sopra a destra. Il cielo del padiglione e i fianchetti laterali non sono rivestiti e mostrano la lamiera verniciata in grigio satinato.

Le tendine non fanno parte della dotazione standard.

In alto. Su strada il "Kombi" 1200 raggiunge una velocità di 95 km/h.

Modeste le doti di ripresa, nonostante la coppia in basso.

Arichiederlo fu il maggiore inglese Ivan Hirst, direttore dello stabilimento Volkswagen di Wolfsburg, assegnato agli Alleati nell'immediato dopoguerra.

Costui, infatti, ordinò la costruzione di un mezzo pratico ed economico che risolvesse i problemi del trasporto all'interno della fabbrica. Il prototipo, chiamato "Plattwagen", era ben diverso dal "Typ 2" che conosciamo, ma venne notato nel 1947 da Ben Pon, importatore olandese della Volkswagen, durante una sua visita alla Casa madre tedesca.

Il signor Pon abbozzò così la linea di quello che diventerà uno dei più famosi veicoli commerciali del mondo su un blocnotes, dove si vedeva un veicolo col posto guida sull'asse anteriore, il carico in mezzo e il motore dietro. Il disegno venne mostrato al maggiore britannico, che però non si dimo-

strò per nulla entusiasta in quanto la sua prima preoccupazione era quella di sostenere la produzione della berlina. Il progetto fu poi portato avanti dal nuovo direttore generale della Volkswagen, Heinrich Nordhoff, che non solo lo sostenne, ma lo approvò in pieno affidandolo al direttore tecnico Alfred Haesner, la cui squadra cominciò a lavorarci nel novembre del 1948. Esattamente un anno dopo, il 12 novembre 1949, il nuovo furgone Volkswagen venne presentato alla stampa.

La differenza sostanziale col "Maggiolino", con cui il "Typ 2" condivideva il motore, risiedeva nella struttura della carrozzeria. Se la berlina, infatti, aveva il telaio separato dalla scocca, il furgone mostrava un'inedita struttura autoportante. Ciò perché durante la progettazione uno dei primi veicoli assemblati, che aveva come base lo chassis

Fiancata liscia

A destra. Il lato sinistro ha solo la porta per l'autista, mentre la fiancata è priva di aperture. Le porte di carico da questa parte erano fornite solo a richiesta.

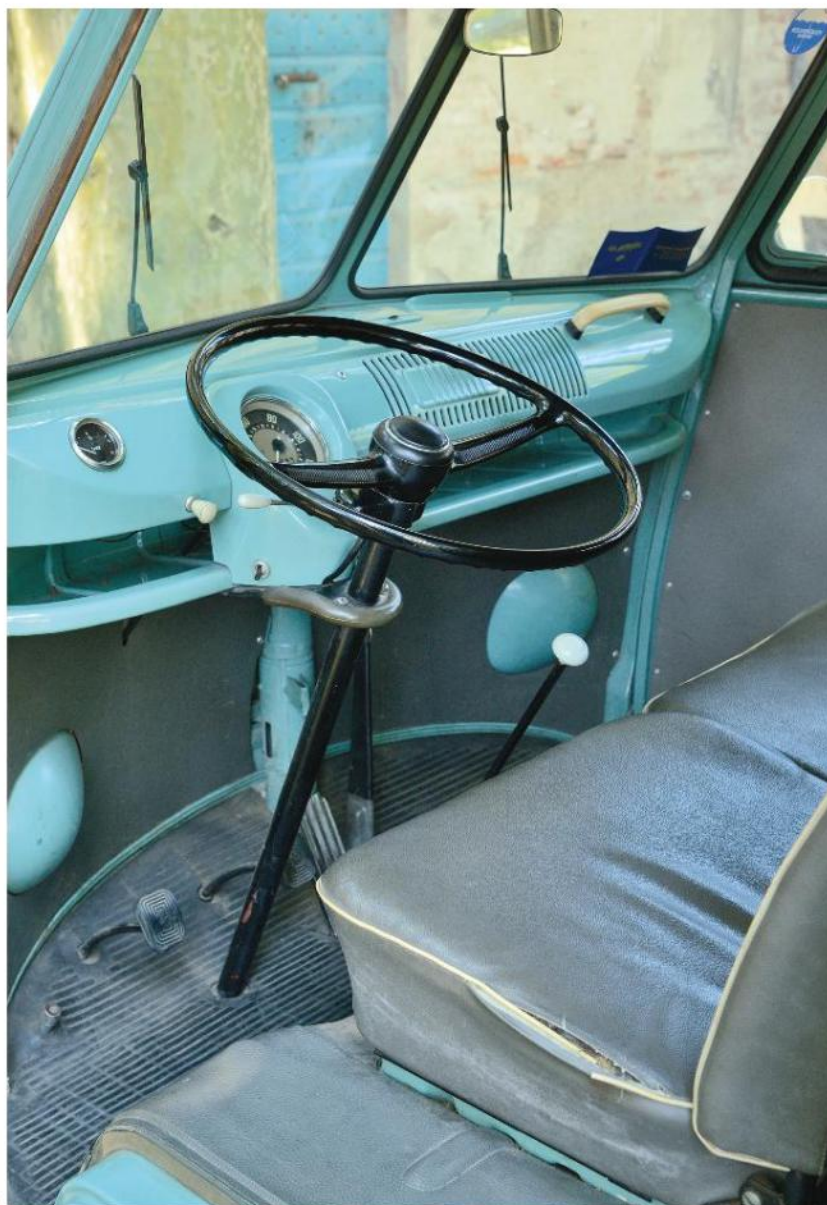
Sotto. Il frontale è inconfondibile, con il parabrezza in due parti e il vistoso stemma Volkswagen.

Sotto a destra. Essenziale il cruscotto, tutto in lamiera verniciata. Davanti al guidatore solo il tachimetro con contachilometri; a sinistra l'indicatore livello carburante, introdotto con il model year 1962.



del "Maggiolino", non riuscì a sopportare il peso del carico al quale era stato sottoposto e sfondò il pianale. Il nuovo furgone, presto soprannominato "Bulli", venne successivamente offerto in numerose altre versioni, dal pickup al camper, dall'ambulanza al minibus.

Tra le più apprezzate ci fu senz'altro quella "Kombi", illustrata in queste pagine e proposta a partire dal giugno del 1950. Il veicolo verde che appare nel servizio appartiene a Riccardo Tosi ed è completamente originale in quanto rispecchia fedelmente le specifiche di questa versione, ovvero quelle di essere un promiscuo a nove posti con due porte anteriori più una doppia laterale con apertura ad armadio. Il modello bicolore, costruito nel 1965, è di proprietà di Davide Di Credico. Si tratta sempre di un "Kombi", ma dispone di una sola por-



**PUÒ TRASPORTARE FINO A OTTO PERSONE OLTRE
AL GUIDATORE, IN PIÙ HA SPAZIO PER I BAGAGLI**



La porta che scorre

Sopra. Dall'agosto del 1963 venne adottato un nuovo portellone con il lunotto più ampio. Sopra a destra. Il tachimetro è quello del "Maggiolino", ma con scala ridotta da 140 a 120 km/h. In alto. Questo esemplare ha come optional la porta laterale scorrevole.

ta laterale scorrevole ed è stato verniciato in due colori come il più lussuoso "Minibus". Ma torniamo al primo "Kombi", quello di colore verde Turkish L380: si tratta di un model year 1964 costruito nel dicembre del 1963 e consegnato al primo proprietario, il titolare di un'autoscuola di Cremona, nel febbraio dell'anno successivo.

Inizialmente venne utilizzato per portare gli aspiranti neopatentati agli esami di guida, ma poi diventò, più semplicemente, un mezzo per il tempo libero con il quale vennero effettuati alcuni viaggi attraverso l'Europa. Usato fino al 1992, fu quindi messo sui cavalletti in un garage senza, fortunatamente, rimuovere le targhe per non pagare il bollo. "Nel 2009 lo trovai ancora lì con

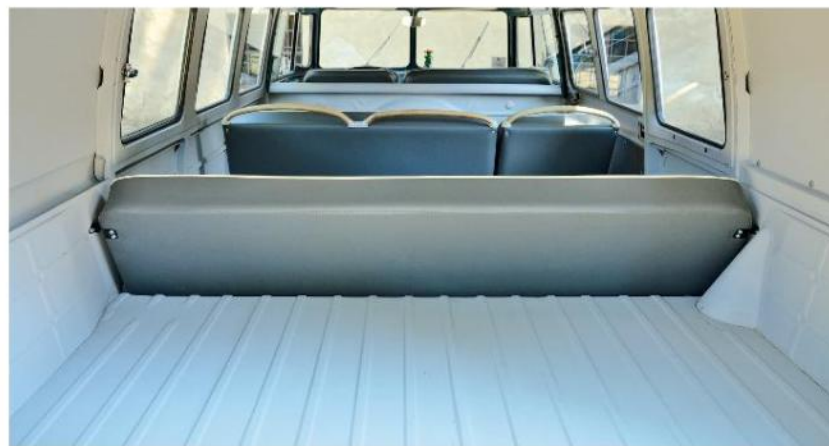
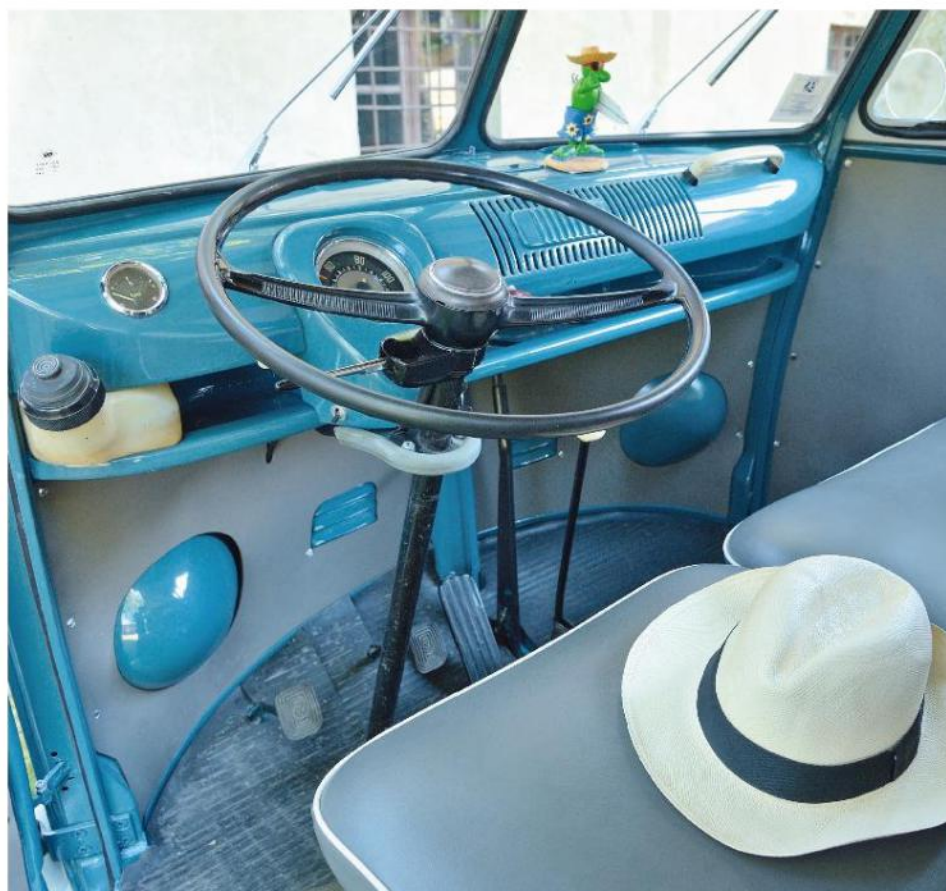
74.000 km sul tachimetro", racconta Riccardo Tosi, "grazie alla segnalazione di alcuni amici appassionati di 'Bulli' di quella zona. Il proprietario, ormai anziano, non lo voleva però vendere e dovetti aspettare che il figlio lo convincesse a liberare il box per poterci posteggiare la sua nuova auto". Una volta trasportato a Milano su un carrello, il "Kombi" è stato completamente lucidato (buona parte della vernice è ancora quella originale) e il motore, che non era mai stato aperto, solamente sottoposto a un tagliando.

Riccardo ha sostituito le gomme, ormai troppo vecchie, con delle BF Goodrich, replica perfetta di quelle originali. L'interno è ancora quello di primo equipaggiamento (i sedili presentano alcu-

Meno comodi davanti

A destra. Chi siede ai posti anteriori si trova esattamente sull'assale anteriore, dove le irregolarità del fondo stradale si avvertono con maggiore intensità.

Sotto. La panchetta centrale può essere asportata per consentire anche il trasporto delle merci.



ne scuciture, ma Tosi ha ritenuto di lasciarle per non alterare l'aspetto vissuto del veicolo) ed è stato solo smontato e lavato. Insieme al "Kombi" sono state consegnate dal vecchio proprietario anche le doppie chiavi con il portachiavi della concessionaria che lo aveva venduto all'epoca, il manuale di uso e manutenzione, dell'assistenza dei veicoli industriali Volkswagen, la fattura di acquisto, il set di attrezzi e un treno di pneumatici invernali mai utilizzati.

"In quattro anni ho percorso solo poche centinaia di chilometri", continua Riccardo, "perché lo utilizzo unicamente per brevi gite e perché desidero che arrivi in queste condizioni al suo futuro proprietario, mio figlio Tazio, che compirà di-

ciotto anni... nel 2026". Il "Kombi" bicolore (Blue White e Sea Blue) è invece, come detto, una libera interpretazione del proprietario che ha trasformato, in parte, il modello di base nel più lussuoso "Minibus", ovvero la versione destinata non più al solo uso promiscuo (cioè persone e cose) ma all'esclusivo trasporto di passeggeri.

Il primo minibus su base "Bulli" comparve nel 1950 e aveva quattro finestrini per ogni lato. La successiva versione "Lusso", il famoso "Samba Bus", disponeva invece di cinque finestrini per ogni lato più altri quattro, sempre per ogni lato, sulla parti laterali del tetto, che lo rendevano simile ai pullman panoramici tanto in voga negli anni Sessanta. Il veicolo di Di Credico dispone della ➤

Il posto delle valige

Sopra. Il ripiano sotto al quale si cela il motore può essere utilizzato per caricare i bagagli.

Sopra a sinistra. Il sedile centrale ospita tre persone, altre tre siedono nell'ultima fila mentre due trovano posto accanto al guidatore. C'erano anche le versioni a sette o a otto posti, ottenute con diverse larghezze dei sedili.

Macinatore di km

A destra. Il motore boxer da 34 CV è quello montato sul "Maggiolino" all'inizio degli anni Sessanta. Più a destra. Riccardo Tosi mostra il manuale di uso e manutenzione degli Autoveicoli Industriali Volkswagen. Sotto. Per il servizio fotografico ha fatto da cornice il castello di Piovera (AL). L'edificio risale al XIV secolo.





Per qualche CV in più

Sopra. Coll'agosto 1965 la cilindrata salì di serie a 1493 cm³ e la potenza a 44 CV DIN a 4000 giri. In alto a destra. Davide Di Credico, proprietario del "Kombi" bicolore (sopra Blue White L289, sotto Sea Blue L360).



CARATTERISTICHE

Tra parentesi i dati della versione 1500

Motore	Posteriore - 4 cilindri boxer Alesaggio 77 mm (83 mm) Corsa 64 mm (69 mm) Cilindrata 1192 cm ³ (1493 cm ³) Rapporto di compressione 6,6:1 (7,5:1) Potenza 34 CV DIN a 3600 giri/min (44 CV DIN a 4000 giri/min) Coppia 8,4 kgm DIN a 2000 giri/min (10,8 kgm a 2000 giri/min.) Valvole in testa Aste e bilancieri Un carburatore Solex 28 (Solex 30) Lubrificazione forzata, radiatore olio Capacità carter 2,5 litri Raffreddamento ad aria Impianto elettrico 6 V, batteria 77 Ah.
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio a 4 marce Leva di comando centrale Frizione monodisco a secco Pneumatici 6.40-15.
Corpo vettura	Promiscuo 4 porte (3 porte), 9 posti Scocca portante Carrozzeria in acciaio Sospensioni ant. indipendenti a due barre di torsione Ammortizzatori idraulici Sospensioni post. a ruote indipendenti a due barre di torsione Ammortizzatori idraulici Freni a tamburo ant. e post. Serbatoio carburante 40 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2400 mm Carreggiata ant./post. 1370/1360 mm Lungh. 4280 mm - Largh. 1750 mm Altezza 1940 mm - Peso a vuoto 1040 kg.
Prestazioni	Velocità 95 km/h (105 km/h) Consumo 9,2 l/100 km (9,5 l/100 km).

porta laterale scorrevole al posto di quella a doppio battente, un accessorio identificato dal codice "M169" e disponibile dopo il maggio 1963. Si tratta di un optional poco diffuso all'epoca, ma che si fa apprezzare per la sua praticità. Davide ha quindi fatto montare dei paraurti tipo Americana, quelli con le barre aggiuntive nella parte superiore, del tutto simili a quelli in uso sul "Maggiolino" esportazione. Li ha poi fatti verniciare in tinta bianca "L82", la stessa dei cerchi ruota. Il motore, che è un 1200 sull'esemplare verde, è in questo caso il 1500 adottato di serie su tutti i "Bulli" a partire dall'agosto del 1965 (model year 1966). La sua maggiore potenza (44 CV DIN al posto di 34) va a tutto vantaggio della coppia motrice e della marcia in salita, specie a pieno carico, dove il "Bulli" si dimostra altrimenti decisamente lento, anche se infaticabile.

Più in generale, la guida di questo mezzo, anche se in versione passeggeri, è ovviamente la stessa del furgone dal quale deriva. Quindi, posizione al volante piuttosto verticale e sedile collocato esattamente sull'asse anteriore, che trasmette al guidatore e a chi gli sta di fianco tutte le asperità della strada. Condurlo è comunque piacevole, grazie allo sterzo leggero, al cambio preciso, alla soddisfacente tenuta di strada e alla buona visibilità su tutti i lati. Se si aggiunge il piacere di viaggiare con la compagnia di altre otto persone il divertimento è assicurato...

L'ANATROCCOLO DI MARANELLO

Non è mai stata la Ferrari più ambita. In ottica collezionistica, però, la "Mondial" è pur sempre una Rossa. Cabriolet, volendo. La "T" è quella giusta su cui puntare, con contenuti di tutto rispetto: motore V8 longitudinale di 3,4 litri, cambio trasversale e 300 CV di razza. In più è rara e, per il momento, si compra con poco

di Marco Di Pietro



La prima Rossa di Ivan

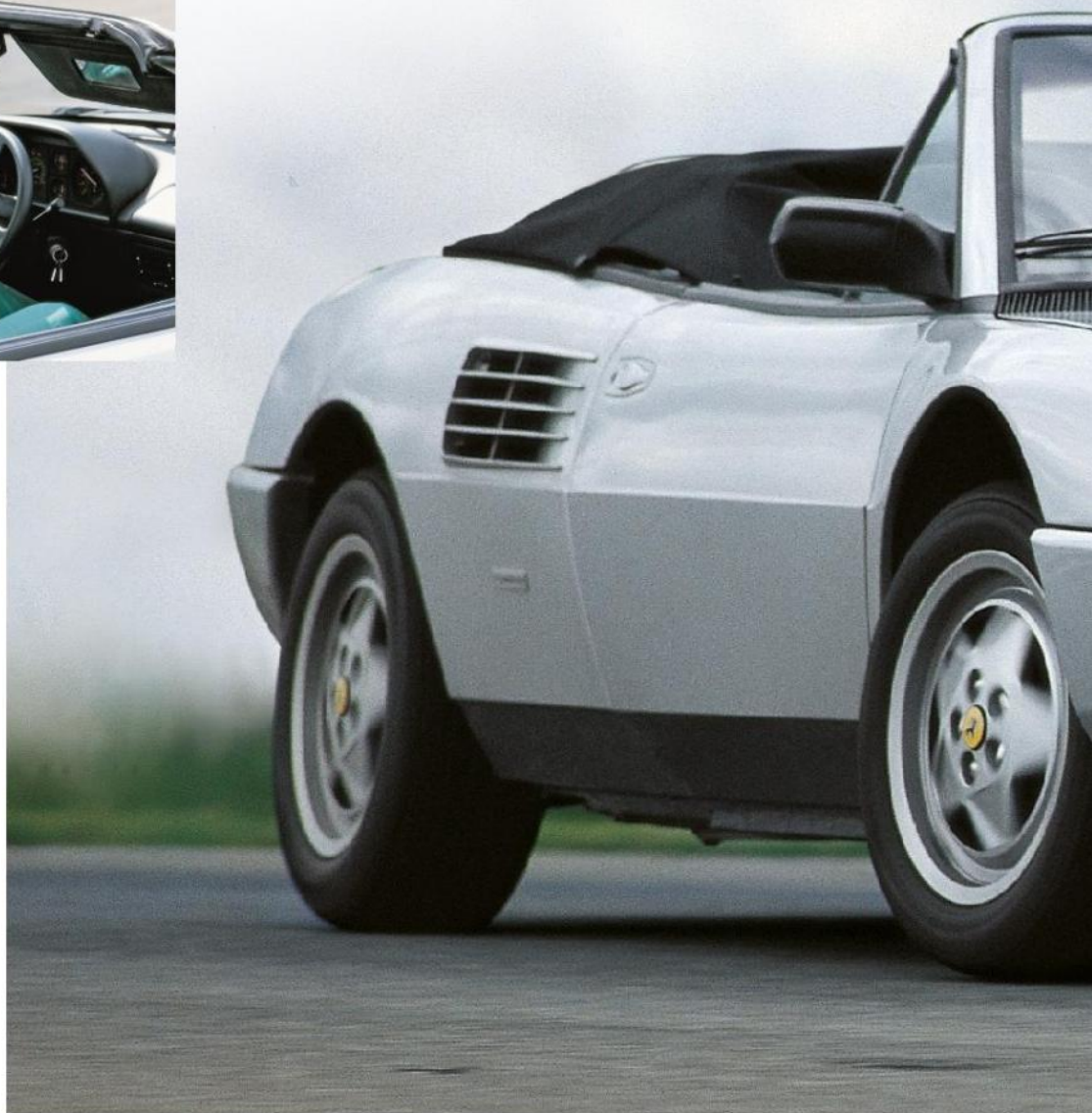
Sopra. Il pilota di Formula 1 Ivan Capelli a fine anni Ottanta era il tester d'eccezione di Quattroruote. Il driver milanese, prima della prova della "Mondial", non aveva mai preso il volante di una Ferrari, né aveva mai guidato lungo i cordoli del circuito di Fiorano. Dopo qualche anno sarebbe diventato pilota della scuderia di Maranello.

Pro

Auto dal pedigree importante
Ferrari scoperta
è sinonimo di affare
Prezzo interessante
Rivalutazione garantita
Modello raro

Contro

Costi di gestione
Difficile trovarla a posto
Qualità costruttiva mediocre
Modello appariscente
Inutilizzabile tutti i giorni



Difficile che una Ferrari non riscuota consensi unanimi. Eppure è esattamente questo che accadde alla "Mondial", la seconda (e ultima) interpretazione del difficile tema di una granturismo 2+2 col motore V8 in posizione centrale. La prima era stata la Dino "308 GT4" del 1973, disegnata da Bertone. Un mezzo fiasco per la sua linea a cuneo, col frontale corto e spiovente, che aveva dovuto prendere il posto della splendida "246 GT". Quando nel 1980 Ferrari decise di cambiare strada, affidandosi alla matita di Pininfarina, nacque la "Mondial". Più arrotondata e aggraziata, ma comunque sproporzionata. Neanche un tale maestro di stile

poteva fare di più con quel passo imposto di ben 30 cm più lungo di quello della berlinetta "308 GTB". Ma a suscitare perplessità nei ferraristi con famiglia al seguito (per questo era una 2+2: un mercato potenziale sempre molto ricco) era soprattutto la dote di cavalleria del V8 di tre litri a iniezione: soltanto 214 CV, ben 41 meno rispetto alla "308" a carburatori. Prestazioni quasi asfittiche, insomma, per la prima serie, la "Mondial 8". Una manciata di CV arrivò con la "Quattrovalvole" (1982), un'altra con la "3.2" (1985) e infine si raggiunsero addirittura i 300 CV con l'ultima serie, denominata "T". Le novità risiedevano nel motore (portato a 3,4 litri) disposto ►





Interno moderno

Nella foto. L'abitacolo della "Mondial T" è profondamente differente rispetto alle versioni precedenti: nuovi i sedili, di disegno inedito, più imbottiti e meglio profilati. La plancia è rivista, la qualità della componentistica appare migliorata e la climatizzazione risulta più efficace.



IL 3,4 LITRI DELLA "T" HA POTENZA DEGNA DI UNA ROSSA, SI ADEGUA ANCHE ALL'USO TURISTICO E NON HA PIÙ BUCHI DI ALIMENTAZIONE SOTTO I 4000 GIRI

longitudinalmente con il cambio montato in posizione trasversale (da cui la lettera "T"). Uno schema meccanico che anticipava di pochi mesi quello della berlina "348".

Dal 1983 la "Mondial" venne proposta anche con carrozzeria "Cabriolet", che riscosse un grande successo soprattutto in America. Oggi è l'unica delle "Mondial" degna di essere ricordata, con quotazioni di un buon 20% superiori rispetto a quelle delle coupé, ma con una tendenza alla rapida crescita (a differenza delle versioni chiuse che probabilmente rimarranno "inchiodate" ancora per un bel pezzo).

Con cifre di poco superiori ai 20.000 euro si può entrare in possesso di una Ferrari vera, con prestazioni elevate (la velocità massima supera i 250 km/h) e col pedigree che caratterizza tutte le scoperte di Maranello. La versione su cui puntare è sicuramente l'ultima, la "T", quella dotata della potenza giusta per una Ferrari, che tra l'altro è anche la più diffusa (1010 esemplari costruiti fino al 1993, di cui 45 con guida a destra e 5 con frizione automatica Valeo, una sorta di antesignana sperimentazione del cambio Ferrari "F1" di qualche anno successivo).

La "Mondial", tanto vituperata dai suoi detrattori (anche se vale la pena sottolineare che nessun possessore la denigra), ha un suo perché in ottica collezionistica. E non soltanto perché è stata prodotta in un numero di esemplari modesto (6124 complessi-

vamente, di cui 2449 cabriolet). Adotta infatti alcune primizie tecniche di una certa importanza: per esempio, è stata la prima Ferrari dotata di telaio al retrotreno, il che consente di sfilare tutta la parte meccanica posteriore (motore compreso), per facilitare le operazioni di manutenzione più complesse. Una soluzione che, da quel momento, fu adottata su tutte le auto del Cavallino a motore centrale (ed è utilizzata anche oggi). È stata la prima Rossa con ABS (la "3.2"). La prima con le sospensioni a gas con comando elettronico (realizzate con la collaborazione della Bilstein). La prima a sfoggiare le griglie sulle fiancate (un concetto stilistico poi enfatizzato sulla "Testarossa"). E la prima a ospitare a bordo un Papa: nel 1988 Giovanni Paolo II, durante la sua visita a Maranello, fece un giro dello stabilimento su una "Mondial Cabriolet" guidata da Piero Ferrari. In aggiunta, le doti telaistiche della "Mondial" erano talmente eccellenti che alcune sue parti furono utilizzate nientemeno che sulla "F40".

Con gli occhi del collezionista la "Mondial T Cabriolet" rappresenta un eccellente investimento: costa poco (22.000 euro), si rivaluterà ampiamente ed è gradevole da guidare (anche se richiede capacità superiori alla media, per essere condotta in modo sportivo). Il rovescio della medaglia è costituito dai costi di gestione, che sono da Ferrari (e quindi da gioielleria...). La "Mondial", pur anagraficamente giovane (ma ultraventenne, con tutti i vantaggi fi-

Occhio al refrigerante

Sotto. Tra i due sedili ci sono i comandi secondari, compresi quelli della climatizzazione. Come tutte le auto di fine anni Ottanta, adotta il refrigerante "R12", oggi non più disponibile perché considerato inquinante. La modifica per adottare il circuito al successivo "R134" è piuttosto costosa.



Bella scoperta

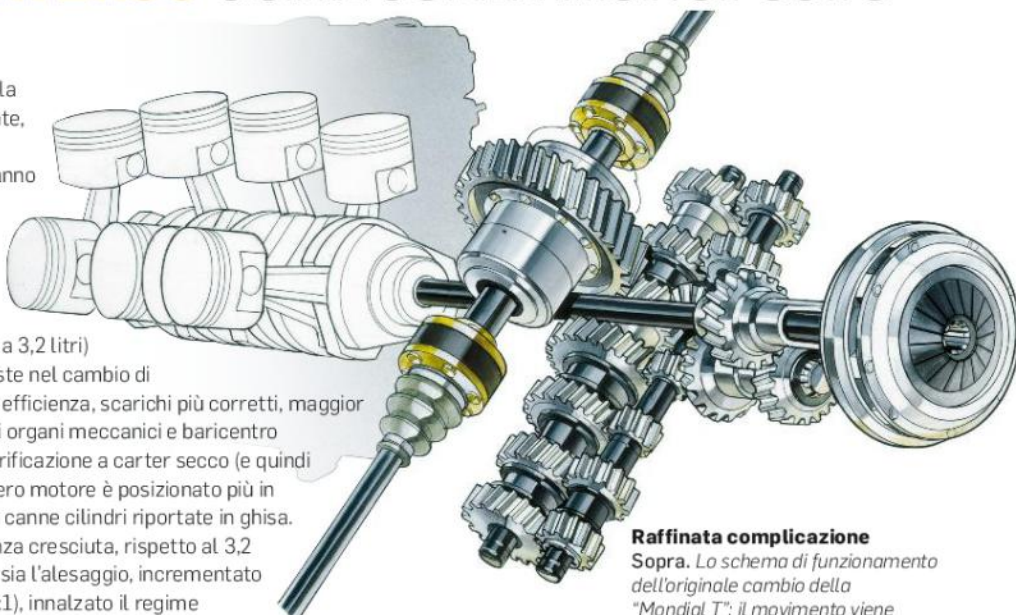
A sinistra. Abbassata la capote elettroidraulica, si copre il mantice con il copricapote in tessuto. La linea priva di rollbar (la cui funzione viene assolta dai montanti del parabrezza opportunamente rinforzati) è di sicuro impatto.

Dietro si paga peggio

Sopra. Chi prende posto in seconda fila deve compiere qualche sacrificio: lo spazio per le gambe è angusto e per salire a bordo è richiesta una certa agilità. In compenso, seduta (corta) e schienale (molto verticale) sono abbastanza confortevoli.

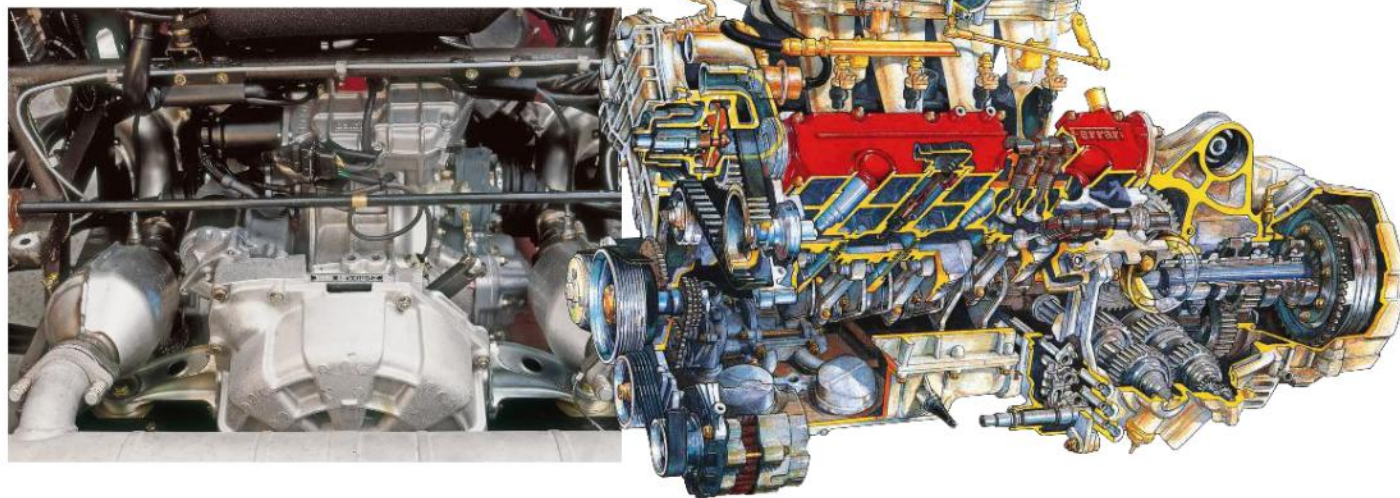
CAMBIO DI TRAVERSO COME SULLE MONOPOSTO

Sebbene l'8 cilindri di Maranello abbia la stessa impostazione di base del precedente, il montaggio in posizione longitudinale e l'abbinamento a un cambio trasversale hanno comportato diverse modifiche. Nato con cilindrata di 3 litri nel 1972, il V8 aveva ricevuto l'impianto di iniezione al posto dei carburatori nel 1980, le quattro valvole per cilindro nel 1982, un primo aumento di cilindrata nel 1985 (arrivando a 3,2 litri) e infine la rivoluzione della "T". Che consiste nel cambio di posizionamento, che determina maggiore efficienza, scarichi più corretti, maggior spazio nel vano, migliore accessibilità agli organi meccanici e baricentro abbassato. Grazie al nuovo sistema di lubrificazione a carter secco (e quindi alla mancanza della coppa dell'olio), l'albero motore è posizionato più in basso di 13 cm. Il V8 è in lega leggera con canne cilindri riportate in ghisa. La cilindrata passa a 3,4 litri, con la potenza cresciuta, rispetto al 3,2 litri, da 270 a 300 CV. Variate sia la corsa sia l'alesaggio, incrementato il rapporto di compressione (da 9,8 a 10,4:1), innalzato il regime massimo da 7000 a 7200 giri. Una sola la cinghia di distribuzione, anziché le due precedenti. Le 4 valvole per cilindro sono meno inclinate. Impiegata anche una nuova e più moderna iniezione elettronica Bosch: la "Motronic M2.5". L'alimentazione è fornita da due pompe elettriche annegate nel serbatoio, anziché una. Il cambio è trasversale, quindi più compatto, come nelle Formula 1 di Maranello dell'epoca. Nel cambio è compreso un differenziale autobloccante a lamelle. La frizione (bidisco) è a sbalzo posteriore sul cambio, anziché in blocco al motore, per ridurre gli ingombri e migliorare la facilità di manutenzione. Le sospensioni, per la prima volta su una Ferrari, sono a gas con comando elettronico.



Raffinata complicazione

Sopra. Lo schema di funzionamento dell'originale cambio della "Mondial T": il movimento viene trasmesso dal motore alla frizione (posteriore e a sbalzo del propulsore) tramite l'albero. Un secondo albero (cavo e coassiale al primo) porta tramite un corto rinvio il movimento al primario del cambio e quindi alla coppia cilindrica.



LE CONCORRENTI

					
	Ferrari Mondial T	Jaguar XJ-S V12 Convertibile	Maserati Biturbo Spyder 2.8	Mercedes 500 SL (R129)	Porsche 911 Carrera 2 Cabriolet (964)
Cilindrata cm³	3405	5343	2790	4973	3600
Potenza CV/kW	300/221	295/217	223/164	326/245	250/184
Velocità km/h	255	230	220	250	260
Prezzo all'epoca lire	138.690.000	104.500.000	73.104.000	152.600.000	116.500.000
Quotazione attuale euro	22.000	20.000	14.000	14.000	24.000

I PREZZI DEI RICAMBI

Proiettore anteriore	euro 1300
Gruppo ottico post.	850
Pastiglie freni ant.	290
Dischi anteriori	450
Set 4 pneumatici	1400
Cofano anteriore	1450
Portiera	1950
Rivestimento capote	4000
Motore revisionato completo	18000
Impianto di scarico	1300

GLI ACCESSORI ALL'EPOCA

Vernice metallizzata	lire 1.311.000
Vernice a campione	2.800.000
Cruscotto in pelle	1.615.000
Copricapote in pelle	704.000
Frizione automatica Valeo	12.000.000
Set valigie Schedoni in pelle	4.000.000
Tappezzeria in pelle bicolore	2.500.000

CARATTERISTICHE

Motore Centrale, longitudinale - 8 cilindri a V (90°)
 Alesaggio 85 mm
 Corsa 75 mm
 Cilindrata 3405 cm³
 Rapporto di compressione 10,4:1
 Potenza 300 CV (221 kW) a 7200 giri/min
 Coppia 32,9 kgm (323 Nm) a 4200 giri/min
 Distribuzione a 4 alberi a camme in testa
 4 valvole per cilindro
 Iniezione elettronica Bosch "Motronic M2.5"
 Lubrificazione forzata a carter secco
 Capacità serbatoio olio 10,5 litri
 Raffreddamento ad acqua
 Capacità radiatore 20 litri
 Impianto elettrico a 12 V, batteria 70 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
 Cambio manuale a 5 marce
 Leva di comando centrale
 Rapporto finale 3,563:1
 Differenziale autobloccante al 40%
 Frizione bidisco a secco
 Pneumatici anteriori 205/55 ZR 16;
 posteriori 225/50 ZR 16
 Cerchi in lega anteriori 7J x 16;
 posteriori 8J x 16.

Corpo vettura Cabriolet 2 porte, 2+2 posti
 Telaio a traliccio tubolare in lega leggera
 Sospensioni anteriori e posteriori a ruote indipendenti, bracci trasversali, molle elicoidali
 Barre stabilizzatrici
 Ammortizzatori a gas con comando elettronico
 Freni a disco autoventilanti, ABS
 Scatola guida a cremagliera, con servoassistenza idraulica
 Serbatoio carburante 86 litri.

Dimensioni e peso Passo 2650 mm
 Carreggiata ant./post. 1522/1560 mm
 Lungh. 4535 mm - Largh. 1810 mm
 Altezza 1235 mm
 Peso in ordine di marcia 1536 kg.

Prestazioni Velocità massima 255 km/h
 Accelerazione da 0 a 100 km/h: 6 secondi.

scali e assicurativi che ne conseguono) ha il sapore di una Ferrari d'epoca: costruzione artigianale, etari di vera pelle Connolly, stile Pininfarina, sound meraviglioso, prestazioni ancor oggi d'alto livello.

Non è difficilissimo trovarne una in vendita. Ma non è facile trovarla conservata di tutto punto. In circolazione ce ne sono alcune con percorrenze all'attivo medio-basse (tra i 50 e i 100.000 km), ma prima di procedere all'acquisto verificate che sia stata eseguita la manutenzione con puntualità.

Le Ferrari, ieri come oggi, necessitano di frequenti visite in officine specializzate. La spesa ordinaria più rilevante è la revisione della distribuzione, che va effettuata prudenzialmente ogni 50.000 km o, al massimo, ogni cinque anni. Per effettuarla, occorre smontare la "slitta" che sorregge l'intero propulsore, sfilando il gruppo dal vano. Tra manodopera e ricambi, se ne vanno oltre 2500 euro. La "T" monta un'unica cinghia di distribuzione in luogo delle precedenti due (fino alla "3.2"). Il ➔

Quasi una coupé

Sotto. La sagoma della capote in tessuto riprende la forma del padiglione della coupé.

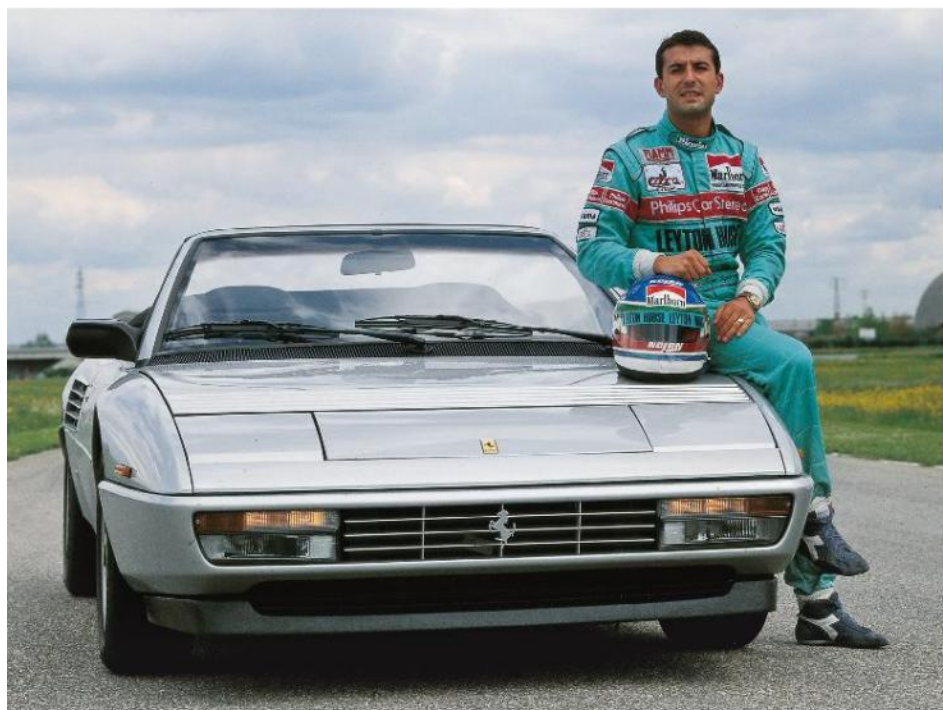
La "T" è riconoscibile dalle versioni precedenti per la griglia laterale rimpicciolita e abbassata, per i passaruota dalla linea più bombata e per le maniglie apriporta in tinta.



IVAN CAPELLI: "IN PISTA SEMBRA QUASI UNA FORMULA 1, NERVOSA, MOLTO RAPIDA. E MOLTO DIVERTENTE"

Servosterzo intelligente

A destra. La "Mondial" adotta un impianto di sterzo servoassistito che, con il crescere della velocità, diventa più preciso e rapido. In manovra, invece, è sufficientemente leggero. Per i più smaliziati, sono una gioia i sovrasterzi di potenza.



I DATI DI QUATTORRUOTE maggio 1989

Velocità massima km/h

Dichiarata **255,00** Effettiva **247,05** in V marcia

Accelerazione

km/h	secondi
0-60	3,0
0-80	4,7
0-100	6,3
0-120	8,5
0-140	10,9
0-160	14,2
0-180	17,8
0-200	22,4

Ripresa in V marcia

km/h	secondi
70-100	7,4
70-120	12,4
70-140	17,2
70-160	22,2
70-180	28,2

Frenata

km/h	m
60	14,0
80	24,9
100	39,0
120	56,1
140	76,4
160	99,8
180	126,3
200	155,9

V8 non ha le punterie idrauliche, ma i più convenzionali "bicchierini" con pastiglie di spessore calibrato, che richiedono una perfetta registrazione o la sostituzione periodica. Le sospensioni elettroniche presentano un'affidabilità nella media degli impianti simili dell'epoca (lo stesso sistema era adottato anche sulle Mercedes "SL" della serie "R129" e sulle BMW "Serie 8"). Se si rompe la centralina, però, il costo è di 1500 euro, mentre una revisione completa del sistema sfiora i 6000 euro.

Controllate lo stato della carrozzeria: non deve avere subito urti importanti. Il telaio a traliccio di tubi con parti in lamiera scatolata deve essere integro: la sostituzione parziale richiede manodopera specializzata e quindi costi vertiginosi. L'interno deve essere conservato in maniera eccellente: ogni piccola parte da sostituire (leve, strumenti, pulsanti, rivestimenti) ha costi proibitivi ed è di non facile reperibilità. Paradossalmente i ricambi si trovano con maggiore facilità in Inghilterra (e a costi più accessibili) piuttosto che in Italia. La capote è un punto debole da verificare con puntiglio: ben costruita ed efficace nella protezione dagli agenti atmosferici, se ha subito le ingiurie del tempo o atti di vandalismo può costare fino a 4000 euro per la sostituzione completa del rivestimento triplo strato. Occhio anche al meccanismo elettroidraulico, complesso e sofisticato. Se non funziona, prevedete una spesa per la riparazione di circa 3000 euro. Difetti veri e propri la "Mondial" non ne ha, se non quelli causati dalla trascuratezza nella manutenzione. Certo, la componentistica è di qualità mediocre, anche se i pulsanti elettrici, che proprio sulla "Mondial" hanno preso il posto delle antiquate (e inaffidabili) leve di comando a cavo, difficilmente si rompono.

Dove acquistare una "Mondial"? Le trattative con un privato possono dar luogo agli affari migliori. I commercianti specializzati, invece, solitamente conservano esemplari in stato mediocre, oppure "sparano" valutazioni esagerate.

LA PAGELLA

Fascino	****	Una Ferrari scoperta è il massimo del collezionismo. E questa "Mondial" costa (per ora) molto poco.
Prezzo	*****	Tra le Ferrari più economiche del listino, perché non molto amata. Sicuramente il suo valore è destinato però a lievitare nell'arco di pochi anni.
Costo di gestione	**	Alti consumi, meccanica molto sofisticata, manutenzione costosissima. La "Mondial" richiede un portafoglio ben pingue.
Uso quotidiano	***	Non è certo l'auto da usare per andare in ufficio, anche se, rispetto alle Ferrari precedenti, si presta pure a essere guidata in città.
Affidabilità	***	La "Mondial" è un modello che anagraficamente appartiene alla vecchia generazione, quindi qualche grattacapo ogni tanto lo dà.
Reperibilità ricambi	***	I canali ufficiali sono in grado di reperire quasi tutto, ma a prezzi salatissimi. Meglio rivolgersi al mercato estero, soprattutto britannico.
Attività dei club	*****	Alle Ferrari sono dedicati centinaia di sodalizi in tutto il mondo. Vera "storica" ultraventennale, la "Mondial" è ben accolta in ogni raduno.

VALORE NEL TEMPO

La "Mondial" non sarà mai una Ferrari d'alta collezione ma, come tutte le Ferrari scoperte, sarà oggetto di rivalutazione negli anni e ripagherà con gli interessi i soldi spesi nella onerosa e frequente manutenzione. Oggi ha raggiunto il vertice basso delle quotazioni ufficiali, che sono già persino sottostimate se si confrontano con quelle in vigore negli altri Paesi. Non dimentichiamo però che le Ferrari, come e forse più delle altre supercar, pagano il clima di "caccia alle streghe" in voga negli ultimi anni in Italia.



CHE SHOW AL CAVATAPPI

La settimana di Monterey si è aperta, come da tradizione, con l'appuntamento al celebre circuito di Laguna Seca. Il "museo in pista" di quest'anno lasciava senza fiato: 550 bolidi di un intero secolo

testo e foto di Massimo Delbò



Cinquecentocinquanta, questo il numero impressionante di vetture storiche che ha preso parte alle gare sul circuito di Laguna Seca, in California, durante la settimana di Monterey lo scorso agosto. Mai come quest'anno la definizione "un museo in pista", che da sempre accompagna questo appuntamento, è stata appropriata. Quindici le classi previste, dalla pre-1940 Sports Racing and Touring Cars, che includeva la National "40" di otto litri di cilindrata del 1911, alla Imsa GTP- GTO con la Mazda "RX-7" del 1991.

Lo spettacolo più emozionante l'ha offerto Derek Hill a bordo della Maserati "Tipo 151" del 1962, telaio 151-006, della collezione di Lawrence Auriana. Iscritto nella classe Sports Racing Cars oltre due litri, che vedeva le vetture del Tridente celebrare i cento anni della Casa di Modena, si è qualificato molto bene e tutti si aspettava-

no il suo duello con la Maserati "Tipo 61 Birdcage" telaio 2463 del 1960 condotta da Rob Walton, come al solito velocissimo. Un imprevisto ha però scombussolato i piani: "La macchina non ha perso un colpo per tutte le prove", racconta Derek, "ma, al momento di entrare in pista per la gara, non ha voluto più saperne di mettersi in moto. Quando si è accesa, sono partito a tutta velocità e ho cominciato a superare le altre auto, senza pensare che, nel giro di ricognizione, ciò non è consentito. Al momento del via, ho dovuto quindi scontare una penalizzazione e partire ultimo dai box. Poi è andato tutto bene, fino al quinto giro quando ha ceduto una sospensione!".

Sempre estremamente affascinante la classe Racing Cars dal 1927 al 1951. L'evoluzione tecnica che separa le vetture più anziane da quelle del dopoguerra ha portato infatti in pista mezzi estremamente differenti tra loro, creando stra- ➤

Spettacolo italiano

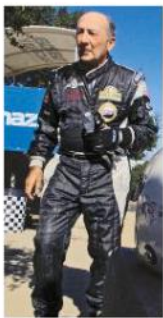
Sopra. La Ferrari "250 GTO" del 1963 di Thomas Price, telaio 4757 GT, durante una delle gare. Pochi, su un'auto di questo valore, affrontano il rischio di portarla in pista.

A destra. Sulla celebre discesa del "cavatappi" alcune Maserati in parata: in primo piano due "Tipo 61 Birdcage", che hanno celebrato anche in questa occasione i 100 anni del Tridente.



PIEDE PESANTE A QUASI 80 ANNI

Ha 76 anni e li porta splendidamente. Stiamo parlando del californiano Dick DeLuna (foto sotto), titolare della scuderia Toy Box Motors Sports che ha portato in pista qui in California la Chevrolet "Corvette" del 1955 che possiede da quasi trent'anni (in basso). "Quando l'ho comprata ho cominciato a usarla come vettura stradale perché correvo con un'Alfa Romeo 'GTA' e una Franklin del 1912. A un certo punto ho deciso però di portare in pista la 'Corvette', anche se non era un'auto estremamente competitiva. Ho tolto motore, trasmissione e differenziali originali e ho installato una meccanica conforme per anno e modello per non danneggiare l'originale e sono sceso in pista. Durante le gare a Laguna Seca è andato tutto benissimo e mi sono divertito. Mi ha sorpassato più volte una splendida Ferrari "250 GTL Competizione" ma, a un certo punto, sono arrivato troppo lungo in frenata all'ingresso della curva del 'cavatappi', mi sono girato e insabbiato. Nulla di grave, ma ho dovuto richiedere assistenza".



Glorie italiane

Sopra. La Ferrari "512 BB LM" del 1980, ex Charles Pozzi, telaio 31589, ha motore dodici cilindri di 5 litri. Dal 1998 è di proprietà del canadese Lawrence Stroll.

Sopra a destra. L'Alfa Romeo "Giulietta Spider" del 1956 di Michael Vogel si riconosceva a prima vista per il "codino" aerodinamico alle spalle del rollbar.



STEVE WALKER, BMW "3.0 CSL" 1973

DA PERUGIA AGLI STATI UNITI

Steve Walker, californiano, si definisce un perfetto "racer", cioè una persona che corre per il gusto di farlo, più che per aspirare a vincere. Appassionato di BMW, ha avuto svariate "3.0 CSL", e ha portato in pista l'ultima che ha comprato: "L'ho trovata all'Old Car Garage di Perugia nel dicembre del 2013 e si tratta della prima delle tre vetture preparate da Luigi Cimarosti per la stagione 1976", ci spiega. Cimarosti aveva ricevuto i telai ufficiali della Casa e li aveva alleggeriti. Questo esemplare ha debuttato a Monza il 28 marzo del 1976 e ha subito vinto, con al volante Jean Xeneval e Pierre Dieudonne, per poi continuare a primeggiare tutta la stagione. Nel 1977, dopo aver vinto altre cinque corse, è stata venduta ad Alessandro Frascatoro che ha continuato a

mieterne successi. Nel 1981 la vettura, pesantemente modificata rispetto all'inizio della sua carriera con le specifiche del Gruppo 5, ha disputato la sua ultima stagione ed è stata parcheggiata in un capannone. Nel 1992 è stata risvegliata dal suo letargo e restaurata con le specifiche originali per tornare a correre nelle gare in salita amatoriali e nelle competizioni storiche fino al 1998, quando è tornata a riposo nuovamente. Diventata "americana", è stata riportata alla livrea del 1976 e restaurata con le specifiche dell'anno del debutto. Ritrovarla dall'altra parte dell'Oceano, con ancora tutte le decalcomanie delle manifestazioni italiane cui ha partecipato, è una bella emozione. Fa piacere vederla ben tenuta, usata e mostrata a un pubblico appassionato.



Sette litri di potenza

Sotto. Motore di cilindrata esuberante per questa Shelby "Cobra 427" del 1965, telaio 3195: 7 litri sembrano "normali" solo agli americani. Alla guida c'era James Farley.

Presa a... martellate

A destra. Un meccanico fissa il gallettone della ruota sulla "Cobra" telaio CSX 2192 del 1964, un "giocattolo" da 440 CV portato in corsa da John Goodman.



Ospiti abituali

A destra. La Jaguar "D Type" telaio XKD-558, anno di costruzione 1955, era pilotata da Daniel Ghose. **Sotto.** Questa Chevrolet "Camaro" del 1978 della Peerless Racing appartiene a John Hildebrand e da anni è una delle presenze fisse a Laguna Seca.



ni "trenini" con mezzi separati tra loro di un paio di decenni. Quest'anno è stata particolarmente ammirata la Ford "Sprint Car" del 1935 di Max Jamieson, recentemente restaurata nella sua livrea Gulf originale. Nella classe delle GT dal 1955 al 1962, la Ferrari "250 GTO" di Thomas Price, telaio 4757 GT, ci ha ricordato che questa vettura, negli anni Ottanta, venne sequestrata a un trafficante di droga che l'aveva comperata in contanti qualche anno prima. Fu poi messa all'asta dal governo americano.

Sempre in tema di italiane, velocissime due delle Alfa Romeo presenti in questa classe: la "Giulietta SZ" del 1961 di Jerry Rosenstock e la "Giulietta Spider" del 1956 di Michael Vogel. Nella classe GT oltre 2,5 litri dal 1963 al 1966 sono stati gli americani a farla da padroni, con i V8 "Big Block" da 500 CV montati su Ford, Mercury e Chevrolet. La più imponente era la Mercury "Comet Caliente" del 1964 di Greg Umphenor, con motore di 4,7 litri e quasi cinque metri di lunghezza. Leggermente in difficoltà all'ingresso della curva del "cavatappi", non poteva comunque essere superata perché occupava, in pratica, l'intera pista.

Nella classe Fia, Imsa e GT vi era una partecipante d'eccezione, la Porsche "914/6 GT" del 1971 che ha vinto la classe fino a 2,5 litri alla 24 Ore di Daytona del 1971, con alla guida Jacques Duval, Bob Bailey e George Nicholas. Questo esemplare è il quinto prodotto e aveva disputato la massacrante gara americana senza accusare alcun problema. Grazie a questa performance, non solo aveva vinto la sua classe, ma era arrivata seconda dietro alla Porsche "917" di Pedro Rodriguez. La pista di Laguna Seca, caratterizzata dal suo cielo sempre azzurro, è sinonimo poi anche di Pontiac "Trans-Am", quei "giocattoli" per adulti i cui motori non scendono mai sotto i 4,9 litri di cilindrata e che riescono a far tremare la terra quando passano.

E così a un certo punto, scherzando, ma forse neanche troppo, appena dopo il via delle 44 Pontiac lo speaker ha annunciato che avevano telefonato da Monterey per chiedere se stava per caso arrivando un temporale, eventualità peraltro alquanto improbabile in un'altra delle meravigliose giornate che abbiamo vissuto su questo eccezionale circuito americano. R

FESTA IN PATRIA ESAGERATA

Sono arrivate in 2500 nel Kent, dagli angoli più remoti d'Europa, per il mega raduno in occasione dei 55 anni dell'eterna creatura di Issigonis. Perlopiù "mascherate" ad arte dai proprietari, coloratissime e con varie licenze in tema di originalità storica...

testo e foto di **Massimo Delbò**

"Saranno anche piccole, ma doverne parcheggiare 2500 non è comunque impresa da poco. Al limite ci si stringe un po'...". Queste le parole con cui uno degli addetti alla logistica accoglie la nostra "Classic", messa a disposizione dalla casa madre, all'International Mini Meeting 2014 (IMM) svoltosi dal 31 luglio al 3 agosto in Gran Bretagna. Il Kent, appena a Sud di Londra e a buon diritto considerato il giardino d'Inghilterra, è la location ideale per celebrare i 55 anni dell'immortale successo realizzato da Alec Issigonis nell'ormai lontano 1959.

Il primo impatto è impressionante: la spianata di "Mini" si estende a perdita d'occhio. Non ce n'è una uguale all'altra: pochi, pochissimi entusiasti puntano sull'originalità. La maggior parte, invece, esibisce la propria vettura come un artista mostrerebbe un'opera d'arte. Ciascun esemplare rispecchia lo stile del proprietario: ci sono le "preparate", le "ribassate" e - tantissime - quelle dipinte con colori più o meno sgargianti; i parafanghine allargati sono un must, soprattutto su pickup e "Traveller". Un paio guardano tutti dall'alto in basso: sono carrozzerie montate sul telaio di una fuoristrada - quello della Suzuki "SJ" - e rialzate.

Il tempo si mantiene clemente: le previsioni che davano pioggia sono state smentite, splende il sole e il cielo è quasi sereno. È una fortuna, perché lo spirito dell'IMM è il campeggio: ogni macchina ha accanto la propria tenda, che ospita l'equipaggio impegnato nelle attività più disparate.

C'è chi comincia con un certo anticipo a preparare il barbecue, chi si dà alla cosmesi e lucida alacremenente la macchina, chi fa shopping fra le varie bancarelle e chi è impegnato in lavoretti di manutenzione. A osservare le targhe e a sentire le lingue parlate, viene da pensare che non sarebbe difficile organizzare una nuova edizione di "Giochi senza frontiere". Chi proviene da più lontano >



Arcobaleni su quattro ruote

Nella foto: All'IMM di quest'anno se ne sono viste di tutti i colori. Tra le più appariscenti, in arrivo dalla Germania, le due "Mini" con le nuance tradizionali dello stilista londinese Paul Smith. In alto, da sinistra. Gettonatissima al solito la "Union Jack", apparsa su ben più di una carrozzeria; di forte impatto anche l'effetto "patchwork" realizzato da un appassionato inglese.



CAMPIONESSA DI AUTOIRONIA E VERSATILITÀ, L'INGLESINA SI PRESTA A OGNI ECCESSO



Lavoratori e tipi da spiaggia

Sopra, da sinistra. Seppur piccola, la "Mini" ha lavorato parecchia: la Morris "Cooper" della polizia era in vendita a 25.000 sterline.

Su base pickup, il veicolo di assistenza dei Vigili del Fuoco danesi. Da notare le ruote, verniciate nei colori della bandiera nazionale.

La "Mini Moke", nata per impiego militare e poi diventata il simbolo delle vacanze al mare, magari su qualche isoletta sperduta. Quest'esemplare in livrea mimetica lilla proveniva dal Belgio.

si è messo alle spalle qualche migliaio di chilometri su strada (sono pochi quelli che hanno un carrello al seguito). È il caso, per esempio, dei rappresentanti del "Mini" club russo, che ha portato due auto, una da Mosca e un'altra da San Pietroburgo. Nonostante un paio di brevi tratti percorsi in traghetto, hanno macinato circa 2000 chilometri, e questo per loro è solo metà del tragitto complessivo.

Alcune delegazioni sono presenti in forze: i lituani, che nel Kent sono arrivati per promuovere l'IMM 2015 che si terrà a casa loro; i tedeschi, a cui si deve l'idea originaria di organizzare questo megaraduno, e gli svizzeri. Pochi, invece, gli italiani: solo quattro le vetture giunte dalla Pe-

nisola. Il capofila, con tanto di "pollo portafortuna" sotto il paraurti, è Giuseppe Venuto, accompagnato dalla fidanzata Isabel Rodigari che gli fa da navigatrice. La loro è una "Cooper" del 1991 a carburatori, di cui sono i secondi proprietari dal 2005. "Siamo del Polenta Mini Club di Como - ci dice - e questo non è il nostro primo IMM, dato che abbiamo già partecipato a parecchie edizioni. Però in Inghilterra ha tutto un altro sapore. A ben guardare, non è neppure troppo distante, in due giorni ce la si fa comodamente".

Poco lontano, Gregor Obronek sta armeggiando sulla sua "Mini T" del 1966, con la quale è arrivato dalla Slovenia percorrendo 1450 chilometri. "È una vettura italiana, - spiega - l'ho comprata vici- ➤

Ordine d'arrivo

Nella foto. In primo piano una "Clubman 1275 GT". Non è prevista una suddivisione per tipo, anno o modello: si parcheggia secondo l'ordine di arrivo. Il portapacchi, con la foggia originale, il più delle volte serve per trasportare la tenda.



È LA QUINTA DI SEMPRE

L'IMM è una grande festa, ma all'interno del raduno è possibile trovare diverse chicche. La "Mini" che ci ha più impressionato è arrivata su strada dalla Danimarca. "In realtà ho barato un po', - afferma orgoglioso Michael Elsberg, il proprietario (nella foto) - visto che ho tagliato parecchio con il traghetto. Comunque ho percorso oltre 400 chilometri". La sua è una "Mini" del 1959. Anzi, per essere precisi è il telaio 269, costruito il 18 giugno 1959 e consegnato, prima "Mini" in Danimarca, il 6 luglio. Se il dettaglio non impressiona, basterà aggiungere che è la quinta "Mini" rimasta più vecchia in assoluto e l'unica a circolare ancora, visto che le prime quattro sono rinchiusi nei musei. Non ha avuto una vita facile, dato che ha percorso oltre 250.000 chilometri prima che Michael la comprasse nel 1994, quando stavano indirizzandola alla pressa. "Ne avevo sempre sognata una - continua - e per di più questa era sempre rimasta nella stessa famiglia. La carrozzeria in particolare era in pessimo stato, praticamente distrutta. Fortuna volle che ai tempi comprassi ogni '1959' che mi capitava a tiro. Ho impiegato quasi un anno per riuscire a conservare la targa originale. Ho dovuto effettuare un primo restauro 'veloce' per non far scadere l'omologazione, e solo dopo averla usata per sei anni e 50.000 chilometri ho avviato il ripristino vero e proprio".

**Pit-stop con birra compresa**

Sopra. Uno dei pochi italiani, Giuseppe Venuto del Polenta Club di Como, con la fidanzata Isabel Rodigari e la loro "Cooper" del 1991. In alto. Gara di cambio gomme, con "pausa birra" inclusa. Un quarto d'ora è già un buon tempo...

Arrivederci in Lituania

Sotto. Nutrita la delegazione proveniente dalla Lituania, il Paese che ospiterà L'International Mini Meeting del prossimo anno. Pur prendendo il traghetto dalla Danimarca, i lituani hanno percorso su strada 1500 chilometri.



IL RADUNO È INSIEME UN PARTY, UN MERCATO E UNA GIGANTESCA OFFICINA A CIELO APERTO



Piccoli eroi

Da sinistra. Le grandi viaggiatrici di questo IMM sono state loro: la famiglia Obronek, che ha percorso 1600 chilometri dalla Slovenia con una "Traveller" del 1966; quella dei Chumin, da Mosca, che ha macinato oltre 2000 chilometri con una vettura del 1994. In entrambi i casi, con figli al seguito.

Protagonisti di ieri e di oggi

Sotto. Il designer della nuova Mini, Anders Warming, compra pezzi per la sua Morris "Cooper" del 1967.

In basso. Paddy Hopkirk, vincitore del Rally di Montecarlo 1964, posa insieme a una nuova Mini "Cooper S" con targa evocativa dell'epoca.

no a Venezia nel 2008. Ne cercavo una da tempo e questa era semplicemente perfetta: uniproprietario, un restauro eseguito piuttosto bene negli anni 80 e, soprattutto, non un filo di ruggine. Ho parecchie altre "Mini", ma questa per i viaggi con la famiglia (moglie e due figli) è l'ideale. Siamo in giro da un mese, queste sono le nostre vacanze e finora è andato quasi tutto bene. Solo un paio di piccolissimi inconvenienti. Il primo, pochi giorni fa, a causa di una macchina ferma in mezzo alla carreggiata in autostrada. Per evitarla ho dovuto toccare il guardrail. Il secondo oggi, con il cuscinetto della ruota anteriore destra danneggiato. Fortuna che qui non mancano certo i ricambisti..."

Nello spiazzo centrale, intanto, vanno in scena i giochi. Il più simpatico prevede una sfida al cambio gomme. Scordatevi i tempi da pit-stop di F1: qui gli attrezzi sono tutti manuali e i pneumatici sono disseminati nei dintorni. Quindici minuti sono considerati una buona performance e nel frattempo c'è spazio anche per una birra fresca.

Questo è lo spirito del "Mini Meeting": divertirsi, giocare e non prendersi mai troppo sul serio. Anche se, a onor del vero, gli esemplari storicamente importanti non mancano. Come pure i pezzi unici. Qui, però, l'obiettivo principale è stare insieme e godersi la festa, con la propria adorata "Mini". Senza gerarchie né gelosie.





Camping & parking

Nella foto. Gli spazi a disposizione sono studiati per avere tenda e "Mini" in un fazzoletto di spazio. In alto, da sinistra. Una versione camperizzata, con tre posti letto; tra le protagoniste del raduno è apparsa anche qualche italiana Innocenti.

SERVIZIO TAXI E GUIDA TURISTICA

MINI TOUR PER LONDRA

L'idea è semplice e geniale allo stesso tempo. Due amici, appassionati di "Mini", intuiscono che visitare Londra a bordo dell'inglesina per eccellenza può avere un certo richiamo per i turisti. Aprono, quindi, una società e si mettono in affari. "La parte più difficile - spiega uno dei soci - sono stati i permessi. Per girare Londra in un certo modo le nostre 'Mini' devono essere registrate come taxi. La legge è chiarissima: i taxi devono avere almeno cinque posti, permettere l'ingresso a un gentiluomo senza che si debba togliere il cilindro e, di fianco al guidatore, ci dev'essere lo spazio per una balla di fieno. Con le 'Mini' eravamo leggermente in difficoltà su alcuni di questi punti, ma con tanta pazienza e qualche astuzia ci siamo riusciti. Oggi abbiamo dieci macchine e il lavoro non manca. Anzi, oltre ai turisti siamo spesso richiesti dalle aziende per un 'viaggio premio' per manager e clienti. Offriamo diversi pacchetti, e ognuno di noi è una guida turistica qualificata che sa raccontare la città. Volendo, però, si può scegliere tutto quello che si vuole. Basta che sia legale e che non rovini una delle nostre 'Mini', ognuna delle quali è così 'di famiglia' da avere un soprannome...". Per info: www.smallcarbigcity.com



MARATONA D'AFRICA



Ventotto temerari provenienti da mezzo mondo, 9000 chilometri, 5000 dei quali fuori strada, 25 giorni di viaggio tra inferno e paradiso. E due soli italiani in gara, Gianmaria Aghem e signora, con una piccola Lancia "Fulvia" del '71 che arriva quinta. Tenendo dietro bolidi da 400 cavalli...

di **Dario Tonani**, foto di **Gianmaria Aghem**



Natura incontaminata

Nella foto. Undicesimo giorno di raid, Matopos National Park (Zimbabwe). La "Fulvia" di Aghem-Conti sfreccia in velocità nella suggestiva scenografia naturale che si incrocia nei parchi africani.

In alto a sinistra. In piccolo, Gian Maria Aghem e la moglie Rossella Conti che, durante il raid, hanno festeggiato 42 anni di matrimonio.



GERARD BROWN



C

i sono imprese che ne chiamano a gran voce altre. Che ti inducono a spingerti più in là, con la convinzione che se ce l'hai fatta una volta... Lo scorso anno, quattro quatto, Gianmaria Aghem arrivò 8° assoluto e 6° di categoria alla Pechino-Parigi, unico italiano in gara, in coppia con Piergiorgio Fiorio-Trono. Ne parlarono tutti i giornali, la sua Lancia "Fulvia Coupé" - 1298 cm³ di cilindrata - passò per la piccola pulce che riuscì a stare nella scia di vetture ben più potenti. Quest'anno il moncalierese Aghem, "navigato" dalla moglie Rossella Conti, ha fatto ancora meglio, portando la sua "Fulvia" del 1971 al 5° posto assoluto al Classic Safari Challenge. Nessuno o quasi, però, ne ha parlato. Neppure per raccontare che i due raid hanno una matrice comune: stessi organizzatori (Philip Young ed Endurance Rally Association), stesso parco internazionale di temerari, stessa voglia di mettere l'automobile in un contesto ambientale affascinante ma proibitivo per il telaio e per la meccanica.

Al via, suddivisi in quattro classi, si presentano in 28 (inizialmente i posti erano 26): soprattutto inglesi, americani, australiani, sudafricani. Ma ci sono anche un paio di tedeschi e di olandesi. E fra tutti, un lui e una lei italiani, Aghem e signora. Li aspetta l'Africa più selvaggia e mozzafiato, quella di leoni e gazzelle, di giraffe e rinoceronti, dei grandi parchi e delle cascate Vittoria, tra Sudafrica, Zimbabwe, Botswana e Namibia: 9000 km - di cui 5000 di sterrato - in 25 giorni di viaggio, con partenza il 1° maggio da Città del Capo e arrivo il 26 a Capo di Buona Speranza. Gli equipaggi, più o meno suddivisi al 50% tra uomini e donne, sono quasi tutti veterani di raid simili, qualcuno addirittura reduce come Aghem della Pechino-Parigi 2013. I loro mezzi - sgranati lungo una finestra temporale che va dal 1928 (una Crossley "15-7 Silver Tourer") al 1980 (una Holden "Commodore") ➤

C'è ruggito e ruggito

In alto. La Ford "Falcon GT" del 1961 degli americani Dennis e Kathleen Varni, vincitore del Raid. Il ruggito del V8 preparato era tanto fragoroso da far allontanare gli animali.

Sopra. L'organizzatore Philip Young, con la bandiera del Sudafrica, dà il via alla Chevrolet "Bel Air" (1956) dei locali Scott-Pouroulis.

GERARD BROWN



Anche le Willys in panne

Sopra, da sinistra. La Willys "Jeepster", degli americani Richard e Matilde De Luna, messa fuori combattimento dalla rottura di un semiasse; la Crossley "15-7 Silver Tourer" (1928) degli inglesi Andrew e Gina Long precede la Bentley "4,5 Litre Tourer" (1928) dei connazionali Keith e Norah Ashworth; la Ford "Mustang" (1966) degli inglesi Richard ed Eunice McInemey, secondi al traguardo. In alto. La Lagonda "M45" (1934) degli americani Peter e Linda Lambert.

Caccia (fotografica) al leopardo

A destra. In fiera posa su un tronco d'albero, un leopardo: il felino è la preda più prestigiosa catturata dall'obbiettivo della macchina fotografica, durante il giorno di riposo al Kruger National Park (Sudafrica).



NOVE MESI PER PREPARARE LA MACCHINA E TRASFORMARLA IN UNA SPECIE DI CARRO ARMATO DA 1600 KG



- non hanno praticamente più nulla della vettura di serie. La preparazione li ha impegnati per mesi. "Nel nostro caso, nove - ci dice Aghem - e quello che ne è venuto fuori è una specie di carro armato, che a pieno carico pesa 1600 chilogrammi, 300 in più della vettura originaria". Parole d'ordine: rafforzare, irrobustire, ripartire (le sollecitazioni), proteggere... Sì, anche dal rumore: "Ho subito deciso di montare un silenziatore allo scarico per limitare il disturbo agli animali, dato che il programma prevedeva visite a riserve naturali".

A scopo di sicurezza, la "Fulvia" è dotata di due batterie selezionabili singolarmente e di un connettore a parte, nell'abitacolo, per poter velocemente collegare un'eventuale terza batteria, messa a disposizione dall'assistenza. Anche se dovesse cessare la produzione di corrente, le riserve dovrebbero essere più che sufficienti per terminare qualsiasi tappa e, ricaricando durante le soste, arrivare a fine raid.

In termini di cilindrata, la piccola "Fulvia" è la "pollicino" del gruppo, senza contare che è carica all'inverosimile e "che al mio fianco siede una persona che ama la guida sportiva ma mi ha sempre esortato a non prendere rischi". Durante le prime tappe sullo sterrato, a tavoletta, l'andatura non va oltre i 120 km/h (la Ford "Falcon GT" del vincitore riuscirà a superare più volte i 170). "Nei primi 2550 km il consumo d'olio motore è stato irrisorio e quello medio della benzina sempre intorno ai 9-10 litri per 100km". Mentre il paesaggio intorno lascia letteralmente senza fiato e i piloti sono tentati di gustarsi il panorama, la carovana si deve guardare dall'insidia degli animali selvatici e dai carretti trainati da muli che attraversano improvvisamente la strada: non bastano robusti paraurti e bullbar per sentirsi al sicuro. Quando previsto si dorme nei lodge o in hotel, ma qualche volta capita di dover trascorrere la notte in tende "lussuose", nulla a che vedere con quelle utilizzate lo scorso anno in Mongolia, e quindi il freddo degli altipiani si fa sentire (per la signora Aghem, che proprio durante

il raid ha festeggiato col marito il 42° anniversario di matrimonio, è stata un'esperienza del tutto nuova).

"La nostra 'Fulvetta' - chiude Aghem con orgoglio - ha retto alla grande a uno stress capace di mettere fuori combattimento la Porsche '911' arrivata seconda alla Pechino-Parigi 2013, un paio di Willys e vetture con una potenza quadrupla rispetto ai suoi 90 cavalli. E, in oltre 9000 chilometri, ha consumato circa 1100 litri di benzina (quasi sempre da 95 ottani), un chilo d'olio motore e un treno di gomme Yokohama". E nessun problema? chiediamo. "No, a parte la sostituzione dell'alternatore (non di serie) e di otto candele". Insomma, di che esserne fieri. E l'anno prossimo? "Valuteremo attentamente e poi decideremo. La preparazione del mezzo, l'operazione di gran lunga più impegnativa, è già stata fatta e ora possiamo affrontare qualsiasi avventura. O quasi".



Giusto il tempo di una foto

Sopra. Foto di rito con gli indigeni Himba nei costumi tipici (in Namibia) e, più in alto, passaggio al Tropico del Capricorno.

Sopra, a sinistra. L'attrezzatissimo cruscotto della "Fulvia" prevede una serie di interruttori magnetotermici (sostituiscono i fusibili) e interruttori tradizionali, il contagiri, un GPS nautico Garmin "78S", un GPS Blizz "Tripy II", un cronometro, due tripmaster meccanici Halda, uno stecchiometro. **Sotto.** Paesaggio lunare? Quasi! Siamo a pochi chilometri dalla città di Swakopmund, Namibia.



RUOTINE CLASSICHE Brumm - Oltrona di San Mamette (Como)

ROCCA FORTE ITALIANA





In 15 anni i modellini costruiti in Cina hanno conquistato il mercato mondiale, con prodotti validi a prezzi contenuti. Ma c'è chi resiste all'invasione, puntando su elevata qualità e lunga esperienza

di Gilberto Milano, foto di Alessandro Bianchi



Producevano carrozze

A sinistra. Rio Tattarletti (seduto) e Virginio Bianchi, contitolari della Brumm. Fondata nel 1972 la società comasca prende il nome dal diminutivo dialettale dato dai vetturini milanesi a un tipo di carrozza.

Le carrozze rappresentarono infatti la prima produzione della Brumm.

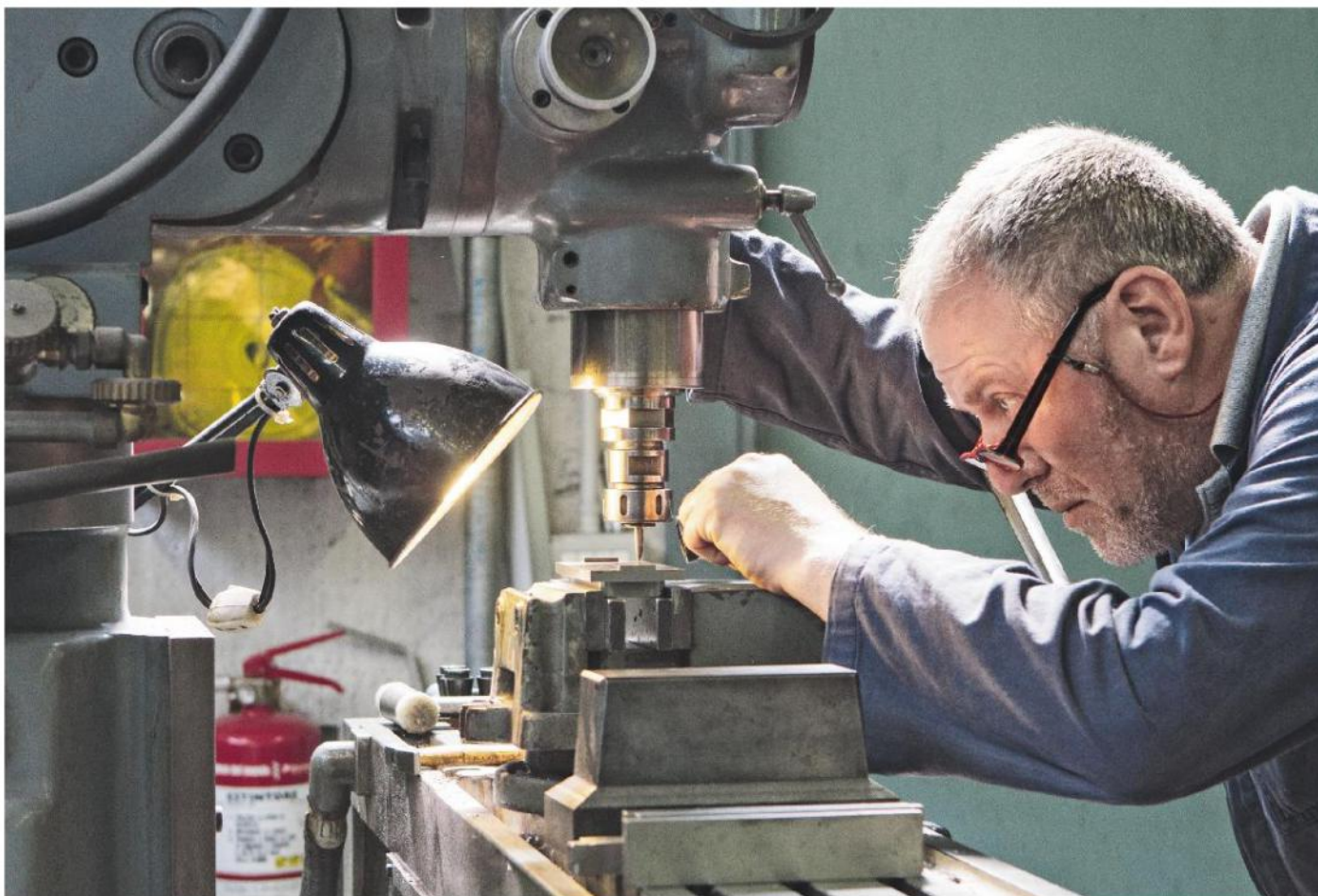
L'ultima, in uscita questo mese, è la Ferrari "312 T4" del 1979 di Gilles Villeneuve e Jody Scheckter, che nel 1979 si aggiudicò il Mondiale.

Sopra. Alcune scocche ancora da verniciare di varie Fiat "Topolino".

A vederla dall'esterno, senza insegne, senza indicazioni e con un cancello elettrico spartano che interrompe una stradina sterrata, nessuno lo direbbe, ma quei due semplici capannoni prefabbricati di inizio anni 70, ingrigiti anche dal tempo, sono l'ultimo baluardo nazionale all'invasione dei "cinesi". Siamo alla Brumm, nella campagna comasca, forse l'unica impresa di modellini di auto al 100% made in Italy che tiene testa ai colossi asiatici, sfidando con dieci dipendenti aziende che ne contano anche 1200. Lo fa da Oltrona di San Mamette, un paesino di 2300 abitanti nella provincia di Como, mentre dall'altra parte ci sono le megalopoli orientali popolate da decine di milioni di abitanti.

"Cerchiamo di difenderci, ma è sempre più dura" dice Rio Tattarletti (è il figlio di Reno, che nel 1972 ha fondato la Brumm insieme ai due soci Virginio Bianchi ed Emilio Molteni). "Venticinque anni fa c'era una decina di aziende che tenevi d'occhio facilmente, ne controllavi la produzione e i prezzi; adesso ci sono 100 marchi, di cui il 99% sono in Cina, e non riesci quasi a conoscerli tutti. Stamattina, tanto per cambiare, ne ho scoperto uno nuovo, con già sette prodotti in lancio". È la guerra dei modellini, che con l'arrivo delle produzioni cinesi ha ribaltato gli equilibri e quasi azzerato le produzioni europee. Il motivo è quello clas- ➤

L'ARRIVO DEI MODELLINI CINESI HA PROFONDAMENTE ALTERATO GLI EQUILIBRI E QUASI AZZERATO LE FABBRICAZIONI EUROPEE



La forza della lega

La Brumm privilegia ancora la produzione artigianale. E alle resine è tuttora preferito il metallo: il 90% dei modellini è prodotto in zama, una lega di zinco, alluminio, rame, magnesio e altri metalli in piccolissime percentuali. L'alluminio (5%) serve per migliorare la scorrevolezza negli stampi e la resistenza, il rame (1%) per aumentare durezza, solvibilità e carico di rottura, il magnesio (0,005%) per aumentare la resistenza alla trazione e affinare la grana cristallina.



sico offerto dall'economia globalizzata: le aziende delocalizzano dove la manodopera costa meno mantenendo la testa nei Paesi d'origine.

Con i modellini di auto è accaduta la stessa cosa. I marchi che oggi dominano il mercato sono nati da imprenditori europei che hanno delocalizzato la produzione a Macao, Shanghai, Pechino... La Spark, la più nota delle nuove realtà orientali, è di proprietà del francese Hugo Ripert, figlio di una famiglia di modellisti che prima di diventare imprenditore in Cina ha lavorato per marchi famosi come Vitesse, Quartz e Ixo. Prima di



IN UN MODELLINO C'È TANTA MANODOPERA



L'anima è lo stampo

Per un modellino sono necessari fino a 6 stampi differenti: per carrozzeria, fondo, componenti neri, colorati e cromati, vetri, cerchi e pneumatici.



Delicato assemblaggio

Alla Brumm questa operazione è delegata alle "Brummgirl". Per agevolarle sono stati creati attrezzi ad hoc e un impianto hi-fi per diffondere musica.



Verniciatura a forno

Giotto è il nomignolo del verniciatore. Spruzza a mano i modellini con vernici poliuretaniche, acriliche e ad acqua e poi li fa essiccare in forno a 60-80 gradi.



Pazienza certosina

Ogni fase dell'assemblaggio è stabilita da una procedura riportata sulla scheda che accompagna il modello. Niente è lasciato all'improvvisazione.



Copie fedeli

La mascheratura della scocca della Ferrari "250 GTO" prima della verniciatura dell'interno dei fari. Un tempo un faro era un unico pezzo. Oggi sono quattro.



Scala 1:43

Pur se ridotti di 43 volte rispetto all'originale, i modellini Brumm sono composti da 50 fino a 100 parti differenti. Tutte montate a mano, una alla volta.

lui c'era arrivato Paul G. Lang, un distributore tedesco che aveva il più corposo catalogo di vendita per corrispondenza di modellismo e che nel 1990 ha creato il marchio Minichamps avviando per primo la produzione in Cina.

Paradossalmente, con l'arrivo di quelle che Rio chiama con tono dispregiativo "cineserie", tutte le aziende del settore hanno dovuto fare i conti con una migliore qualità costruttiva. "L'arrivo dei prodotti made in China ha dato una spinta al settore e innalzato la qualità, costringendo tutti gli altri ad adeguarsi. Noi compresi" ammette Rio. "Se

infatti una volta un nostro modellino era costruito con 25 pezzi, oggi ne ha dai 50 ai 100. Abbiamo sempre cercato, come filosofia aziendale, di realizzare modellini con un buon rapporto qualità prezzo, piuttosto che l'eccellenza, ma dagli anni 90 abbiamo puntato molto di più sulla qualità. Rimanendo comunque in una fascia di prezzo media, di 20 euro a modellino". Questo ha comportato che mentre fino a 15 anni fa la Brumm vantava una produzione di 200 mila pezzi l'anno, oggi è intorno ai 50 mila. "Ci vuole più tempo adesso per terminare un modellino, e il costo che incide di più

Perfezionamento continuo

Sotto. Rispetto a 20 anni fa i modellini Brumm sono molto più dettagliati. La Ferrari "312 T4" di Villeneuve ha le molle delle sospensioni posteriori in metallo, il pilota che impugna il volante e con il sottocasco, le cinture di sicurezza con lo sgancio.

Sotto a sinistra. Alcuni Gilles Villeneuve e Jody Scheckter in miniatura in attesa di "salire" nelle rispettive monoposto.

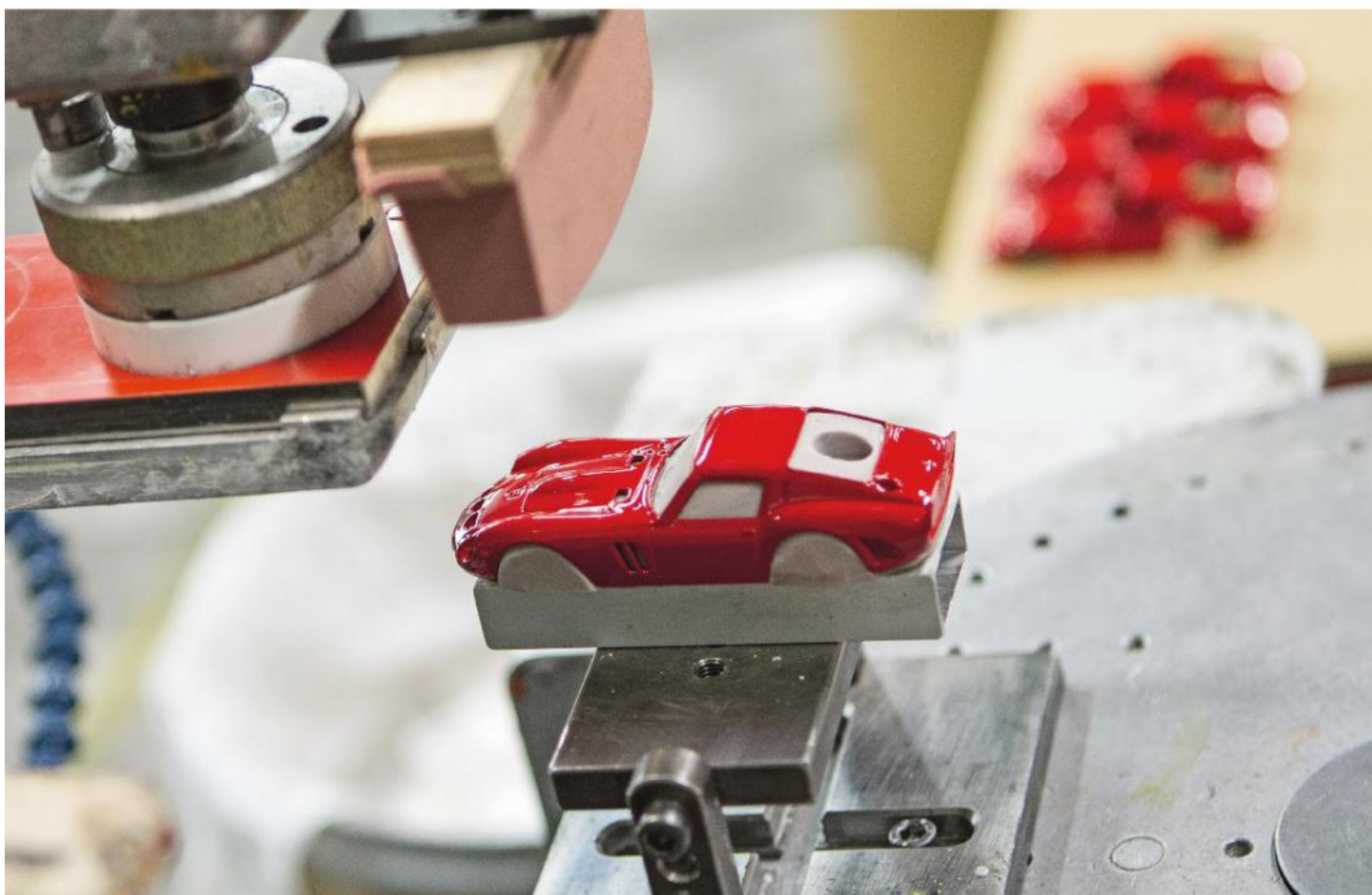




"Brodo" primordiale

A destra e in alto. La macchina per la pressofusione. I lingotti di zama (e il materiale da riciclare) vengono fatti fondere a 420 gradi in un crogiolo e poi iniettati ad alta pressione negli stampi in acciaio temprato. I modellini grezzi vengono poi controllati e preparati per la verniciatura attraverso operazioni come la "barattatura", per una prima finitura superficiale, quindi l'asciugatura e la sbavatura manuale.





LA CONCORRENZA ORIENTALE HA COSTRETTO TUTTI A CRESCERE NELLA QUALITÀ PRODUTTIVA

sul prezzo finale è proprio quello dell'assemblaggio, che deve essere fatto tutto a mano. In Cina la manodopera costa 6/8 volte meno e le aziende locali possono proporre modellini raffinati a prezzi imbattibili" spiega Rio (il nonno aveva una passione per i nomi dei fiumi - aveva chiamato i figli Nilo e Reno - e anche il nome del nipote è frutto di questa tradizione).

Non sono però solo i costi di assemblaggio a rendere quasi imbattibili le aziende cinesi. C'è anche la loro capacità di produrre modellini in quantità elevate. Solo così infatti le "cineserie" sono riuscite a monopolizzare fenomeni come quelli dei "prodotti da edicola" (venduti a migliaia di pezzi dalle case editrici attraverso le dispense), oppure dei modellini "promozionali", quelli cioè utilizzati dalla case automobilistiche in occasione del lancio di nuove vetture.

"Per produrre quantitativi così alti bisogna essere strutturati, e in questo le aziende che hanno base in Cina sono imbattibili" ammette Rio. La Spark, solo per fare un esempio, ha una produzione annuale di oltre un milione di pezzi. La Brumm tuttavia resiste, e sopravvive alla concor-

renza cinese grazie anche a un'arte che gli asiatici non sono ancora riusciti a imitare: l'abilità di rendere gradevole all'occhio un modellino ridotto 43 volte rispetto alla vettura originale (la Brumm produce solo modellini in scala 1:43). Perché di arte si tratta, e non c'è Cad-Cam, scanner digitale o stampante 3D che possa rimpicciolire un'auto di 43 volte mantenendola gradevole d'aspetto.

"Per noi la riduzione in scala 1:43 non è una operazione matematica, non prendiamo l'oggetto originale e lo rimpiccioliamo di 43 volte senza cambiare una virgola. La riduzione in scala deve appagare l'occhio. E per farlo l'oggetto viene allungato e allargato, vengono accentuati i parafranghi e determinate curve. Questo perché il punto di vista di chi guarda un modellino è diverso da quello di chi osserva una macchina vera: il modellino lo si guarda prevalentemente dall'alto. Il modellista lo sa e agisce di conseguenza. La 'cineseria', frutto di una clonazione al decimo di millimetro, è invece una riduzione pedissequa di una cosa vera. Non c'è arte. E anche il risultato è diverso. Le auto su strada sembrano molto larghe e basse, e dovrebbero apparire così anche quando sono ridotte".



Un anno di sviluppo

Sopra. Rio Tattarletti e Virginio Bianchi con la Ferrari "312 T4". Per passare dall'idea al prodotto finito hanno impiegato un anno tra ricerche fotografiche, misurazioni e realizzazioni degli stampi. Un tempo era sufficiente guardare le foto sui libri per arrivare al modellino, mentre adesso l'impegno più gravoso è trovare l'auto vera da fotografare (soprattutto il sottoscocca) e misurare. Oggi in catalogo la Brumm ha 300 vetture storiche, fino a 20 anni di anzianità. Tra le stradali la più moderna è la "Panda" del 1980, mentre tra le auto da corsa è la Ferrari "126 C4" di Alboreto del 1984.

STOP ALLE EURO ZERO? NON PER LE "STORICHE"

Con l'autunno scattano in molte città i divieti alla circolazione delle Euro zero. Il consiglio è di far annotare sul libretto la "classificazione come veicolo storico". Anche se in molte province potrebbe non bastare per circolare, è bene conoscere i propri diritti e attrezzarsi per tempo...

di **Paolo Mazzetti**, disegni di **Stefano Tartarotti**

Nell'ampio "Dossier burocrazia" pubblicato sul numero di marzo di Ruoteclassiche consigliavamo di far annotare sulla carta di circolazione della vettura la "classificazione come veicolo storico". L'annotazione risulterà utile a chi vive in regioni o comuni che applicano limitazioni alla circolazione per i veicoli Euro zero, cioè quelli privi d'impianto di scarico catalizzato.

La Regione Lombardia, per esempio, inibisce in modo permanente la circolazione di questi veicoli in alcune aeree ur-

bane dei capoluoghi di provincia e su tutto il territorio regionale da metà ottobre a metà aprile. Fortunatamente, i "veicoli di interesse storico ai sensi dell'art. 60 comma 4 del C.d.S." rientrano tra quelli esentati dal blocco. Ovviamente tutti i veicoli con certificati di rilevanza storica dell'Asi o di uno dei registri accreditati (Alfa Romeo, Fiat e Lancia) dovrebbero circolare senza problemi.

Tuttavia l'Aiac (Associazione Italiana Automotoveicoli Classici) e l'A.A.V.S. (As-

sociazione Amatori Veicoli Storici) - osservando che tutti i documenti richiesti per la circolazione sono elencati nell'art. 180 del C.d.S., dove non è fatta menzione del certificato di rilevanza storica (il CRS) - hanno rivolto una richiesta di chiarimento al Ministero dei Trasporti.

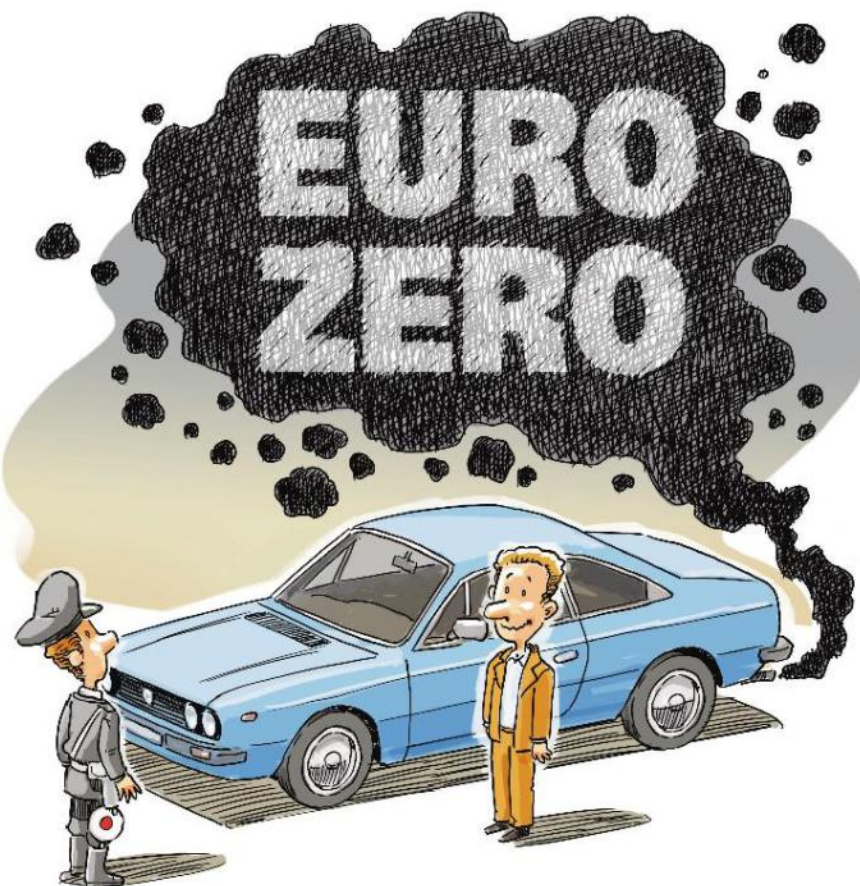
La direzione generale per la Motorizzazione ha risposto che "nulla innova in merito ai documenti di circolazione da tenere obbligatoriamente a bordo dei veicoli, disciplinati dall'art. 180 del Codice della Strada". In altre parole, il certificato di rilevanza storica non rientrerebbe tra i documenti validi per la circolazione.

Il risultato di questo conflitto tra l'art. 60 e l'art. 180 del Codice della Strada è che il proprietario di un veicolo storico, corredato di CRS, potrebbe vedersi contestare dagli agenti la validità del documento ai fini della circolazione.

La soluzione di questo problema si trova nella circolare del 1° ottobre 2012 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che prevede la soluzione più logica: la catalogazione dei veicoli iscritti nei registri, con conseguente annotazione sulla carta di circolazione. La circolare, scaricabile dal sito dell'Asi (www.asifed.it/normative/leggi/circolare-prot-n-26290-ru-del-01-10-2012/), dice: "Per i veicoli circolanti, nei casi in cui ne ricorrano i requisiti e su richiesta degli interessati, si potranno aggiornare l'Archivio Nazionale Veicoli e le carte di circolazione, tramite stampa di apposita etichetta riportante la classificazione di veicolo di interesse storico e collezionistico e il numero di iscrizione allo specifico registro".

Questa procedura soddisfa l'art. 180 del Codice della Strada, riportando senza equivoci la qualifica storica del veicolo sul principale documento della vettura.

La circolare precisa che gli interessati dovranno presentare domanda di aggior-





namento della carta di circolazione allegando originale (in visione) e fotocopia del certificato di rilevanza storica e collezionistica, fotocopia della carta di circolazione e le ricevute di due versamenti di 9 e 14,62 euro. La procedura di aggiornamento della carta di circolazione può essere effettuata anche dagli studi di consulenza automobilistica.

Fin qui tutto bene, tranne che per un particolare: alcuni lettori ci segnalano che, in certe province, gli uffici della Motorizzazione si rifiutano di procedere all'annotazione sulla carta di circolazione. A Roma, addirittura, un lettore si è sentito rispondere che "la circolare del ministero esiste ma non è stata resa operativa, perciò è come se non ci fosse".

Incuriositi, abbiamo provato a chiede-

re l'annotazione per due vetture alla Motorizzazione di Brescia: senza alcuna formalità, l'annotazione è stata riportata su entrambe le carte di circolazione di una Triumph "Spitfire" del 1965 e di una Lancia "Delta Integrale" del 1992; unica differenza, essendo logoro il vecchio libretto della Triumph, è stata rilasciata una nuova carta di circolazione (restituendo quella annullata) con l'annotazione direttamente stampata, mentre per la "Delta" è stata fornita un'etichetta adesiva da applicare (foto sopra).

Se l'annotazione può essere riportata sulle carte di circolazione delle vetture immatricolate a Brescia, che pure è la città della Mille Miglia, si può e deve fare in qualsiasi altra provincia: non desistete quin-

di. Magari esibite questa copia di Ruote-classiche e, nel caso di immotivato rifiuto, ricordate che chi non adempie a quello che è un vostro preciso diritto può essere imputato di reato di "omissione d'atti d'ufficio".



LA GIUNGLA DEI DIVIETI

OCCORRE UNA LEGGE NAZIONALE REGIONI E COMUNI VANNO IN ORDINE SPARSO

Tra i vari motivi per i quali il riconoscimento di veicolo d'interesse storico e collezionistico è importante - esenzione dalla tassa di circolazione, assicurazioni ad hoc, determinazione del valore del veicolo e della non rilevanza ai fini della composizione del reddito - uno è fondamentale: l'esenzione dai divieti di circolazione per i veicoli non catalizzati. Oggi è pressoché impossibile disegnare una mappa dei divieti e delle deroghe per le "storiche". La maggior parte delle regioni prevede limiti alla circolazione solo nel periodo invernale, generalmente dal 15 ottobre al 15 aprile. Tuttavia le disposizioni regionali possono essere poi inasprite o ignorate dai singoli comuni, come accade per esempio nel Lazio, dove a Roma e in molti altri comuni i veicoli d'interesse storico non godono di alcun privilegio. La situazione più uniforme pare quella della Lombardia, dove su quasi tutto il territorio "sono esclusi dal rispetto del divieto di circolazione gli autoveicoli e i motoveicoli d'epoca,

d'interesse storico e collezionistico di cui all'art. 60 del Codice della Strada solo se iscritti negli appositi registri". Provvedimenti simili, seppur spesso con giorni e orari diversi di applicazione da città a città, valgono per Liguria, Toscana e Veneto dove, per esempio, ci sono differenze tra Padova, Treviso e Venezia. Nella maggior parte del territorio del Piemonte, Torino compresa, i veicoli d'interesse storico e collezionistico sono derogati dal blocco solo per la partecipazione a manifestazioni. In Emilia Romagna l'esenzione per le "storiche" cambia: da ampia a limitata alle manifestazioni a nulla per le domeniche ecologiche. Nessuna esenzione è prevista per le auto d'epoca di Napoli. In pratica, in assenza di un'agognata legge nazionale sul possesso, l'utilizzo e la circolazione dei veicoli d'epoca, la situazione attuale si presenta come un autentico guazzabuglio, mutabile a distanza di pochi chilometri, anche solo cambiando comune.

TOGLIERE LE RUGHE DALL'ABITACOLO

La luce e il calore del sole, assieme all'invecchiamento dei materiali, possono provocare seri danni alle imbottiture delle plastiche interne. Con l'uso di prodotti innovativi, abili specialisti oggi sono in grado di eliminarli, rendendo le riparazioni praticamente invisibili

di Maurizio Schifano, foto Archivio Siremi



La qualità non basta

Sopra. Le plance delle berline Mercedes "W116" (1972-80) erano realizzate con un blocco di poliuretano espanso, coperto da uno strato di PVC termoformato. L'ottima qualità dei materiali non ha impedito che alcune si siano ridotte come quella visibile nella pagina a fianco (foto 1-7). La Casa comunque le fornisce ancora come ricambio, al prezzo di 800 euro.

Introdotte per esigenze di sicurezza alla fine degli anni 50, le parti imbottite delle plance sono tra le più deteriorabili di un'automobile. Col tempo, i materiali utilizzati sono diventati più resistenti e longevi, tuttavia i danni imputabili all'invecchiamento, sommati a quelli dovuti al calore e alla luce del sole, rimangono inevitabili. Grazie al recente sviluppo, soprattutto negli Stati Uniti, di stucchi e di vernici che essicano rimanendo elastici, oggi però è possibile eliminare le crepe sul rivestimento, che rappresentano i danni più frequenti per le plance di vetture degli anni 70 e 80, alle quali è dedicato in particolare questo articolo.

Queste plance sono quasi tutte realizzate in un blocco unico di materiale espanso, con tecniche industriali sofisticate, e per alcune vetture oggi so-

no ancora disponibili come ricambi originali, ma a prezzi elevati. A prescindere dal mantenimento delle parti d'origine, sempre opportuno su una vettura storica, i costi per il loro restauro sono in genere più contenuti (300-500 euro); è consigliabile quindi optare per questa soluzione, evitando la sostituzione; i risultati sono spesso buoni, a patto di effettuare delle lunghe pause tra una fase e l'altra per consentire il corretto assestamento dei materiali applicati. Prima di procedere è meglio comunque verificare l'integrità del pezzo: se pigiando forte con un dito si formano altre crepe, è meglio rinunciare. Il costo del restauro in questo caso potrebbe infatti sfiorare i 1000 euro, una cifra giustificabile solo se la plancia in questione fosse impossibile da trovare nuova o almeno in condizioni migliori. **R**



Col tempo, l'effetto combinato dei raggi UV, delle dilatazioni termiche e delle vibrazioni ha causato la formazione di crepe sul rivestimento.



Le parti sollevate del rivestimento e le porzioni degradate dell'imbottitura vanno eliminate con un cutter, senza timore di aggravare i danni.



Le fratture vanno colmate con stucco epossidico bicomponente. Dopo la levigatura si applica, come isolante, una colla vinilica a solvente.



Dopo l'applicazione di un fondo di finitura, una prima mano di spray goffrante nero opaco uniforma il colore, evidenziando difetti residui.



I difetti si eliminano levigando con carta abrasiva e quindi riapplicando lo spray goffrante. Tali operazioni vanno ripetute più volte.



La fase più critica è la tramatura finale, con la quale, utilizzando vari tipi di vernici goffranti, si cerca di ricreare la finitura d'origine.



Meglio non smontarla

A sinistra. Tolta dalla vettura, questa plancia è stata restaurata smontando il meno possibile. Coperti con nastro da carrozzieri, l'inserto in legno e le bocchette di ventilazione sono rimasti al loro posto, per evitare inutili danni collaterali.

LAVORI SUPPLEMENTARI

NYLON TUTTOFARE

Negli anni 60 le imbottiture erano limitate quasi sempre alla zona superiore della plancia e spesso fungevano anche da palpebra per gli strumenti. Realizzate con materiali meno elastici, queste imbottiture oggi presentano spesso profonde crepe proprio alla base della palpebra, zona di forti tensioni, dove è quasi impossibile che una semplice stuccatura, per quanto flessibile, riesca a reggere nel tempo. Il restauro dovrà perciò prevedere una fase aggiuntiva. Dopo il riempimento con lo stucco bicomponente e la successiva levigatura (foto in alto), su un'ampia zona attorno alla crepa occorrerà incollare una speciale garza di nylon (foto al centro), impregnandola con la colla vinilica a solvente, che normalmente funge da isolante. Il rinforzo creato (foto in basso) eviterà la formazione di nuove crepe. Dopo l'asciugatura si potrà procedere all'applicazione del fondo di finitura. I restauri illustrati, validi anche per tagli accidentali e bruciature di sigaretta, sono stati eseguiti dalla Divisione restauro della Siremi Srl (www.siremirestauro.it), che ringraziamo per la consulenza.



"DASH COVER"

IL COPERCHIO COSTA MENO

Troppo cara la sostituzione? Troppo costoso anche il restauro? Dall'America arriva un'altra soluzione: il "Dash Cap" o "Dash Cover" che dir si voglia, un rivestimento in PVC termoformato con stampi realizzati su plance originali, che perciò calza perfettamente, nascondendo all'istante crepe e danni vari. Trattandosi però di un "coperchio", destinato solo alla parte superiore della plancia, il suo bordo sarà comunque visibile. Esistono "Dash Cap" per quasi tutte le vetture storiche, Alfa Romeo, BMW (nelle foto) e Mercedes in testa, in quanto molto amate anche Oltreoceano; sono disponibili nelle colorazioni dell'epoca, seppure non sempre riprodotte con fedeltà. L'applicazione, con o senza l'uso di silicone, può essere effettuata anche nel garage di casa, a patto di seguire alla lettera le istruzioni e soprattutto di possedere una buona manualità. I prezzi vanno da 50 a 250 euro.



SOLD OUT PER LE FERRARI DI SAN MARINO

Pur se al di sotto delle aspettative, la "GTO" stabilisce un nuovo record nella vendita all'asta di auto storiche. Buoni risultati anche per gli altri nove Cavallini della Collezione Maranello Rosso

Ci sono voluti circa 30 secondi per passare da un'offerta di un milione di dollari a una da 30 milioni, poi per la Ferrari "250 GTO" battuta da Bonhams il 14 agosto a Quail Lodge in California si sono un po' raffreddati gli entusiasmi e, come spesso accade quando le cifre sul tavolo sono enormi, gli ultimi rilanci si sono giocati su poche decine di migliaia di dollari. Per arrivare ai 38.115.000 finali (pari a 28.501.458 euro, compresi i diritti d'asta) c'è voluto più tempo, con due contendenti che si sono sfidati a suon di rilanci da 50 mila dollari l'uno.

Alla fine applausi per il vincitore e nuovo record di vendita per un'auto battuta all'asta. Ma anche un po' di "delusione" tra i molti collezionisti che speravano in una quotazione più che doppia per veder crescere, sulla scia della "250 GTO", anche i valori delle proprie vetture. Che sia un segnale di recessione per le auto da collezione e per

le Ferrari in particolare? Dai risultati delle aste californiane (vedi articolo a pag. 114) non si direbbe, anche se le aspettative di vendite record sono state molto ridimensionate. Si vedrà da settembre quando, digerita la scorpacciata californiana di Ferragosto, si aprirà la nuova stagione di aste.

La vendita delle altre nove Ferrari della Collezione Maranello Rosso, tuttavia, è andata a buon fine: solo un paio di loro sono state vendute a cifre inferiori alle stime d'asta, mentre due sono andate molto oltre.

Dino 206 GT (1969)

Stima d'asta € 370.000 - 520.000

Venduta per € 427.727

Sotto. Conservata nel museo di San Marino, è sopravvissuta al tempo in ottime condizioni di conservazione, a parte un piccolo segno sull'anteriore. Un ottimo risultato per lei, vicino al massimo della stima d'asta.

Ferrari 250 GTO (1962)

Stima d'asta € su richiesta

Venduta per € 28.501.458

Sotto. Record annunciato per questa vettura, che diventa così la più costosa della storia in un'asta pubblica. Molto al di sotto però del record di vendita raggiunto negli scambi tra privati, dove una "GTO", si vociferava, è stata trattata a circa 40 milioni di euro.

Ferrari 250 GT SWB (1962)

Speciale Aerodinamica

Stima d'asta € 3.000.000 - 5.200.000

Venduta per € 5.140.955

A destra. Una delle Ferrari più esclusive di Pininfarina e una delle quattro "Aerodinamica" costruite sul telaio della "250 GT SWB". Il primo proprietario la pagò 6.950.000 lire (78.180 euro di oggi). Con la vendita attuale si è rivalutata in 52 anni del 6576%. Più del 120% all'anno.

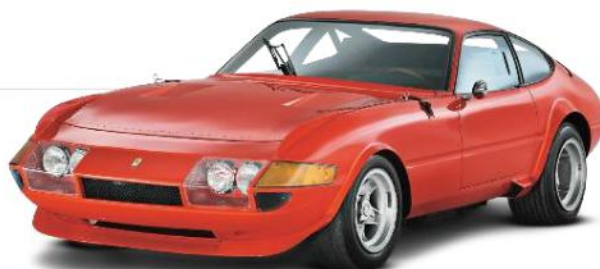




**Dino 166/246T F.2 Tasman
(1968-69)**

Stima d'asta € 900.000
1.800.000
Venduta per € 904.808

Sopra. Descritta come la più sexy delle monoposto Ferrari, questa F.2 è stata guidata tra gli altri da Chris Amon, Brian Redman e Tino Brambilla. Ottimamente conservata, è appartenuta prima al collezionista francese Pierre Bardinon e dal 1980 a "Maranello Rosso".



**Ferrari 365 GTB/4 Daytona
Competizione Vario (1969)**

Stima d'asta € 490.000 - 600.000
Venduta per € 699.169

Sopra. Ha iniziato la sua vita come vettura stradale e nel 1974 fu convertita alle corse dall'Autofabbrica Vario di Roma, con l'aggiunta di rollbar, parafranghi svasati, nuovi fari, spoiler anteriore, finestrini in plexiglas; venne anche riverniciata in rosso.



Ferrari 250 Mille Miglia (1953)

Stima d'asta € 6.700.000
9.000.000
Venduta per € 5.428.849

A sinistra. Splendido esempio di GT Ferrari col V12 tre litri, antesignana delle "250 Tour de France", "250 GT SWB" e "250 GTO". Primo frutto della collaborazione tra Ferrari e Pinin Farina. Venduta a una cifra inferiore a quella stimata, aveva creato aspettative molto più alte.



**Ferrari 512 BB Le Mans
Bellancauto (1981)**

Stima d'asta € 900.000
1.200.000
Venduta per € 740.297

Sopra. Acquistata nel 1981 dalla Scuderia Bellancauto di Roma, ha partecipato a numerose gare di durata, tra cui due 24 Ore di Le Mans. Per poi finire negli ultimi 30 anni nel museo di San Marino, ancora con i segni delle ultime battaglie. Aggiudicata a un valore inferiore a quello stimato.



**Ferrari 250 GT Cabriolet
prima serie (1957)**

Stima d'asta € 4.900.000
6.300.000
Venduta per € 5.099.828

Sopra. L'ottava di 40 unità costruite da Pinin Farina, fu esposta nel novembre 1957 al Salone di Torino. Il primo proprietario è stato un venezuelano, quindi è passata alla Collezione Maranello Rosso. Per lei una quotazione finale rispettosa della stima d'asta.



Ferrari 312 T3 F.1 (1978)

Stima d'asta € 1.100.000
1.500.000
Venduta per € 1.727.361

Sopra. È la vettura con cui la Ferrari ha partecipato al Mondiale 1978 e fu progettata da Mauro Forghieri (telaio 033). Alla guida si sono alternati Carlos Reutemann e Gilles Villeneuve. Il prezzo battuto, superiore alla stima d'asta, è un giusto premio alla sua storia.

Ferrari 365 GTC (1969)

Stima d'asta € 560.000
750.000
Venduta per € 641.591

A destra. Uscita dalla Pininfarina nel 1969, è entrata nella Collezione Maranello Rosso nel 1980. Ancora originale in ogni sua parte e nel color Marrone Colorado con interno beige, ha confermato le quotazioni in forte crescita registrate da questo modello.



California dreaming

UN CARICO DI MILIONARIE

Mercedes Type 35R Raceabout (1911)

Stima d'asta € **1.865.000**
2.600.000

Venduta per € **1.890.190**

Sotto. Tra le prime auto sportive degli Stati Uniti, è uno dei pezzi più rari e più ambiti per i collezionisti d'Oltreoceano. Questa, in particolare, è stata conservata dalla stessa famiglia fin dal 1949. Quotazione in linea con il valore stimato.

Nel weekend con l'offerta di auto da collezione più ricca dell'anno sono sempre le Ferrari le più desiderate e le più quotate. Il record della "250 GTO" di Bonhams è solo la conferma più eclatante della solidità degli investimenti su tutto ciò che è di colore rosso e ha sul cofano un Cavallino.

RM Auctions, per esempio, ha toccato quota 19,7 milioni di euro con una Ferrari "275 GTB/C Speciale" del 1964, mentre Gooding è arrivata a 11,3 milioni di euro per una "250 GT Spider California SWB" del 1961, ambedue entrate subito nella top ten delle vetture più care di sempre. Tuttavia, anche se i 399 milioni di dollari di fattu-

rato raggiunto in California corrispondono a un aumento del 27,8% rispetto al 2013 (312.100.000 dollari, fonte Hagerty), molte vendite sono andate in porto a cifre inferiori a quanto pronosticato. Inizialmente gli addetti ai lavori si erano sbilanciati su un fatturato superiore ai 450 milioni di dollari, e l'idea che anche nel settore più redditizio dal punto di vista degli investimenti potessero fare capolino i primi segnali di recessione non aveva sfiorato nessuno di loro.

In una settimana, sei autorevoli Case d'asta (Bonhams, RM Auctions, Gooding & Company, Mecum, Russo and Steele e Rick Cole Auctions) ➤



Alfa Romeo 6C 2300B Mille Miglia Touring (1938)

Stima d'asta € **1.500.000**
2.240.000

Venduta per **invenduta**

A sinistra. Un modello simile è stato battuto, sempre da Gooding nel 2008, a 1.936.214 euro. Una cifra in linea con la stima d'asta del modello proposto oggi, proveniente da una collezione privata svizzera. Però non ha raccolto entusiasmi.



Ferrari 275 GTB/4 (1967)

Stima d'asta € **5.965.000**
8.950.000

Venduta per € **7.602.810**

Sotto. Consegnata a Steve McQueen sul set di "Bullitt", è rimasta quattro anni di sua proprietà. Nel 2013 è stata restaurata dalla Ferrari. Grazie alla sua fama, la quotazione è al top.





Aston Martin DB3 S (1955)

Stima d'asta € 3.730.000
5.220.000

Venduta per € 4.109.110

Sopra. Nel 1955 una "DB3 S" ottenne il secondo posto a Le Mans, il miglior risultato di sempre per la Aston Martin alla "24 Ore". Questa vettura è una delle venti costruite.

Alfa Romeo 6C 2500 Cabriolet (1939)

Stima d'asta € 3.730.000
5.220.000

Venduta per € 2.995.820

A lato. Fu acquistata nel 1939 da Gigi Koelliker e poi ricarrozata da Pinin Farina. Il disegno è accreditato a Mario Revelli de Beaumont.

Lancia Aurelia PF 200 C Spider Pinin Farina (1953)

Stima d'asta € 754.000
1.120.000

Venduta per € 821.822

Sotto. Un prezzo elevato per una delle probabili tre-quattro "PF 200" rimaste delle otto costruite da Pinin Farina, di cui la metà coupé. I dati non sono certi perché un incendio distrusse parte della documentazione. Il telaio è quello dell'"Aurelia B52".

Tucker 48 (1948)

Stima d'asta € 1.050.000
1.200.000

Venduta per € 1.173.985

A destra. Una delle più leggendarie auto americane, seppur prodotta in soli 51 esemplari. Questa è del 28 ottobre 1948 (la Tucker folliò il 3 marzo 1949). Nel 1990 fu pagata 500.000 dollari. Meglio è andata a Gooding, che ha venduto un'altra Tucker a 1.524.121 euro.



Ferrari 275 GTB/C Speciale Scaglietti (1964)

Stima d'asta su richiesta
Venduta per € 19.723.730

Sotto. Prodotta in soli tre esemplari è, da questo punto di vista, più rara della "250 GTO", della quale rappresenta l'evoluzione. La quotazione è inferiore di 10 milioni di euro rispetto alla "GTO" stessa, ma è comunque il quarto miglior risultato di sempre per un'auto d'epoca.



Maserati 250 F (1956)

Stima d'asta € 3.000.000
4.480.000

Venduta per € 3.460.167

Sopra. Una delle vetture da gran premio più ambite. Ha vinto il G.P. d'Italia a Monza nel 1956 con Moss ed è forse la miglior monoposto del Tridente. La quotazione è in linea con la stima d'asta.

hanno messo in vendita nella penisola californiana ben 1235 lotti tra vetture, moto e automobili d'epoca.

Complessivamente, 745 dei 1235 lotti proposti (60%, come nel 2013) sono stati venduti (erano 749 su 1251 lo scorso anno), con una media di 535.648 dollari a lotto (416.696 nel 2013), segno che, nonostante tutto, i valori per le auto d'alta collezione per ora non calano, anche se l'esuberanza del passato sembra si sia un po' smorzata. Tra le vere sorprese, da segnalare 1.400.544 euro pagati per una Lamborghini "Countach LP 400" del 1974, 1.441.736 euro raggiunti da una BMW "507" del 1958, i 750 mila euro di una Porsche "911 Carrera 2.7 RS", i 78 mila euro di una "Bianchina Trasformabile" del 1961 e i 940 mila euro di una Lamborghini "Miura S" del 1969.



Alfa Romeo 6C 1750 SS spider (1929)

Stima d'asta € 1.050.000
1.420.000
Venduta per € 626.125

A sinistra. Una delle superstiti di questo modello che ha portato all'Alfa Romeo numerose vittorie, tra cui due Mille Miglia e una Targa Florio. La carrozzeria è stata modificata nel 1936. Esemplare venduto a un prezzo molto inferiore al previsto.

Maserati 5000 GT Frua (1963)

Stima d'asta € 1.640.000
2.165.000
Venduta per **invenduta**

Sopra. Esposta nel 1962 al Salone di Ginevra e di Parigi, è una delle più affascinanti Maserati esistenti e una delle sole due vestite da Frua. Tutto ciò però non è bastato a scatenare gli entusiasmi, che non sono andati oltre a un'offerta di 1.348.000 euro.



Ford GT 40 Roadster Prototipo (1965)

Stima d'asta € 5.970.000
7.460.000
Venduta per € 5.190.251

Sotto. L'unica "GT 40 Roadster" rimasta delle quattro costruite, ancora nella configurazione originale. La quotazione è risultata poco più alta di quella ottenuta dalla "GT 40" berlina venduta in maggio a 5.048.000 euro.

Alfa Romeo Giulia TZ (1965)

Stima d'asta € 930.000
1.120.000
Venduta per € 764.294

A destra. Una delle 112 vetture prodotte dall'Autodelta, che con le "TZ" ha vinto Targa Florio, 24 Ore di Le Mans, 12 Ore di Sebring, 1000 Km del Nürburgring, Tour de Corse e Coppa delle Alpi. Piuttosto rara, ha tuttavia strappato una quotazione inferiore alle aspettative.



Classic

ci vediamo il...

Club Italia

1994-2014

7 Settembre: **MAGREGLIO**

Le Alfa Classic
a Magreglio ospiti
dell'ing.
Nicola
Romeo



14 Settembre: **MORIMONDO**

1° Rotary Historica

21 Settembre: **BRESCIA**

Il Lancia Classic
al Museo
Mille Miglia



23 al 26 Ottobre: **PADOVA**

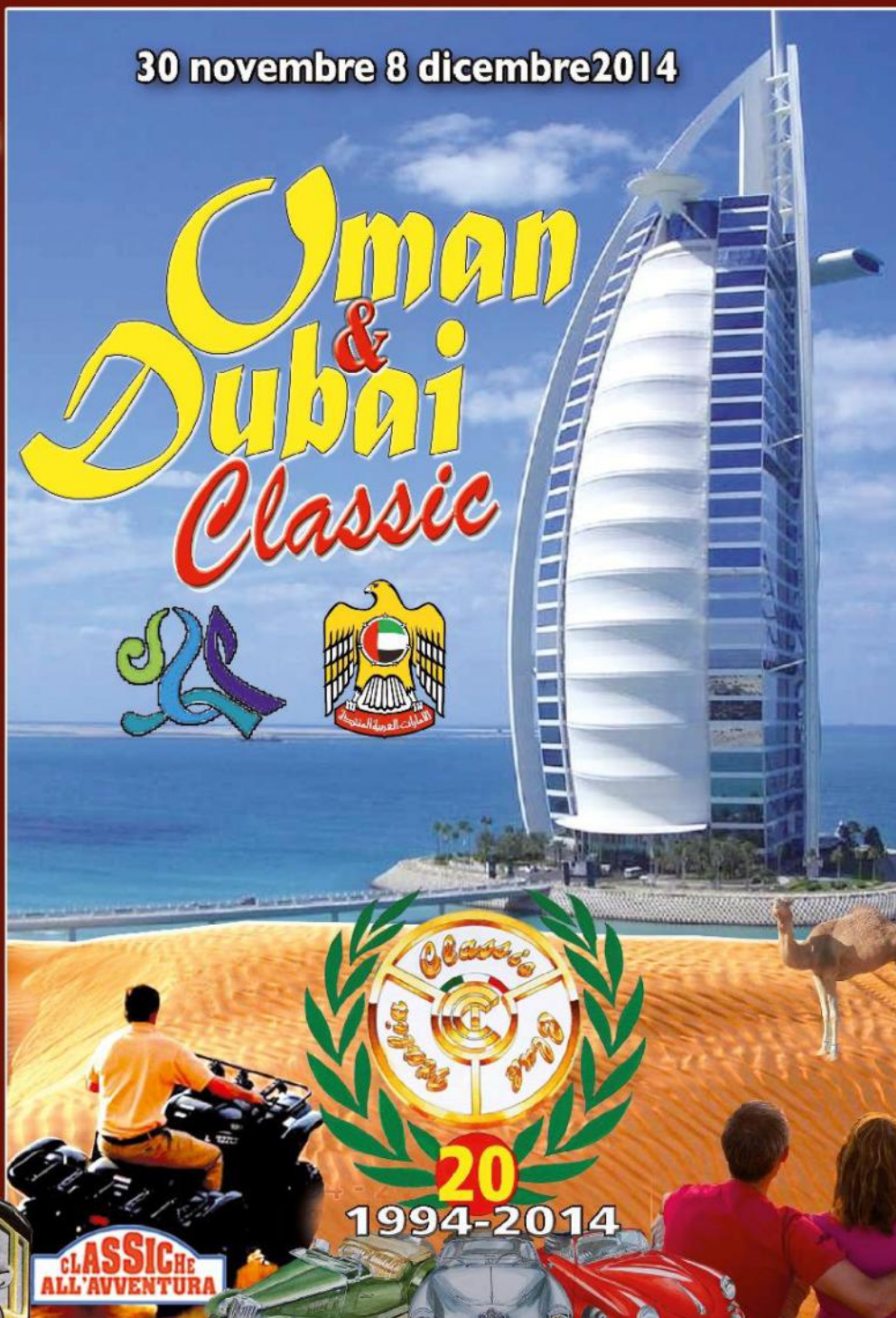
Fiera Auto d'Epoca

Classic ELEGANZA A STRESA



30 novembre 8 dicembre 2014

Oman & Dubai Classic



Segreteria:

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

Registro Storico:

Tel. 3663956474 - da lunedì, a venerdì ore 15,30-18,30

RADUNI, CONCORSI E REGOLARITÀ

Settembre

1-6 CLASSIC TOUR (FC)

Evento turistico Asi con prove organizzate dal Collectors Historic Car Club di Cesena. Tel. 333 2823746, www.hcccesena.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 da 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.

5-7 CONCORSO NAZIONALE DI ELEGANZA (TO)

Organizzato a Villa Rey, Torino, dall'Asi. www.asifed.it

6 COPPA UGO BARONE (PE)

Regolarità formula Asi organizzata da Pescara Corse Veteran Car Club. Tel. 085 72805.

6-7 CITTÀ DI LUMEZZANE AUTO STORICHE (BS)

Gara di regolarità classica, valida per il campionato italiano Csaì, organizzata da Lumeventi. Tel. 390 30826523. www.cittadilumezzane.it

6-7 50 MIGLIA DELLE COLLINE PISANE (PI)

Manifestazione di regolarità turistica Csaì organizzata dalla Scuderia Automobilistica Kinzica. www.scuderiakinzica.it

6-7 COMO E IL LARIO CON L'ARDEA

Raduno dedicato alle 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 SVOLTE DI POPOLI CLASSICA (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)

Manifestazione Asi organizzata dal Club Salerno Autostoriche. www.clubsalernoautostoriche.it

7 GITA SOCIALE AL POLICORO VILLAGE (MT)

Gita sociale Asi organizzata da Policoro Corse Veteran e Sport Club. Tel. 0835 972127.

7 BURGHYCUSTOMMEETING (MI)

Raduno per auto e moto d'epoca americane, con varie iniziative, al Burghypark di Cerro Maggiore. Tel. 0331 512855.

10-14 VIAGGIO IN GRECIA

Gita sociale Asi organizzata dal Veteran Car Club Valle d'Itria. Tel. 080 4800534, 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 (PD)

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 PROVINCIA DI RAGUSA

Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione classica organizzata dal Veteran Car Club Ibleo. www.vccibleo.it

12-14 CONCORSO D'ELEGANZA DI TAORMINA (ME)

Concorso d'eleganza organizzato

dall'Automotoclub del Minotauro. Tel. 0942 557726, www.automotoclubdelminotauro.it

13 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)

Evento Asi di regolarità con strumentazione libera organizzato dalla Scuderia Veltro. www.scuderiaveltro.it

13-14 COPPA DEL GRAN SASSO D'ITALIA (AQ)

Manifestazione di regolarità turistica Csaì organizzata da Ac Aquila. www.laquila.aci.it

13-14 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, la domenica il Concorso d'Eleganza Giardini della Reggia di Caserta. www.coppadeiborbone.com

13-14 IL FIUME POTENZA DALLA SORGENTE ALLA FOCE (MC)

Raduno organizzato dalla Scuderia Marche Club Motori Storici. Tel. 0733 260131.

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 SAPERI E SAPORI (BN)

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

14 RADUNO REGISTRO STORICO INNOCENTI (MI)

Primo raduno nazionale dedicato alle autovetture del marchio presso gli ex stabilimenti Innocenti di Lambrate. www.registroinnocenti.org

18-20 ELBA GRAFFITI TROFEO LOCMAI (LI)

Gara Csaì di regolarità sport organizzata da Ac Livorno Sport. www.rallygrafitinet

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/43936913313733/?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 G.P. NUVOLARI (MN)

Considerato secondo solo alla Mille Miglia, il Gran Premio Nuvolari va in scena dal 1991. Grande Evento Csaì organizzato da Scuderia Mantova Corse. www.gpnuvolari.it

19-21 OLD RALLY (BO)

Gita sociale Asi organizzata dal Club Romagna 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.cametp.it

20-21 MONTAGNE D'ARGENTO (TN)

Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione libera organizzata da Scuderia Trentina Storica. Tel. 0461 090515, www.scuderiatrentinastorica.it

20-21 TROFEO PIEVE (PG)

Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione libera organizzata da Automotostoriche Altotevere. www.amsaltotevere.it

**20 - 21 RIEVOCAZIONE
PONTEDECIMO-GIOVI (GE)**

Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione libera organizzata dal Veteran Car Club Ligure. Tel. 010 357971, www.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>

**20 - 21 RADUNO NAZIONALE
BIANCHINA CLASSIC
CLUB (PC)**

Raduno nazionale per il 25° anno dalla nascita del Bianchina Classic Club, che si svolgerà a Castelponzone e Castelvetro Piacentino. www.bianchina.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
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 dei cambi di stagione. www.pianpianoarriviamo.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

**21 GIULIETTA SPRINT VS
ALFETTA GT: SFIDA
ALL'ULTIMO ROUND (PN)**

Raduno organizzato dalla Scuderia Bellunese Alfa Romeo aperto a tutti i possessori di Alfa Romeo storiche e moderne per celebrare i sessant'anni della "Giulietta Sprint" e i quarant'anni dell'"Alfetta GT". www.scuderiabellunesealfaromeo.eu

**21 AUTO D'EPOCA
E SUPERCARS
A DESENZANO DEL GARDA**

Raduno sul lungolago di Desenzano (BS), con trasferimento a Peschiera del Garda, organizzato dal Club Peschiera Motori. Tel. 045 7553700, oppure 348 2640775.

**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 LA TOSCANA
E LE SUGENTI (AR)**

Evento turistico Asi senza prove per auto ante 1975 organizzato dai club toscani federati Asi in collaborazione tra loro. www.toscanagenti.it

27 - 28 MEMORIAL MORANDI (MN)

Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione classica organizzata dal Club Auto Moto Storiche Castiglione (MN). www.camsc.it

**27 - 28 PARMA-POGGIO
DI BERCELO**

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 dall'Autoclub Luigi Fagioli. www.luigifagioli.com

**27 - 28 TROFEO AIDO
M. GIOVANELLI (BS)**

Gara di regolarità classica Csaì organizzata da Aido Gardone V.T. www.trofeoaido.org



**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

**27 - 28 SAMBA SUMMIT &
VETERAN VOLKSWAGEN
SHOW A MERANO (BZ)**

Raduno organizzato dal Club Volkswagen Italia aperto anche a veicoli commerciali "Typ 2" e a "Typ 1", "Typ 3" e "Typ 14" di costruzione antecedente al 1967. www.clubvolkswagenitalia.it

**27 - 28 RADUNO TRIUMPH
SPITFIRE NEL
GARGANO (FG)**

Raduno di modello organizzato a Ischitella (FG) dal Registro Italiano Triumph Spitfire. www.registrospitfire.com

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 dall'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 da 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 RADUNO FIAT 1400 - 1900
E DERIVATE (SI)**

Evento tematico Asi organizzato dall'Automotoclub Ruote Antiche. Tel. 0577 596363, www.arasiena.it

4 TROFEO MILANO (MI)

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 dall'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
DE L'EROICA (SI)**

Evento turistico senza prove Asi organizzato dal Siena Club Auto Moto Epoca. Tel. 0577 274732, www.scomesiena.com

**4 - 5 TROFEO MARCO 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 (PC), organizzata dal Club Piacentino Automoto 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.cortonaclasiccars.it

**5 MOTUS VIVENDI
COLORNO
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.vccebernardi.it

5 RASSEGNA FIAT 500 (PZ)

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

**5 LA RIVIERA DI ULISSE
FIAT 500 1936-1955 (LT)**

Raduno di modello organizzato al Golfo di Gaeta dal Topolino Autoclub Italia. www.topolinoautoclubitalia.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.astebilancieri.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

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 dal 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° ANNIV. (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.classicarclubnapoli.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. www.camef.it

18-19 TROFEO D'ELEGANZA ALLA 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 dall'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.

19 CASTAGNATA D'AUTUNNO (BG)

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

19 PASSEGGIATA D'AUTUNNO (BS)

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

19 CRONOSCALATA MOLINA-QUATTROVENTI (PI)

Evento turistico con prove Asi organizzato dalla Scuderia Automobilistica Kinzica. Tel. 050 950270, www.scuderiakinzica.it

19 SALITA A BERCETO (PR)

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

25-26 HISTORIC LORENZANA CRESPIA CUP (PI)

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

26 ITESORI DI MESSAPIA (LE)

Gita sociale Asi organizzata da Messapia Automotoclub Storico. Tel. 330 632166, www.messapiadub.org

26 RADUNO D'AUTUNNO (CZ)

Gita sociale Asi organizzata dal Nausicaa Veteran Car. Tel. 0967 528553, www.clubnausicaa.it

30-2/11 TOUR DELLA PENISOLA (NA-SA)

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

Novembre

7 FUNGHI E TARTUFI (BO)

Manifestazione di regolarità Asi organizzata da Bologna Autostoriche. Tel. 328 751712, www.bolognautostoriche.it

7-8 TROFEO AC NOVARA 999 MINUTI

Gara Csaì di regolarità sport organizzata da Ac Novara. www.novara.aci.it

8-9 SAN MARINO REVIVAL (RSM)

Regolarità classica; campionato italiano Csaì. San Marino Racing Organization. www.smracingorganization.com

SALONI E MOSTRE-SCAMBIO

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 nel paddock dell'Autodromo Dino e Enzo Ferrari va in scena la trentasettesima edizione della celeberrima mostra-scambio. www.mostrascambioimola.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 a San Polo d'Enza. Tel. 338 8216385.

20-21 BERGAMO

Mostra-mercato per auto e moto d'epoca e custom, presso Aeroclub Bergamo. E-mail: 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.expositionservice.it

21 UN MILIONE DI GIOCATTOLE (CR)

Una mostra-mercato del giocattolo d'epoca e da collezione, aperta nella frazione Cavatogiozzi del comune di Cremona. www.aigec.it

27-28 MOSTRA SCAMBIO INTERNAZIONALE CAORLE (VE)

Mostra-mercato di auto, moto e automobilia organizzata da Epoca Car. www.epocacar.com/mostre.htm

27-28 CITTÀ DI VILLA FRANCA (VR)

Mostra-scambio organizzata dal Veteran Car Club Enrico Bernardi. www.vccbernardi.it/raduniemanifestazioni.html

28 SANTHIÀ (VC)

Mostra-scambio di 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 automobilia alla Fiera di Parma. Tel. 0521 9961, antiques@fiereparma.it

4-5 EXPORIVAGARDA PRIX (TN)

Presso il quartiere fieristico, mostra-scambio per 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 delle Capannelle, sulla via Appia, una mostra-scambio d'auto, moto, ricambi, accessori, oggettistica militare d'epoca. www.millenniummotori.it



4-5 AUTO E MOTO D'EPOCA A 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'Associazione Italiana del Giocattolo d'epoca. www.aigec.it

11-12 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

Mostra-scambio presso la Fiera di Faenza. Tel. 331 9235411, www.fierafaenza.it

12 MOSTRA SCAMBIO A SAN POLO D'ENZA (RE)

Mercatino per auto e moto d'epoca, ripetuto ogni seconda domenica del mese, presso il centro commerciale Pontenovo a San Polo d'Enza. Tel. 338 8216385.

17-19 MOSTRA-SCAMBIO CIRCUITO NUVOLARI (PV)

Auto, moto e cicli, con esibizione in pista, al Circuito Tazio Nuvolari di Cervesina (PV). Tel. 347 4575496.

GARECLASSICHE

18-19 SALON AUTOMÉDON (F)
Al Parc des Expositions di Parigi-Le Bourget. www.automedon.fr

18-19 PESARO
Mostra-mercato alla Fiera. Tel. 0541 731096. www.museumotociclo.it

23-26 PADOVA
Auto Moto d'Epoca presso la fiera. Con la presenza di Case automobilistiche, ricambisti, Club. www.autoemotodepoca.com

25-26 BUSTO ARSIZIO (VA)
A Malpensa Fiera, mostra-scambio. www.automotodepoca.eu

26 SANTHIÀ (VC)
Mostra-scambio per auto e moto classiche e d'epoca in piazza Aldo Moro. www.alpimotoclub.com

Novembre

7-9 NOVEGRO (MI)
Mostra scambio presso il Parco Esposizioni di Novogro. www.parcoesposizioninovegro.it

9 UN MILIONE DI GIOCATTOLI
Una mostra-mercato del giocattolo d'epoca e da collezione, aperta nella frazione Cavatogiozzi del comune di Cremona. www.aigec.it

9 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.

15-16 MORCIANO (RN)
Mostra-scambio auto, moto e cicli d'epoca alla Fiera di Morciano di Romagna (RN). Tel. e fax 0541 731096 3471844267. mostrascambio@morciano@gmail.com

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.gruppoperonirace.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 Tecno Racing Service.

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 RALLYE ELBA STORICO TROFEO LOCMA (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

27 RALLY STORICO CITTÀ DI BASSANO (VI)
Rally storico organizzato da Bassano Rally Racing. www.bassanorally.it

Ottobre

4-5 PERONI RACE WEEKEND 8 IMOLA (BO)
Campionato italiano Csaì velocità in circuito. www.gruppoperonirace.it

4-5 CHALLENGE FORMULE STORICHE 2014 - IMOLA (BO)
Campionato riservato alle vetture storiche con ruote scoperte, organizzato da GPS Classic. www.challengeformulestoriche.it

4-5 ALFA REVIVAL CUP - IMOLA
Campionato riservato alle vetture di Arese, organizzato da GPS Classic. www.alfarevivalcup.it

11-12 RALLY DUE VALLI HISTORIC (VR)
Rally storico valido per il campionato italiano Csaì, organizzato da Automobile Club Verona. www.verona.aci.it

10-12 CIVIDALE-CASTELMONTE (UD)
Cronoscalata Csaì organizzata da Red White Cividale. www.scuderiaedwhite.com

CALENDARIO ASTE

Settembre

■ 13 BONHAMS GOODWOOD REVIVAL (GB)

Durante il Goodwood Revival, nei pressi di Chichester, nel Sud dell'Inghilterra. www.bonhams.com/departments/CAT-MOT/

Ottobre

■ 6 BONHAMS PRESERVING THE AUTOMOBILE (USA)

Alla Simeone Foundation di Philadelphia. www.bonhams.com/departments/MOT-CAR/

■ 8 H&H CLASSIC DUXFORD (GB)

All'Imperial War Museum di Duxford, nei pressi di Cambridge. www.classic-auctions.com/

■ 10-11 RM AUCTIONS HERSHEY

In occasione dell'AACA Eastern Division Fall Meet. www.rmuctions.com

■ 11 COYS ASCOT RACECOURSE AUCTION (GB)

Al famosissimo ippodromo di Ascot, ad Ovest di Londra. www.coys.co.uk



OLDTIMER-YOUNGTIMER-CLASSICS-PARTS

VETERAMA®
THE BIGGEST MARKET IN EUROPE

VETTURE & MOTOCICLETTE

FIERA PER PEZZI DI RICAMBIO PER OLDTIMER
260.000M² AREA APERTA - 15.000M² CAPANNONE - 4.000 ESPOSITORI
INPIU' DI 45.000 VISITATORI

10-12 OTTOBRE 2014 | GERMANIA | MANNHEIM - AREA DEL MAIMARKT
VEN. 12.00-20.00 (BIGLIETTO INSIDER) | SAB. 8.30-18.00 | DOM. 8.30-16.00 | WWW.VETERAMA.DE | TEL. 0049 (0) 6203-13507

CASTELLO  SFORZESCO



C.M.A.E. - CLUB MILANESE
AUTOMOTOVEICOLI D'EPOCA



4 OTTOBRE 2014
MANIFESTAZIONE TURISTICA CON PROVE DI ABILITÀ
Arrivo ed esposizione delle auto e moto nella Piazza d'Armi del Castello Sforzesco

CON IL PATROCINIO DI



VINCITORE "MANOVELLA D'ORO" 2009-2010-2011-2013



RUOTECCLASSICHE



C.M.A.E. - Via Goldoni, 1 - 20129 Milano - Tel. 02 76000120 - Fax 02 76008888 - E-mail: cmae@cmae.it

SCARICA IL PROGRAMMA E IL MODULO DI ISCRIZIONE DAL SITO <http://www.cmae.it>

COUPÉ TEDESCHE

AFFARI NEL TEMPO

La produzione automobilistica in Germania ha tradizionalmente previsto in passato, accanto alle berline, alcuni modelli coupé a 4 posti, che sono destinati a un sicuro avvenire come auto storiche. I vantaggi di acquistare queste coupé consistono nella tiratura più limitata rispetto alle berline da cui derivano e nei prezzi che (oggi) non se ne discostano invece molto. In un futuro più o meno prossimo, sono però destinati a prendere il volo. Quasi tutti questi modelli figurano già fra le youngtimer da cercare subito.

Le più appetibili tra le coupé tedesche portano il marchio BMW o quello Mercedes-Benz: le "Serie 3" più datate e le "Serie 6" sono già entrate nel novero delle auto da collezionare, sebbene per le "Serie 6" (sigla di progetto "E24") le quotazioni italiane siano ancora nettamente più basse rispetto a quelle in vigore in Germania. Da noi si possono acquistare a cifre attorno ai 5000 euro, mentre a Berlino e dintorni non basta il doppio. Fa eccezione, naturalmente, la potente "M635 CSI", che in Italia vale 13.000 euro. Ma anche in questo caso è rispettata la "regola del doppio", poiché in Germania gli esemplari in buono stato vengono scambiati a 25.000 euro.

Tra le Mercedes, le "CE" delle serie "W123" e "W124" sono anch'esse tuttora sottostimate, mentre le grosse "SEC" hanno già raggiunto livelli più elevati. Per chi è alla ricerca di oggetti ormai rari, perché decimati dalla rottamazione, Ruoteclassiche

consiglia di puntare su marche più "generaliste" che, nell'ambito delle coupé "alla tedesca" (cioè con 4 posti veri), hanno diversi modelli da offrire, soprattutto degli anni

70, 80 e 90. Volkswagen, per esempio, offre due gamme da non sottovalutare: le "Scirocco" e le "Corrado", dotate ambedue di meccanica affidabile e facilmente riparabile perché in comune con la diffusissima "Golf" dei rispettivi periodi di produzione. Entrambe, poi, offrono la cura di una costruzione semi artigianale (venivano assemblate dalla Karmann di Osnabrück). Con 1500-2000 euro si può già comprare bene, a patto di rassegnarsi a una ricerca sistematica. Puntate sulle versioni più potenti: per le "Scirocco" sono le "GLI" (anche a 16 valvole), che hanno gli stessi motori delle "Golf GTI". Per le "Corrado", meglio scovare una "G60" con compressore volumetrico, oppure una "VR6". Tanto i prezzi sono comunque bassi.

In casa Opel, accanto alla più compatta "Manta" dal prestigioso palmarès agonistico, si possono trovare le "Commodore GS/E" e le "Monza". Trovarne una è quasi un miracolo, ma la remunerazione economica nel medio termine è assicurata. Anche perché nel Nord Europa c'è già stata. Identico discorso per le Ford: le "Capri" da noi valgono tuttora pochissimo (2-3500 euro al massimo), tranne naturalmente le corsaiole "RS" che fanno categoria a sé. Sottostimate pure le "Puma" e le "Cougar", che oggi si comprano "a peso", ma che tra dieci anni potrebbero regalare delle soddisfazioni.

Infine le Audi: le gemelle (povere) delle "Quattro", chiamate negli anni Ottanta semplicemente "Coupé", si possono acquistare al prezzo di 4 gomme nuove per una berlina media: assicurarsene una è senz'altro un buon investimento. Come lo è già stato, d'altronde, per chi ha avuto il coraggio di mettere da parte ieri un'Audi "100 Coupé" degli anni Settanta, investendo quattro soldi. E oggi assiste alla rivalutazione costante del suo piccolo tesoretto... 

Quotazioni invitanti

Sotto. La Mercedes "CE" serie "W123": 4500 euro per le "230 CE" e 5500 per le "280 CE" 6 cilindri.

In basso. La BMW "Serie 6": motori a 6 cilindri e prezzi da 4500 a 6000 euro.



UN PONTE FRA DOMANDA E OFFERTA

- La scheda e le istruzioni per pubblicare gli annunci sono a pagina 178.
- Le inserzioni a pagamento (operatori commerciali, con foto o fondo colore) hanno la precedenza.
- Ogni scheda può contenere una sola inserzione per una sola vettura.
- È possibile utilizzare schede fotocopiate.
- Il quadratino rosso (■) contraddistingue le inserzioni degli operatori commerciali.

LANCIA DILAMBDA

visibile a TREVISO,



1928, verde, bellissima, interni originali, Asi, vettura conservata, astenersi perditempo, prezzo impegnativo **3483583890**

LINGOTTI ARGENTO

visibile a ALESSANDRIA,



Grandi marchi auto italiane, 30 lingotti argento 50x32 mm, 25 grammi cad., massicci 925, cofanetto con marchi originali, smaltati con sistema lacca cinese, acquistati nel 1983 e fior di conio, € 2500 **3355950913**

VENDO AUTO

ALFA ROMEO

1300 JUNIOR SPIDER OSSO DI SEPPIA, 06/1968, verde, esemplare 401 primo mese di produzione, matching numbers, rara e di altissimo livello, magnifica, targhe nere, documenti e attrezzi originali, autoradio Autovox, iscritta Riar, a richiesta invio numerose foto, € 29.000, visibile a MILANO,



3494937814

146 JUNIOR, grigio metallizzato, km 65.000, perfetta in tutto, unico proprietario, box, no clima, treno gomme inverno con cerchi in lega Alfa originali, € 3000, visibile a PESARO,

330622560

1600 SPIDER (DUETTO), 1967, rosso 514, restaurata in tutto: motore, cambio, sospensioni, freni, riverniciata da zero, capote nuova, tappezzeria pelle, gomme Vredestein misure originali, auto di provenienza Usa, titolo e dogana già pagati, da immatricolare, € 27.000, visibile a NAPOLI,

3496396952 - 0817645719

164 TWIN SPARK, completa e funzionante, motore ok, km originali, no documenti, solo per pezzi di ricambio, prezzo modico, visibile a Treviso,

3396994058

2000 GT VELOCE, 1972, rosso, ottime condizioni generali, motore S12 originale, revisione 2015, € 18.000

3332234894

2000 SPIDER TOURING, ASI targa oro, bellissima, visibile a Pesaro, € 55.000

3470907037

2000 SPIDER TOURING, 1959, rosso, causa inutilizzo, prezzo Ruoteclassiche, visibile a Locate Triulzi,

3482646266

2600 SPRINT, 1966, visone, interni in pelle, conservata, targhe originali, molto bella, € 24.000

3470907037

75 TURBO QUADRIFOGLIO VERDE, 1990, rosso, idroguida e cerchi in lega, scambio con Giulia GT Scalino, visibile a Roma, € 13.000

3403937715

ALFASUD TI, 1980, bianco, pronta storica, HTP, partecipato a rally storici, visibile a Palermo, € 13.000

3480063988

ALFETTA 2.0 L, 1979, beige, condizioni molto buone, targa originale, usata regolarmente, visibile a Torino,

3398818341

ALFETTA GTV 2000, 1981, grigio scuro metallizzato, carrozzeria e interni belli, pompa frizione nuova, gomme nuove, meccanica in ordine, ASI, visibile a Varese, € 8500

3348688916

SPIDER 2000, 1989, nero, in buone condizioni, 2000 cc, targa nuova, gomme nuove, visibile a Brescia, € 8500

3661991552

SPIDER PININFARINA, 1991, bianco, modificato dalla Pininfarina, in tutto 120, questa è il n. 87, motore 2000 iniezione, servosterzo, vetri elettrici, vettura perfetta, visibile a CISTENA (LT),



3381467130

GIULIA GT JUNIOR 1.3, 1970, rosso 501, sana, funzionante, sempre in box, pochi chilometri, ferma dal 1992 per inutilizzo, foto a richiesta, visibile a Sibari (CS),

3382340826

GIULIETTA 1.6, 1982, beige, usata regolarmente, motore, interni e carrozzeria perfetti, visibile a Torino,

3398818341

GIULIETTA SPIDER III SERIE, 1961, grigio, da restauro, provenienza Stati Uniti, 1300cc, senza motore, cambio, sedili, cappotta, fondi nuovi appena fatti, € 12.000, visibile a EMPOLI,

3477443740


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



PNEUMATICI IN FORMA, ANCHE DA FERMI.

AUTOSHOES è stato progettato per evitare la decompressione e l'ovalizzazione dei pneumatici, quando l'auto deve rimanere in garage per un lungo periodo. E' un prodotto brevettato, elegante, sicuro, economico e facile da utilizzare. Disponibile in Kit da 2, 4 o 6 pezzi. Adatto ad autovetture, camper e roulotte. Basta predisporre le "pedane" e salirvi con la vettura, il peso dell'auto grazie alla superficie concava di Autoshoes si distribuirà su un'area maggiore del pneumatico, salvandolo dalla deformazione". Per maggiori informazioni visita il sito www.covercar.com



AUTOSHOES
 THE ORIGINAL ITALIAN WHEEL KIT SAVES. | BY COVERCAR

BY CONFEZIONI ANDREA srl Via Friuli, 8 21100 Varese Italy Tel 0332 261562 Fax 0332 810656 info@covercar.com

GTV 2.5, 1981, rosso, specchietti e cristalli elettrici, tettuccio apribile, km 165.000, ottime condizioni, € 8500, visibile a FORLÌ,



0543721333

SPIDER 2000i CAT, 1994, rosso, perfetta, iscritta e omologata Riar e Asi, hardtop, hi-fi, € 18.000 trattabili, visibile a MODENA,



3356529717

AUDI

80 CD TURBODIESEL, 1983, grigio metallizzato, iscritta Asi, rara, perfette condizioni carrozzeria/meccanica/interni, sempre in box, antifurto elettronico, clima, stereo, tettuccio apribile, cerchi in lega, km 99.000, numerosi ricambi, no perditempo, telefonare ore serali, € 3000, visibile a MILANO,



024231092

AUSTIN HEALEY

LENHAM COUPÉ LE MANS, 1966, verde, 1275 cc, guida a sinistra, raggi, freni a disco Motolita, restauro totale, documenti italiani, ASI, rara, visibile a Roma, Tratt. ris.

3388932285

AUTOBIANCHI

■ **BIANCHINA PANORAMICA**, 1967, verde, funzionante, unico proprietario, documenti originali, revisionata

3389369456

BIANCHINA PANORAMICA DECAPOTTABILE, 1964, bianco, tetto grigio, in ottimo stato, tagliando e controllo eseguito, gomme e batteria nuovi, ASI, visibile a Milano, € 4800

3385332102

BENTLEY

MARK VI CABRIOLET, 1951, da restauro impegnativo, provvista del suo motore, versione Park Ward, visibile a Fucecchio, € 12.000

3477443740

BMW

318i, 1993, nero, unico proprietario, cc 1800, benzina, km 137.000, solo manutenzioni BMW, gommata, iscritta ASI, visibile a Torino, € 3800

3388777422

CHEVROLET

CORVETTE C3, 1978, rosso, rara 25° anniversario, cambio automatico, interni rossi, già targata italiana, da lieve restauro, visibile a Brescia, € 15.000

3288346184

CITROËN

2 CV CHARLESTON, 1984, grigio, ottime condizioni, targa originale, iscritta ASI, visibile a Bergamo, € 5500

3356969914

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 Citroen, 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 Citroen, visibile a TREVISO,



3209652050

MEHARI, 1985, beige, pari al nuovo, km reali 26.000, no perditempo, sempre garage, solo uso mare, collaudata, freni a disco. Da privato, visibile a Genova, € 9500

3355604632

SM, 1971, vert des tropiques, ottime condizioni meccanica e interni, carrozzeria buono stato, Asi, radio originale Autovox, uso regolare e manutenzione accurata, auto affidabile, nessun lavoro da prevedere, vari ricambi a parte, € 26.000 parzialmente trattabili, visibile a PESARO,



3296231824

DAIMLER

SP 250 DART, 1960, rosso, ruote raggi soft e hardtop, meccanica ok, visibile a Genova, € 25.000

3477976676

FERRARI

348 TS, 1992, rosso, tagliando cinghia appena eseguito, marmitta Bartoli, manutenzione documentata, km 46.000, visibile a Pavia, Tratt. ris.

3395273648

MUSSO GOMME
pneumatici per vetture e moto da collezione

DISPONIBILI PNEUMATICI PER FIAT 500 125 R12 CON FASCIA BIANCA

AMPLIA DISPONIBILITÀ PNEUMATICI FASCIA BIANCA
ANCHE PER 800, 1100, MAGGIOLONE, MERCEDES, AUTO AMERICANE

DISPONIBILITÀ PNEUMATICI MOTO

DISTRIBUTORE PER L'ITALIA

MICHELIN

Firestone **WAYMASTER** **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

GALVANICA SPINO D'ADDA snc
PULITURA, SABBIAIATURA E LUCIDATURA

SU TUTTI I TIPI DI METALLI CON:
RAMATURA A SPESSORE,
NICHELATURA, CROMATURA, DORATURA, ARGENTATURA.

INOLTRE SI ASSICURA UN RESTAURO COMPLETO
SU TUTTI I PEZZI DELLA VOSTRA AUTO O MOTO.

Via dell'industria, 16 - 26016 SPINO D'ADDA (CR)
Tel. 0373-965359 - Fax 0373-980726
e-mail: info@galvanica-spino.it www.galvanica-spino.it

CERCHI per auto d'epoca
dagli anni '60 ad oggi

Reperimento cerchi rari

DAVIDE TASSI

Via Marconi 35 - 44012 BONDENO (FE)
Cell. 347/2511545 - tassidavide@yahoo.it
www.cerchiautodepoca.com

**PER CARBURATORI
AUTO
STORICHE**

CELL. 338-3146038

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

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.



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 estrini laterali apribili tutto perfetto senza tagli, ruota di scorta, solo 33.000km, impeccabile sopra e sotto. *Love me!*



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!*



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!*



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 5° spinge parecchio. *SUMMER!*



MERCEDES SL 300 24v CATALITICO 231cv GPL può entrare nei centri storici, colore grigio medio metallizzato, capote perfetta e funzionante, disponibile l'Hard-Top in tinta vettura, cerchi da 17" frangivento, ruota di scorta, clima automatico, 2 airbag, servosterzo, tergicristallo, dentro e fuori sembra quasi una chitarra zero. *SUMMER!*



MASERATI MISTRAL 3.7 *ASI TARGA ORO 05/1966 AM 109 Conservata al 100%, carrozzeria impeccabile, targhe nere, motore, cambio, frizione perfetti, 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, cuoio del cruscotto color sabbia, bloccasterzo con serratura. *Affeziosa!*



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!*



FORD POPULAR 1.2 *ASI* Azzurra 01/1954 Funzione perfettamente, marce, freni e sterzo sono più che perfetti per un'inglesiina 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 1.100 H LUSO *ASI* 04/1959 Restaurata da Professionisti, targhe nere, gomme con banda bianca, documenti, carrozzeria verde con tetto grigio, interni oltre la perfezione, cambio al volante, portiere controvento. *Da innamorarsi!*



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!*



JEEP WRANGLER 4.0 177cv 09/2001 SOLO 45.000KM, CLIMA MAI fuoristrada, appena effettuato tagliando completo cinghie e olii perfetti di carrozzeria interni e motore, capote Nuova con vetri scuri e SunRider, pedane, revisionato, possibilità HARD-TOP, roll-bar imbottiti con casse, L'ICONA del 4x4 nel Mondo!



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 cavallo. *MOSTRUOSA!*



YAMAHA ROYAL STAR 1.300cc V4, 11-1997, Solo Km. 42.000, Drug Pipes Omologate, Borse laterali, Doppia pedaliera, Fanali supplementari, Rear Bar, specchi laterali Flame, veramente bella e unica. *Monument Valley!*



ALFA ROMEO GT 1.750 VELOCE, 2° Serie, *ASI TARGA ORO* Attestato in arrivo, mod. 105.44, uso e manutenzione, guida ai servizi Alfa, interni in Pelle Cartier PERFETTI, il motore è al TOP, carrozzeria IMMACOLATA, STREPITOSA!



AUTOBIANCHI FIAT 500 GIARDINETTA 06/1977 Km. 79.000, *ASI* Attestato in arrivo, interni color biscotto, Tetto intero apribile in tela perfetto, interni ottimi, carrozzeria bella dentro e fuori, motore funzionante, verde pistacchio. *Cabrio Wagon!*



BMW 850 COUPE' 06/1991, 300cv, Km 68.000, tenuta bene, interni sportivi in pelle, doppie chiavi, uso e manutenzione, paga pochissimo di bollo, fari a scomparsa, motore superbo. *BORNOUT!*



LANCIA FLAVIA COUPE' 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!*



MERCEDES CE 300 COUPE' 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. *COUPE'!*



LANCIA FULVIA RALLYE 1.3 COUPE' 1° 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 FULVIA COUPE' 1.2 1°SERIE, 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!*



LANCIA FULVIA ZAGATO Coupé 1.3 S Sport *ASI* 818.303, 06/1969, Colore Avorio Santa Anita, modello 818.362, 1° Serie, libretto, 90cv, interni avvolgenti neri praticamente immacolati, lunotto apribile elettricamente, antifurto blocca volante, apertura cofano a libro, ottima carrozzeria, motore prestante. *FA GOLAI!*



INNOCENTI LAMBRETTA 1504 RARISSIMA SERIE, 12/1955, integralmente Restaurata da professionisti, funzionante, tutto nuovo, freni, gomme, cerchi, vernice, fondi, bauletto, serbatoio, avviamento, telaio, sellini, fanali, ammortizzatori, cavi freno, cavalletto, luci, tappeto in gomma, avviamento, motore, parafranghi, abbiamo spesso veramente tanti solidi. *PREZZO BASSO!*



ALFA GT SCALINO 1.3 JUNIOR 88cv, 04/1970, Colore Verde Pino, APPENA ARRIVATA, RESTAURATA integralmente, è perfetta, motore, freni funzionanti, cromature, tutto rifatto, interni... possiamo dire che è km.0. *IRREPETIBILE!*



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!*



AR GIULIETTA 1.8 *ASI* 122cv, MOD. 116AA, 2° 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.



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@puntoelmundo.it

Arte Assicurazioni srl
Via Roma 21 - 00187 ROMA
tel. 06.47811221 fax 06.47811221

La più grande MostraScambio del Centrosud nel più grande Ippodromo d'Italia
Info: 328.7867721 333.6175244 www.millenniummotori.it



FIAT 1100 E, 1949, grigio scuro, vettura in fase di restauro, motore mancante, anche per pezzi di ricambio, visibile a Lecce, € 2000 3272308426 1100/103 TV, 1954, blu celeste, ASI, Fiva, targe nere, bellissima, Millemiglia 2010, ore serali, visibile a Bordighera, 3339786627 124 ABARTH RALLY, 1973, bianco, vettura stradale al 100%, perfetta e originale, foto a richiesta, visibile a Pesaro, € 58.000 3397676919 1500, 1963, azzurro, radiata, 1 vetro rotto, impianto metano, visibile a Casale Monferrato (AL), € 1000 3333633008 500 L, 1969, arancio, completa con numero di targa, da restauro, più altra bianca per ricambi, € 1250 0522600264 500 L, 1972, blu, iscritta ASI, motore rifatto da 4 anni, revisionata, € 3700 3388777422 500 L, 1971, beige, ottimo conservato, adatta per uso giornaliero, revisionata, prezzo trattabile, targa 23, visibile a Modena, € 4500 3471591230 500 C, 1953, verde, in pessime condizioni, cerchi speciali, completa, documenti in regola e originali, targa in ferro, visibile a Ravenna, Trattativa riservata 3332348087 850 SPORT COUPÉ, 1971, blu scuro, omologata RFI, perfetta e bellissima, targhe prima immatricolazione, visibile a Trento, € 10.000 0464439550 BARCHETTA, 1999, blu metallizzato, in ottime condizioni, revisionata, km 75.000, visibile a Caselle Torinese, € 4500 3392249401 DINO 2000 COUPÉ, 1967, bianco, originale, ben conservata, km 86.000, molti ricambi, € 20.000, visibile a ROMA, 3355691282	 3483136721 FIAT SAVIO SPIAGGETTA, 1978, giallo, interni vimini e legno, cerchi Borrani, visibile a Chiavari, € 19.000 3346917204 FORMULA MONZA 875, 1964, rosso, con motore revisionato, da restauro, telaio crm, carrozzeria in alluminio, rarità 337607308 INNOCENTI MINI COOPER 1300, 1973, rosso/nero, molto bella, tutto nuovo, cerchi N5 in lega, da provare, no ASI, visibile a Ravenna, 3332348087 MINI COOPER 1300 EXPORT, 1973, prugna, pari al nuovo, tetto nero, qualsiasi prova, km 9800, ASI, foto a richiesta, visibile a Zola Predosa, € 15.000 3385499715 JAGUAR E COUPÉ V 12, 1972, rosso, bellissima, anche permuta, visibile a Brescia, € 29.000 3484796030 E TYPE 4.2 SPIDER, 1965, verde scuro metallizzato, totalmente restaurata, tutto documentato, ASI, certificato Jaguar Heritage, visibile a Modena, € 130.000 3494602774 XJS CONVERTIBLE 4.0, 1994, verde inglese, ASI, km 15.090 da nuova, pelle crema, uniproprietario, privato, solo interessati, unica e introvabile, visibile a Cremona, € 55.000 3485182377 XK 150 DHC, 1959, carmen red, restaurata, in ottime condizioni, cambio automatico, matching numbers, ASI oro, visibile a Abruzzo, 3355691282
---	---

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



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.



VOLANTE XK



VOLANTE E TYPE V12



VOLANTE E TYPE S1



VOLANTE MGB



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



450€
Iva Inclusa

CRONOMETRO DA GARA per prove di regolarità

Acquistalo ONLINE www.zerotimes.eu

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

XK 150 S COUPÉ, 1960, rosso, rara,
tetto apribile, Asi Targa Oro, guida a
destra, inglese, 3800cc, interni pelle,
mart.356@mail.com, visibile a
CESENA,

3477443740

LANCIA

FLAVIA 1.8 COUPÉ, 1967, canna di
fucile metallizzato, revisione motore
e impianto freni, interni e carrozzeria
ottimi, documenti originali e ricambi,
visibile a Torino, € 9500

3492535421

**APRILIA TRASFORMABILE
PININFARINA**, 1939, amaranto
scuro, Asi, targhe originali, condizioni
da concorso, prezzo adeguato alla
sua importanza, visibile a MILANO,



3397080407

AURELIA B12, 1957, nero,
abbandono progetto di restauro,
motore rifatto a nuovo, carrozzeria da
rifare, mancano interni, visibile a
Milano, € 5000

335241955

AURELIA B20, 1951, amaranto
scuro, I serie, ASI, targhe originali,
autoradio, pubblicata in libri e riviste,
di estremo prestigio, prezzo
adeguato, visibile a Milano,

3397080407

AURELIA B50, 1951, nero, interni
rossi, ASI, restauro recente, premi in
concorsi, prezzo impegnativo ma
interessante

3395047702

**AURELIA B50 CABRIOLET
PININFARINA**, 1950, grigio vinovo,
fuoriserie, Asi, targhe originali,
munita di autoradio Condor,
condizioni da concorso, prezzo
adeguato alla sua importanza,
visibile a MILANO,



3397080407 02743466

BETA BERLINA, 1980, blu Lancia, II
serie, 73.000 km, targhe originali,
revisionata, iscritta ASI, visibile a
Borgosesia, € 3650

3491457096

BETA MONTECARLO, 1976, bronzo
metallizzato, in perfetto stato, pronta
uso quotidiano, originale, mantenuta
come nuova, prezzo interessante,
visibile a Arezzo,

0575592056

DELTA 4WD, 1987, rosso, omologata
ASI, gomme nuove, revisionata,
tagliandata, no sms, visibile a
Mantova,

3355315434

AFRA

DAL 1946

RICAMBI ORIGINALI
ALFAROMEIO

REPLICHE PER
VETTURE STORICHE

40.000 ARTICOLI
PRONTI A MAGAZZINO

SETTIMO MILANESE - MI
VIA CARDUCCI 36/38
TEL. +39 02 3286111 - FAX +39 02 32861150
E-mail: afra@afra.it Internet: www.afra.it





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 COUPÉ,
 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 SEPIA,
 1967, OTTIME CONDIZIONI**



**FIAT 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**

DELTA EVO 2, 1994, blu, unico proprietario, 68.000 km, restauro da targa oro, originale in tutto, tagliando cinghie, € 39.500

3920845300

DELTA LX, 1986, grigio metallizzato, ottima, 54.000 km, molti lavori fatti, già iscritta ASI, come nuova, visibile a Cento, € 2000

051904123

FLAMINIA GT 2800 3C TOURING, 1968, grigio metallizzato, originale, solo due proprietari, molto rara, di sicura rivalutazione, molto bella e piacevole da guidare, qualsiasi prova, visibile a Milano,

3387258514

FLAVIA 2000 BERLINA, 1973, beige, motore nuovo, km 8000, € 5000

335283707

FLAVIA COUPÉ PININFARINA 1.8, 1968, celeste, iniezione (815.400), targa nera MI, conservata in ottime condizioni, visibile a Bologna, € 7900

34873101056

FULVIA COUPÉ, 1967, bianco, Asi Targa Oro, ottime condizioni generali, 1216cc, 80cv, cerchi lega, interni in skay nero, zero ruggine, € 12.000, mart.356@gmail.com, visibile a ANCONA,

3477443740

FULVIA COUPÉ, 1216 CC, 1969, verde Ostenda, interni panno nuovi, ASI, leva lunga, autoradio d'epoca, meccanica e carrozzeria ottime, no curiosi, visibile a Cremona, € 10.600

3339565552

FULVIA COUPÉ RALLYE 1600 HF FANALONE, 1970, rosso, interni neri, conservata, omologata ASI targa oro, disponibilità qualsiasi prova, visibile a Milano, Tratt. ris.

026193058

FULVIA GTE, 1969, bianco, cambio a cloche, originale in tutto, mai incidentata, unico proprietario, € 4000, visibile a FORLÌ,



0543721333

FULVIA MONTECARLO, rosso/nero, completa, per ricambi, € 1700

3881936066

FULVIA ZAGATO 1.3 S, 1969, aragosta, preparata, gruppo 4, pronta corse, cambio 5 marce, motore km 0, eventuale documentazione, foto, visibile a Manerba, € 28.000

3420418008

KAPPA COUPÉ 2.4, 1998, grigio, molto rara, già storica, full optional, buone condizioni generali, vari ricambi, visibile a Pescara, € 2000

3462446847

LAWIL

VARZINA CABRIOLET, 1975, bianco, piccola Jeep tipo spiaggia, con rollbar e tendalino parasole, immatricolata e targata maggio 2013, km 900, 250 cc, 4 marce, 70 km/h, nuova, visibile a Pavia, Trattativa riservata

3388433849

LOTUS

ELAN S3 SPIDER, 1969, giallo, vernice, gomme, capote nuova, attestato ASI, meccanica conservata, originale, no kit, valuto permuta, visibile a Rimini, € 25.000

3382634301

ELAN TURBO 1.6 SE, 1991, rosso, praticamente nuova, vendo per inutilizzo, km 27.400 effettivi, unico proprietario, visibile a Pavia, € 15.000

0382472279

MERCEDES

200 E BERLINA, 1992, rosso, ottime condizioni, unico proprietario, km 110.000, cv 118, ben accessoriata, visibile a Firenze, € 4900

3403968612

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

450 SL, 1980, grigio metallizzato scuro, automatica, aria condizionata, benzina più gpl, Asi, hardtop, motore rifatto, restaurata totalmente, revisionata totalmente € 23.000, visibile a STRESA,



3355638188

500 SL, 1996, blu metallizzato, splendido esemplare, full optional, hardtop, tetto in tela nuova, carrozzeria impeccabile, meccanica eccellente, tagliando completo appena eseguito, tutti i lavori documentati con relative fatture per € 10.000, € 19.000, visibile a PADOVA,



PORSCHE 911 2.4T
ANNO 1972 - MOTORE 2.4 SA
INIEZIONE - TARGHE ITALIANE
- ASI



MASERATI BITURBO SPIDER
ANNO 1985 - VERSIONE 2500cc
MOLTO RARA



MGA 1600 MKII
ANNO 1962 - RESTAURO TOTALE
RUOTE A RAGGI



LANCIA THEMA FERRARI 8.32
CONSERVATA ORIGINALE



AUSTIN HEALEY 3000 MK I
ANNO 1959 - RESTAURO
TOTALE - GUIDA A SINISTRA
TARGHE ITALIANE



MINI COOPER 1.3
ANNO 1975 - TARGHE NERE - ASI
CONSERVATA ORIGINALE



FORMULA FIAT ABARTH
ANNO 1980
OTTIME CONDIZIONI
ORIGINALE



C.so Savona 50/1
Moncalieri (TO)
Tel. 011/644119
Fax 011/644739



CITROEN SM MASERATI
ANNO 1973 - CONSERVATA
ORIGINALE - VERSIONE AMERICA
MOLTO RARA



MGB ROADSTER
ANNO 1966 - PRIMA SERIE
TARGHE E GUIDA INGLESI

www.autoclassic.it

autoclassic@autoclassic.it



CHEVROLET CORVETTE C1
ANNO 1961 - HARD TOP E
SOFT TOP - CAMBIO MANUALE



FIAT 1100TV
ANNO 1955 - RESTAURO TOTALE - PER MILLE MIGLIA



PORSCHE 356 SC
ANNO 1964 - TARGHE ORIGINALI
CERTIFICATA PORSCHE



**ALFA ROMEO GIULIETTA
SPIDER VELOCE**
ANNO 1958 - PASSO CORTO
RESTAURO TOTALE
DOCUMENTATO



ISO RIVOLTA IR 300
ANNO 1968 - TARGHE E DOCU-
MENTI ORIGINALI - CONSERVATA

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



0498961605 - 3357208951

SL 280 AVANTGARDE, 1999, argento metallizzato, condizioni splendide, visibile a Milano, € 14.900

3346593202

W124 200 E CABRIOLET, 1994, argento, con tutti i certificati ASI, interno in pelle nera, visibile a Piacenza, € 13.500

3394070270

MG

A 1500, 1956, rosso, bella e perfetta, iscrivibile Millemiglia, omologata ASI oro, interni pelle grigia, targhe originali SR, raffi cromati, portapacchi, capote in canvas, € 35.000

0931921787 - 3392429719

A ROADSTER MKII, 1961, rosso, restaurata totalmente, targa oro ASI, qualsiasi garanzia, per collezionisti o amatori e intenditori, visibile a Perugia, € 38.000

3334364545

TF, 1954, almond green, motore in rodaggio, ASI, completa, differenziale di scorta, scatola guida nuova, revisione 06/14, visibile a Bergamo, € 33.000

3383168699

MORGAN

1600 CC 2 POSTI, 1992, b.racing green, full optional, immacolata, € 35.500, visibile a ANCONA,



3476302136

PLUS 4, 1993, british racing green, versione italiana, motore 2000cc, 130cv, molti accessori, splendido abbinamento di colori, visibile a PADOVA,



0498961605 - 3357208951

MORRIS

MINOR TRAVELLER, 1965, avorio, collaudata, iscritta ASI, legni perfetti, uso quotidiano, foto a richiesta, visibile a Modena, € 9000

3333990282

MINOR TRAVELLER, 1970, bianco, revisione 01/2015, intervento conservativo carrozzeria con sostituzione parafranghi anteriori, visibile a Bergamo, € 9000

3383168699

NSU

PRINZ 4L, 1969, verde, omologata ASI, classe A2, km 64.000, uniproprietario, riverniciata, interni molto belli, revisione novembre 2013. Prezzo trattabile, visibile a Novi Ligure (AL), € 2500

3332794336

OPEL

1.9 GT COUPÉ, 1969, rosso, meccanica elaborata Conrero, interni in pelle, da privato

3932433623

OMEGA LOTUS, 1991, imperial green perlato, rarissimo esemplare, n. 293 su 950 costruiti, condizioni eccezionali, tagliando in preconsegna, la berlina più veloce del mondo negli anni '90, pronta per certificazione ASI, € 29.000, visibile a PADOVA,



0498961605 - 335720895

PEUGEOT

205 BEST COMPANY, 1989, bianco, 3 porte, unico proprietario, 65.000 km da nuova, tetto apribile cristallo, certificato di storicità ASI, qualsiasi prova, visibile a Alba, € 2500

3358353454

PORSCHE

356 ROADSTER, 1960, giallo, rara, restaurata nel 2006, 1600cc, 60cv, capote verde, interni pelle verde, matching numbers, € 130.000, mart.356@gmail.com, visibile a EMPOLI,

3477443740

911 3.2, 1988, blu marine metallizzato, solo 19.500 km, mai incidenti, certificata ASI, qualsiasi prova, allestita in Germania, bellissima, visibile a Rimini, € 50.911

3342874362

911 TARGA 3.0, 1981, grigio metallizzato, originale, mai modificata, certificata ASI, targhe originali, cerchi Fuchs, € 26.000

3471171945



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



Air-Cooled by Plank Reinhold e C. sas
I-39042 Bressanone (BZ) - Via Julius Durst, 44
www.aircooled.it - e-mail: plank@aircooled.it
Tel. +39 0472 200606 - Cell. +39 335 215386
Fax +39 0472 200523

dal 1990 - esperienza e qualità

*ricambi e accessori originali e riprodotti di alta qualità per
VOLKSWAGEN raffreddate ad aria e PORSCHE 356
pneumatici d'epoca / fasce bianche in tutte le misure da applicare*

British Racing Green

TRY US FIRST!!
CALL NOW!!
WE CAN HELP YOU



Siamo il secondo distributore Europeo ed il primo in Italia del Gruppo Moss, garantiamo oltre 10.000 articoli in stock e da oggi anche parti meccaniche JAGUAR nonché disponibilità di oltre 1000 ricambi originali per MERCEDES 190 SL. Raccomandati da MG OWNERS CLUB GB.

DISTRIBUTORE ITALIANO PENRITE CLASSIC OIL

CATALOGHI
GRATUITI

INTERNI
OMOLOGABILI ASI



E-mail: brgmoss@libero.it

Via T. Manno N.60 - 20038 ROVATO (BG) - Tel. 030/770291 - 770341 - Fax 030/770343

**Il Specialista della
2CV - MEHARI**



DAVID AUTO Srl



www.davidauto.it

Distributore in ITALIA



DAVID AUTO Srl
Viale Lombardia 14/16
20070 Dresano (MI)

Tel. : 02 98 270 436

Fax. : 02 98 270 455

Email : info@davidauto.it

**45 anni al servizio
dei appassionati**

Sté 2CV MEHARI CLUB CASSIS
www.2cvclub.it

SOCCOL
CARS & BOATS

S.S. Vigevanese, 7 - 20080 Albairate
Office: +39 02 94964745 - 4824

Via Messina, 43 - 20154 Milano
Office: +39 02 317134 - 38

www.soccol.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, capote 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 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

912, 1967, sephia brown, passo corto, iscritta ASI, ottimo stato, € 19.000
360372850

924, 1976, blu metallizzato, tetto asportabile, iniezione revisionata, cerchi Lega, ottima meccanica, ASI, pochi km, visibile a Bari, € 5700
3317773452

RENAULT

R4 TL 950, 1992, rosso, in ordine, unico proprietario, no ruggine, qualche ammaccatura, collaudata, visibile a Bergamo, € 1600
3358009188

ROLLS ROYCE

■ **SILVER WRAITH**, 1951, blu/azzurro metallizzato, vettura in perfette condizioni, restauro maniacale carrozzeria/meccanica/tappezzeria, Asi
3389369456

ROVER

MINI COOPER, 1998, nero, bellissima, final edition, allestita sportpack, visibile a Pescara, € 7500
3476231488

SIATA

visibile sul LAGO MAGGIORE,



0322660200

TALBOT/SUNBEAM

SUNBEAM LOTUS, 1981, nero, conservata, km 64.000, prime targhe, no perditempo, visibile a Perugia, € 10.000
3393763873

■ **SUNBEAM LOTUS 2.2**, 1980, nero/grigio, rarissimo esemplare, due soli proprietari, l'attuale dal 1994, targhe e libretto originali, una delle 391 importate ufficialmente in Italia su 2298 costruite, completa di altra scocca e molti ricambi, in eccellente stato, investimento, € 16.000, visibile a PADOVA,



0498961605 - 3357208951

TRIUMPH

TR3 A, 1959, Sebring White, interni neri, ruote a raggi, vari accessori e migliorie, ASI targa oro, affidabile, molto bella, prezzo dopo visione, visibile a Pistoia,
3482609457

TR4 A IRS, 1965, signal red, meccanica revisionata, gomme e ruote a raggi nuove, ASI, vendo o permuta con Lotus Elise mot. Toyota, visibile a Mirano (VE), € 22.500
3450906218

TVR

CHIMAERA, 1996, British Racing Green, 400, stupenda, perfetta, interni pelle magnolia, guida a sinistra, vendo per inutilizzo, visibile a Genova, € 25.000
3466800367

VOLKSWAGEN

CORRADO, 1995, blu metallizzato, motore ottimo, carrozzeria senza ruggine, radio. Prezzo include passaggio, visibile a Catania, € 2800
3476816273

GOLF CABRIOLET, 1988, rosso, introvabile, versione USA, da lieve restauro, per inutilizzo, visibile a Pescara, € 3500
3476231488

GOLF GTI 2000 16V, 1997, nero, interni esclusivi, cielo, ammortizzatori, distribuzione, GPL, perfetta e come nuova, unica e bella, visibile a Arezzo, € 4300
3335032569

■ **MAGGIOLINO 1300**, 1973, nero, vettura completa, mai restaurata, 25 anni in box, più Trasporter cassonato, regolare, targa Milano
3389369456

MAGGIOLONE CABRIOLET, 1971, nero, capote bianca, buono stato, € 8000
3200719457

VENDO MOTO

PER INNOCENTI, 1951, camoscio, perfetta, a posto con i documenti, restaurata di meccanica e carrozzeria, visibile a Terni, € 6000
3280316327

BENELLI

NUOVO LEONCINO, 04/1970, rosso, esente bollo, documenti originali, conservato, ottimo. Pochi chilometri. Telefonare ore 8.30/14.30, € 2000
0321624820

BIANCHI

BERNINA 125 4T, 1959, azzurro, mai restaurata, documenti originali, targa originale, qualsiasi prova, da vedere e provare, quotazione Motociclismo d'Epoca, visibile a Capodiponte,
3473151188

GARELLI

BICI MOSQUITO, 1950, grigio/verde, 48cc., originale in tutto, in perfette condizioni, € 1000 trattabili, visibile a FORLÌ,

BRESCIACAR

AUTO CLASSICHE

Tutte le fotografie disponibili
sul nostro nuovo sito
www.bresciacar.it

Viale del Lavoro 2/C, CASTEGNATO (BS) - bresciacar@gmail.com
Tel: 030 - 2140910



GOLF GTI MK1, rara, sopravvissuta in queste condizioni, ogni optional.



BMW R69 S da concorso, italiana, da collezionista importante.



JAGUAR XK 150 Drop Head, anno 1959.



GIULIA TI 1600, due proprietari, tutti i manuali compreso il service Book.



VOLVO P1800 ES del 1973 in condizioni eccezionali.



ALFA ROMEO Duetto Osso di seppia 1750 Veloce, anno 1968.



GIULIETTA Spider del 1961, conservata, splendida.



AUSTIN HEALEY SPRITE Frog Eye del 1960.



JAGUAR XJ6 Terza Serie, Automatica, impeccabile.



AUSTIN HEALEY 100/4 BN1 anno 1955, da concorso.

ACQUISTIAMO AUTO D'EPOCA

VISITE SOLO SU APPUNTAMENTO

Sacar S.r.l.



MERCEDES BENZ SL 350

ANNO: 1971 - Km: 154.561 - Cilindrata: 3.499
Cambio: automatico - Colore esterno: bianco
Colori interni: Pelle beige



MERCEDES BENZ 280 SEL

ANNO: 1969 - Km: 1.472 - Cilindrata: 2.778
Cambio: automatico - Colore esterno: marrone metallizzato
Colori interni: Pelle cognac



MERCEDES BENZ 220 SE

ANNO: 1963 - Km: 58.519 - Cilindrata: 2.197
Cambio: automatico - Colore esterno: grigio
Colori interni: similpelle beige



MERCEDES BENZ 200 D

ANNO: 1975 - Km: 45.207 - Cilindrata: 1.988
Cambio: meccanico 4 marce + RM
Colore esterno: beige - Colori interni: eco pelle beige



MERCEDES BENZ CLASSE G 240 D

ANNO: 1983 - Km: 55.790 - Cilindrata: 2.399
Cambio: manuale 4 marce + RM + ridotte + blocco diff.
Colore esterno: verde - Colori interni: tessuto beige anteriore / tessuto a quadretti posteriore



MERCEDES BENZ 190 E

ANNO: 1988 - Km: 283.628 - Cilindrata: 1.997
Cambio: manuale 5 marce + RM
Colore esterno: bianco - Colori interni: stoffa beige



MERCEDES BENZ 190 E

ANNO: 1985 - Km: 150.796 - Cilindrata: 1.997
Cambio: manuale 5 marce + RM
Colore esterno: grigio antracite - Colori interni: stoffa beige



VOLKSWAGEN MAGGIOLONE

ANNO: 1971 - Km: 10.982 - Cilindrata: 1.192
Cambio: manuale 4 marce + RM
Colore esterno: arancione - Colori interni: similpelle grigio



VOLKSWAGEN MAGGIOLONE

ANNO: 1965 - Km: 1.590 - Cilindrata: 1.192
Cambio: meccanico 4 marce
Colore esterno: rosso - Colori interni: stoffa beige/grigio



VOLKSWAGEN MAGGIOLONE

ANNO: 1972 - Km: 00.350 - Cilindrata: 1.285
Cambio: manuale 4 marce + RM
Colore esterno: verde scuro - Colori interni: stoffa beige



VOLKSWAGEN MAGGIOLONE

ANNO: 1978 - Km: 11.180 - Cilindrata: 1.192
Cambio: manuale 4 marce + RM
Colore esterno: celeste - Colori interni: stoffa a quadretti bianco e blu



VOLKSWAGEN MAGGIOLONE

ANNO: 1972 - Km: 33.851 - Cilindrata: 1.192
Cambio: manuale 4 marce + RM
Colore esterno: verde - Colori interni: stoffa beige



VOLKSWAGEN MAGGIOLONE

ANNO: 1971 - Km: 77.200 - Cilindrata: 1.192
Cambio: manuale 4 marce + RM
Colore esterno: verdone - Colori interni: stoffa beige



VOLKSWAGEN MAGGIOLONE

ANNO: 1972 - Km: 92.007 - Cilindrata: 1.192
Cambio: meccanico 4 marce
Colore esterno: blu - Colori interni: stoffa nero



ROLLS ROYCE SILVER SPIRIT II

ANNO: 1983 - Km: 32.472 - Cilindrata: 6.753
Cambio: automatico
Colore esterno: bianco - Colori interni: pelle celeste/azzurro



JAGUAR XJ6 4.2 SERIE 3

ANNO: 1979 - Km: 83.956 - Cilindrata: 4.235
Cambio: automatico 4 marce + RM
Colore esterno: grigio antracite - Colori interni: pelle beige



DODGE T214 3/4

ANNO: 1968 - Km: 3.439 - Cilindrata: 3.600
Cambio: meccanico 4 marce + RM + ridotte + bloccaggio diff.
Colore esterno: verde militare - Colori interni: stoffa verde militare



LAND ROVER DEFENDER 90 pick-up

ANNO: 1988 - Km: 52.742 - Cilindrata: 3.528
Cambio: manuale 5 marce + RM + ridotte (H-L)
Colore esterno: grigio scuro - Colori interni: eco pelle nero



CITROEN PALLAS DS 21 M

ANNO: 1974 - Km: 33.304 - Cilindrata: 2.175
Cambio: meccanico 5 marce + RM
Colore esterno: nero - Colori interni: tessuto blu



FIAT X19 BERTONE

ANNO: 1975 - Km: 77.133 - Cilindrata: 1.290
Cambio: manuale 4 marce + RM
Colore esterno: rosso - Colori interni: similpelle nero



FIAT 500 C GIARDINIERA

ANNO: 1952 - Km: 1.384 - Cilindrata: 570
Cambio: meccanico
Colore esterno: celeste - Colori interni: similpelle rosso



MERCEDES BENZ CLASSE E 300 TD SW

ANNO: 1997 - Km: n.d. - Cilindrata: 2.996
Cambio: automatico 5 marce
Colore esterno: argento metallizzato
Colori interni: pelle grigia



OPEL KADETT L 1100

ANNO: 1969 - Km: 83.074 - Cilindrata: 1.078
Cambio: meccanico 4 marce + RM
Colore esterno: beige - Colori interni: pelle sintetica nera



MERCEDES BENZ 190 SL

ANNO: 1958 - Km: 61.729 - Cilindrata: n.d.
Cambio: manuale
Colore esterno: bianco - Colori interni: similpelle celeste



MERCEDES BENZ 500 SEL

ANNO: n.d. - Km: 169.717 - Cilindrata: 4.973
Cambio: automatico 4 marce
Colore esterno: blue - Colori interni: pelle beige

SACAR S.r.l.

ZONA INDUSTRIALE - LOCALITA' ROSSELLINO - 85100 POTENZA

N. TEL. 0971/54854 - N. FAX 0971/58346 - N. CELLULARE: 3201539663 - E-MAIL: LUIGIMEN63@GMAIL.COM



0543721333

HONDA

500 FOUR, 1976, nero, km 12.038 originali, condizioni ottime, unico proprietario, € 5000, visibile a FORLÌ,



0543721333

INNOCENTI

LAMBRETTA 125 LD, 1954, con targa e documenti originali, visibile a Macerata, € 2150

3283787456

LAMBRETTA L. III SERIE, 1966, bianco, telaio con targa e libretto, radiata, motore 175 elaborazione 200

330508985

KAWASAKI

KZ 750 E, 1983, nero metallizzato, moto demolita, buone condizioni, visibile a Bologna,

3703273453

MONDIAL

125, 1951, argento/azzurro, targa oro ASI, documenti in regola, appartenuta a noto campione motociclistico, visibile a Besana in Brianza, € 10.500

3386066833

MOTO GUZZI

AIRONE MILITARE, 1952, verde militare, restaurato, con contachilometri originale, reimmatricolato civile nel 1975, documenti in regola, prezzo trattabile, visibile a Grosseto, € 6200

3887350103

GALLETTO, 1959, crema, originale, 192cc, km 9.247 effettivi, ottime condizioni, visibile a FORLÌ,



0543721333

LE MANS 3, 1982, rosso e nero, perfetta, FMI, cambio denti dritti, vendo o scambio con Fiat 500 D/N, visibile a Livorno,

3479375856

PIAGGIO

VESPA 125 FARO BASSO, 1953, iscritta e omologata ASI, da concorso, come nuova, cilindro e pistone nuovi, targa originale

3920231942

VESPA GRANTURISMO, 1966, azzurro, perfetta, due sedili, originale, faro quadrato. Altri modelli a richiesta, visibile a Bologna, € 3800

336460304

SUZUKI

GSX 550 E, 1983, grigio, rosso e nero, iscritta ASI, ferma da circa tre anni, no sms, visibile a Torino, € 1500

3388777422

YAMAHA

1100 XS, 1980, rosso, bellissima, perfetta, velocissima, originale, con cupolino, visibile a Roma, € 5000

3356678011

VENDO VARIE

AUTOMODELLI, collezione 1:18, 110 pezzi, in blocco, vetrina, perfetti

360676858

BOLLI AUTO, DAL 1923 AL 1985, per auto d'epoca, da originali, con portabollo, € 5, sciclaud@iscali.it



3423277825

BOLLI D'EPOCA, 1928/1983, copie da originali, per auto e portabollo € 10, per moto € 5, s.badoni@virgilio.it, visibili a ROMA,



3881221596

CANDELE CHAMPION, doppia punta, RC7BMC, in blocco, prezzo cadauna, visibili a Cuneo, € 2

3396086969





Enrico C. Alvisi
Auto d'epoca e di prestigio

CLASSICMOTOR



				
R. ROYCE S. SHADOW II 1980. ROSSA, UNICA E BELLISSIMA. €17500	R. ROYCE S. SHADOW 1975. CONDIZIONI DA VETRINA. STUPENDA. €18500	R. ROYCE S. WRAITH II 1979. UNICA, PASSO LUNGO. 2100 PRODOTTE.	BENTLEY TURBO R II 1990. GUIDA A SINISTRA. BELLISSIMA. €22000	BENTLEY TURBO R II 1991 GUIDA A SINISTRA. DA VETRINA. €20000
				
R. ROYCE S. SPUR II 1990. UNICA. BAR POSTERIORE. LUNGA. €18500	R. ROYCE S. SPIRIT II 1990 RARA SERIE II, INTERNI FAVOLOSI. €16990	R. ROYCE SILVER CLOUD 2. 1961. 1 PROPRIETARIO. TAGLIANDATA. €27000	LAND ROVER 90 3.5 V8 INGLESE. UNICO E FAVOLOSO. €14990	RANGE ROVER 1990. 130.000 KM TAGLIANDI. PARI AL NUOVO. €14500

Assistenza meccanica e tagliandi. Vendita - acquisto - ricambi - restauro.

Via Rigosa, 42/A - 40069 Zola Predosa - Bologna - Italy Tel. +39.340.555.4546 mail: info@rollsroyceclassicmotor.it www.rollsroyceclassicmotor.it



Acquistiamo in contanti auto usate, supercar, d'epoca, di prestigio e intere collezioni, pagamento e passaggio di proprietà immediati



FERRARI DINO 246 GT, 1971.
Interno in sky nero, italiana da sempre, vettura conservata in perfette condizioni.
DA VEDERE - ECCELSA



OPEL GT 1900, 09/1968, Km originali e certificati, Autoradio AUTOSONIK AM/FM, interni in Sky nero, fari fendinebbia fonda a luce bianca Carello originali dell'epoca, libretto service, uso e manutenzione.
CONSERVATA - ISCRITTA ASI.



ALFA ROMEO GIULIA SUPER 1.3 TIPO 115.09, 07/1973, Autoradio originale Vossloh, interni e pannelli in Teacfa borders Targhe (TO BG) e documenti originali, doppie chiavi e libretto uso e manutenzione originale dell'epoca, Meccanica completamente ricondizionata. **PERFETTA - MATCHING NUMBERS**



LANCIA AURELIA B20 GT V SERIE, 02/1957, Interni in panno originale Lancia in tessuto grigio, Matching numbers, disponibile Certificato identità registri storico Lancia, Doppie chiavi originali dell'epoca. **RESTAURATA TOTALMENTE - ISCRITTA AL REGISTRO STORICO LANCIA - PRODOTTE S.O. 120 UNITA**



PORSCHE 356 A 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, **RESTAURATO TOTALE ED ALTAMENTE PROFESSIONALE - ISCRITTA ASI.**



MERCEDES BENZ 190 SL, 01/1960, Soft Top Nero, Interni e pannelli Nera nuovi perfetti, Targhe (CR), Doppie chiavi, Matching Numbers, km 2.475 da restauro. **ISCRITTA ASI - EUROPEA DA SEMPRE - ECCELSA SUPERPREZZO.**



MERCEDES BENZ 230 CE W 123, 02/1984, Aria Condizionata, Cerchi in lega, Fendinebbia, Tetto apribile elettrico, Tenuta maniacalmente, doppie chiavi orig. libretto uso e manutenzione, Quinta marcia.
ISCRITTA ASI - PERFETTA



FIAT DINO SPIDER 2000 AS PININFARINA, 06/1968, Autoradio AM/FM Grundig, Cerchi Cromodora con Gallettione, 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 latorneria, carrozzeria, cromature da artigiani altamente specializzati, Matching Numbers **RARISSIMA, OMOLOGATA ASI TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI.**



FERRARI 456GT, 01/1994, Climatizzatore, Autoradio CD + Caricatore 6 CD, chiusura centralizzata, vetri elettrici, interni in tutta pelle grigio Charcoal.
Moquette nera, RESTAURATA IN MODO MANICALE.



FERRARI 208 GTS TURBO TIPO F 106 AS/T, 02/1984, Interni 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 nocciola, Targhe originali (PA 18...), Disponibile certificazione Lancia, Matching Numbers. **ISCRITTA ASI RESTAURATO MANICALE ED ALTAMENTE PROFESSIONALE.**



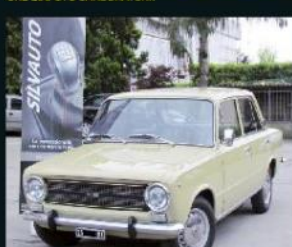
LANCIA BETA MONTECARLO SPIDER TIPO 134 AS, 01/1976, Targhe (BG 47...) e documenti originali, Doppie chiavi, Qualsiasi prova.
MATCHING NUMBERS.



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 Pledapoli Marrone, Tetto apribile elettrico, Uniproprietario, Targhe (BG 22...) e documenti originali, Meccanica recentemente revisionata. **Tobinismo originale, OMOLOGATA ASI 5ª GRADO TARGA ORO MASSIMI LIVELLI PERFETTA.**



FIAT 124 BERLINA III SERIE, 11/1973, completamente originale, Targhe (MI T6...) e documenti originali dell'epoca, Doppie chiavi, libretto uso e manutenzione originale dell'epoca, **COME NUOVA - SUPERPREZZO.**



PORSCHE 911 SC 3.0 TARGA 204 CV, 10/1981, Pazifik Blau Metallic, disponibile certificato d'origine Porsche, maniacale, conservata, Matching Numbers, Doppie Chiavi **ISCRITTA ASI.**



BMW Z1 ROADSTER, 01/1991, Matching Numbers, disponibile 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 W 124, 05/1983, Interni in pelle nera, Tetto apribile elettrico, Cerchi in lega Targhe e documenti originali (RG 60...), Book, doppie chiavi, uso e manutenzione, rete vendita MB e catalogo accessori originali. **ISCRITTA ASI, PERFETTA, COME NUOVA.**



LANCIA AURELIA B24S CONVERTIBILE, 07/1956, Iscrivibile 1000 miglia, Una delle prime prodotte, Asi targa oro, italiana da sempre, Matching Numbers, Restauro totale altamente professionale da artigiani specializzati in vetture Lancia Aurelia. **ECCELSA - RARISSIMA.**



VOLKSWAGEN MAGGIOLINO OVALE 1.92cc, 6V 25CV, FALDACH, 03/1955, Autoradio A M/FM, Tetto Apribile, Interno tessuto Beige, Doppie chiavi, Matching Numbers. **RESTAURATO TOTALMENTE MANICALE ED ALTAMENTE PROFESSIONALE.**



ALFA ROMEO 2000 BERLINA TIPO 105.12, 01/1973, Interni in Tex cuoio naturale, Perfetta, unico proprietario, (PG) e documenti originali, libretto uso e manutenzione originale dell'epoca, Matching Numbers.
ISCRITTA ASI - RESTAURATO TOTALE E MANICALE.



CITROËN DS 20 ID SUPER, 12/1968, Cambio semiautomatico, omologata 6 posti, perfettamente conservata, targhe (BG 19...) e 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 **RESTAURATO TOTALE.**

• MASERATI BITURBO 1ª SERIE CARBURATORI, 01/1962. Una delle prime 350 prodotte, telaio n. 100323, targhe originali (PG 42...), documenti e doppie chiavi originali, manutenzione documentata, distribuzione nuova. **ISCRITTA ASI - PERFETTA.**

• LANCIA FULVIA 1300 2ª SERIE, 06/1970, Autoradio Condor AM, conservata, targhe (MI L6...) e documenti originali, chiavi, libretto uso e manutenzione originali. **PERFETTAMENTE CONSERVATA.**

• LANCIA BETA 1600 III SERIE, 02/1981. Perfetta, scatole e meccanica ancora con cura 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.**

VI ASPETTIAMO NUMEROSI

SAREMO PRESENTI ALLA FIERA DI PADOVA AUTO E MOTO D'EPOCA IL 23/24/25/26 OTTOBRE 2014 - PAD 11

CARTELLI PUBBLICITARI,
1940/1960, di automobili



3357081759

FASCE BIANCHE PER PNEUMATICI, marca Atlas, applicabili ai fianchi, ottima qualità e durata, estetica ottima, € 60

3356507707

■ **FLIPPER,** 1970/1980, in buone condizioni, più jukebox anni '70, più distributore benzina anno 1960

3389369456

■ **PER ALFA ROMEO,** 1988/1994, Duetto ultima serie, cofani, sedili, porte complete, paraurti anteriori e posteriori, minigonne più altro materiale

3389369456

PER ALFA ROMEO, 1967, Giulia GTV, cruscotto completo, guida sinistra € 1000, cruscotto GTV anno '67 per guida a destra € 1000 come nuovo, monoblocco completo Alfa GT 1600 anno '70 536 A come nuovo € 800, visibili a NAPOLI,

3496396952 - 0817645719

■ **PER ALFA ROMEO,** Giulia, Giulietta, Gt Bertone, vari motori 1315, 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

PER ALFA ROMEO, 118 libretti uso e manutenzione dagli anni 60 ad oggi, in blocco, invio lista via mail, visibili a Belluno, € 1200

3404839620

PER ALFA ROMEO, 1969, 1300/1600 Giulia, parabrezza, lunotto, cerchi in ferro e vetri laterali, in Campania

3392827568

PER ALFA ROMEO, 1750 GTV America, motore 1750 Spica tipo 00551, prezzo a richiesta, visibile a Cuneo,

3396086969

PER ALFA ROMEO, 6C 2500, materiale di meccanica per Sport e SS, di carrozzeria per berlina e Freccia d'Oro.

3494726359

PER ALFA ROMEO, 1969, Alfasud TI trofeo e Gr.2, codolini ammortizzatori, coppie coniche, cerchi lega. Prezzo a richiesta, visibili a Cuneo,

3396086969

PER ALFA ROMEO, Duetto, posacenere a persiana, come nuovo, accendisigari originali nuovo e altro

3337843998

PER ALFA ROMEO, 1969, Giulia 1300 TI, testata completa e coppa olio, affare, visibili a Milano, € 200

3382578165

PER ALFA ROMEO, 1960-1970, Giulia, Giulietta, Giulia GT, motori, ponti, testate complete, radiatori, motorini, dinamo, fanalerie e varie, visibili a Sibari (CS),

3382340826

PER CITROËN, DS 21 i.e., componenti vari per elettronica

330508985

PER CITROËN, DS, berlina e cabriolet, ricambi nuovi e usati

3355945776

PER FIAT, 1934, 500A, 508, 514 e 521 e Alfa Romeo 1750, fari, visibili a Palermo,

3406432652

PER FIAT, 1100 D, vetri, serie completa, visibile a Pescara, € 300

330431411

PER FIAT, 1200 cabriolet, 1600S cabriolet, 1400, 1800, Campagnola, 1100, 1500, 682 etc., catalogo parti di ricambio, da privato, no sms

3881936066

PER FIAT, 124 Spider, hardtop inusato, visibile a Pavia, € 900

3382838690

PER FIAT, 1974, rosso mattone, 124 Sport Coupé 3a serie, ricambi di carrozzeria e meccanica, nuovi e usati, in blocco o singolarmente, visibili a Melegnano (MI), Tratt. ris.

3925737601

PER FIAT, 127, 127 Sport 70HP, lamierati, paraurti terminale, volante sport, fanali, meccanica, cristalli, tutto ok e tutto originale

3337843998

PER FIAT, 850 Spider e Special, volanti nuovi. Prezzo cadauno, € 80

3492998637

PER FIAT, Balilla, cerchi ruote in ottime condizioni, solo da verniciare, 17 pollici, visibili a Silea (TV),

042294817

PER INNOCENTI, 1967, IM3S, gruppi ottici posteriori, luci targa e retromarcia nuovi, visibili a Firenze, € 200

3339860345

nanni BOLOGNA
Tel. 348.8852994 - 338.3096922
Fax 051/969855
www.fiat500sport.com
RICAMBI E ACCESSORI
SPORTIVI E CORSA PER
Fiat 500 D/F/L/R - 126
ABARTH 595/695
GIANNINI 500/590/650

RADAR
● Officina rettifiche motori d'auto d'epoca e moderni
● Equilibratura bielle e alberi motore
● Revisione tamburi freno in alluminio
● Revisione combi e motori Porsche 356
● Punto ricambi motori Porsche
RADAR di Ercoli Aldo & C. s.n.c.
Via Basiletti, 19 - 25121 BRESCIA
Tel. e Fax (030) 3751321

MAIELI
Via F. Baracca, 3 Canedole (MN)
Tel.: 0376 - 695105
Fax: 0376 - 695300
e-mail: maieli@inwind.it
www.interni.automaieli.com

IMMATRICOLAZIONI
AUTO INGLESE 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
e-mail: agenziaacs@yahoo.it

Paolini
www.paolini.it
Tel. 071 6620010
Interni d'Autore
new & old cars

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

F.lli DEMINICI
Via Piemonte, 37
Z.A. Cornegiana
35020 Due Carrare PD
Italia
Tel. 049/5290513
Fax 049/5290921
Tel. Mobile 0335/6868718 - 0336/669363
Fiat 500 Topolino dal 1936 al 1955
SPECIALIZZATO IN RESTAURI DI TUTTI I MODELLI FIAT 500 TOPOLINE.
DISPONIAMO UNA VASTA GAMMA NOSTRA PRODUZIONE DI: LAMIERATI, RICAMBISTICA, TAPPEZZERIA, CAPOTES, ACCESSORI, CERCHI RUOTA, GUARNIZIONI DI TUTTI I MODELLI FIAT 500 TOPOLINE
www.deminici.it
MERCE PRONTA CONSEGNA
EVENTUALI VISITE PER APPUNTAMENTO

RESTAURO DI PARABOLE FARI
di qualunque auto e moto con procedimento di alluminatura sotto vuoto al quarzo; resa luminosa superiore del 20% rispetto al procedimento tradizionale; incremento della resistenza all'ossidazione.
CASINI GERI, via Togliatti 178, 50019 Sesto Fiorentino (FI),
tel. 055/4215623, 339/3470923

TAPPEZZERIA CLASSICA
By Olmi
SPECIALIZZATA IN INTERNI PER AUTO D'EPOCA
Interni Omologabili ASI
Via Bottai di S. Sebastiano, 30 Bottegone (Pistoia)
Tel/Fax 0573-544896 • Cell. 3395789431
www.classicabylmi.it
e-mail: classicabylmi@alice.it



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 (ltd.) 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



PER LANCIA, Fulvia, cerchi Cromodora misure 13x6 e 14x6, completi di borchiette Lancia, in perfetto stato

057592056

PER MINI, elementi in gomma ammortizzanti e perni a sfere per avantreno, € 275

3336934881

PER PORSCHE, 356, 2 sedili, € 2100

3394070270

PER PORSCHE, 1976-1989, set cerchi Fuchs, restaurati e perfetti, misura 8x16 e 6x16, visibile a Reggio Emilia, € 2000

3936930133

PUPAZZETTI ESSO, con testa a goccia, scatole originali, anni Sessanta, in blocco o singolarmente

3291332341

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 RUOTECLASSICHE, raccolta completa in perfette condizioni, visibile a Sondrio, € 700

3403551881

TRENINO LR HORNBY, 1954-1956, 5 locomotori, varie carrozze e scambi, invio foto su richiesta, visibile a Varese,

3386566788

CORVETTE

C1, 2013, rosso, consolle a parete, Replica, scala 2/3, disponibile anche Porsche 911, cm. 105x50, kg. 10, € 990, visibile a APPIANO,



3357495925

C1, 2013, rosso, Replica, scala 2/3, motore a benzina, cm. 275x114x97, freni a disco, differenziale, due posti, kg. 190, € 13.332, visibile a APPIANO,



3357495925

FIAT

500, 2013, bianco, sofà in lamiera su base Fiat, anni '70, cm. 133x85x100, tessuto in alcantare, € 5368, visibile a APPIANO,



3357495925

GIORDANI

GRAND PRIX LUSO, 1960, rosso, automobila a pedali



3357081759

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

COMPRO AUTO

AUTO D'EPOCA IMPORTANTE, permuta con prestigioso appartamento 170mq nei pressi di Firenze

3389540573

ALFA ROMEO

SPIDER 2000 IV SERIE TIPO 115, 1990-1994, solo se in ottimo stato di carrozzeria, meccanica e interni. tavo84@tin.it

3488709508

FERRARI

208 GTB INTERCOOLER, 1986/1989, rosso, in ottime condizioni generali, km tagliandati e dimostrabili, prezzo Ruoteclassiche

3402598364

208 GTB INTERCOOLER, 1986/1989, rosso, in ottime condizioni generali, tagliandata, prezzo Ruoteclassiche

3402598364

FIAT

PUNTO VAN TD, 1993/2000, qualsiasi, in buone condizioni, no sfiniti, anche Fiorino Pick-up/furgone, solo mezzi sani e affidabili

330622560

LANCIA

DELTA HF 1600 I.E., 1991/1992, bianco, rosso o grigio, in eccellenti condizioni, unico proprietario, originale, inurata, pagamento in contanti

3398400771

TRIUMPH

1500/1500 TC, 1970-1976, blu, compro in Italia, motore a posto, sospensioni in ordine, impianto elettrico a posto, carrozzeria in ordine, € 1800-2000

3405335918

VOLKSWAGEN

MAGGIOLINO CABRIOLET TYP 15, 1961-1963, 6V, anni sessanta, colore indifferente, prezzo coerente

3388641668

COMPRO VARIE

AUTOMODELLI, 1960-1990, BBR, Dinky, Corgi, Minichamps ecc, scala 1:43 e 1:18, obsolete, kits, cerco sempre collezioni. e.sard@libero.it

022367505

RIVISTE, Autosprint dal 1961 al 1969, Motor Italia, Ruoteclassiche, Tam di Quattroruote e Speciali Domus, libri, riviste ed annuari sulla Ferrari, Motociclismo dal 1914 al 1970, Motociclismo d'epoca, vecchi libri e riviste su auto e moto ante e dopo guerra

3472303761

RIVISTE D'AUTO D'EPOCA, 1985-1987, annate complete o singolarmente

3291332341

CITRÒ SERVICES Srl
TUTTI I RICAMBI PER LA TUA CITROËN
STORICA E MOLTO DI PIÙ
Finalmente sono arrivati gli uomini del limoni!
VISITA IL NOSTRO SITO WWW.CITROSERVICES.COM
EMAIL: INFO@CITROSERVICES.COM - S.GIORGIO DI LOMELLINA (PV)

Felice Service
RICAMBI INGLESI NUOVI E USATI
RIPARAZIONI E RESTAURI COMPLETI - REVISIONE CARBURATORI S.U.
CATALOGHI GRATUITI - SPEDIZIONI GIORNALIERE - SI RILASCIANO CERTIFICATI DI IDENTITÀ DELLA VOSTRA AUTO
Via Circumvallazione Esterna n° 207 - 80019 Quindici (NA) Tel-Fax 081.818.60.67 Cell. 3429208769
E-mail: info@feliceservice.com - Sito: <http://www.feliceservice.com>

EUROTETI - LIVORNO
Tel: 0586/887456 - www.euroteti.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

PER FARE PUBBLICITÀ SU RUOTECLASSICHE
► CHIAMA LO: 02 82472560
► OPPURE MANDA UN EMAIL A: pubblicita@edidomus.it

MAC RESTAURI
CITROËN D'EPOCA

0362 305873 Desio (Milano)
347 0645735 Via Boito, 9
338 1757047 www.macrestauri.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

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

2CV PALACE
2CV PALACE srl
Via Regina Margherita, 123
20050 MACHENO (MI)
cell. 3475236601
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"

RICAMBI ROSSOCORSA

**VENDITA RICAMBI AUTO D'EPOCA,
SPECIALIZZATI IN RICAMBI LANCIA FULVIA**

www.ricambirossocorsa.it
info@ricambirossocorsa.it
Walter Bertolla mobile +393406502690

ENNE PI
S.n.c. di Pertmer Nicolò & C.
targhe d'epoca e decorative

Sede Leg: 38028 Revò (TN)-P.zza Madonna,5
Laboratorio: 38014 Spini di Gardolo (TN)
Via Vienna,28-Zona Ind. Settore D
Tel. 0461/991631 - Fax. 0461/956831
Cell. 340 2209880 - Cell. 339 1045787
P. Iva e Cod Fisc. 02233160221 www.targheetarghe.it

Pizzarelli Fausto
RICAMBI E ACCESSORI AUTO D'EPOCA

TUTTO PER LA V. 500 e 600 INTERNI
COMPIETI CAROTTE FULVIA, ecc.
STEAMER E SCITTI PER AUTO D'EPOCA

REGGIO EMILIA Tel. / Fax (0522) 991135
Portofino (0337) 569941

AUTORICAMBI SASSI
Web: <http://www.autoricambisassi.com>
E-mail: sassi@autoricambisassi.com

RICAMBI PER CARROZZERIE
VEICOLI D'EPOCA - FIAT, ALFA, LANCIA:
LAMIERATI, PARALURTI, SCRITTE,
COPPE RUOTA, VOLANTI, MASCHERINE,
FARI, FANALINI, SPECCHI, ecc.

10154 Torino - Via Maddalene 15-17
Tel. 011/2470358 fax 011/2410966

INFOLINE: 089 9950594 **500RICAMBI**

RICAMBI ACCESSORI SPORTIVI
AUTO D'EPOCA FIAT 500
www.500ricambi.it
Via S. Francesco, 13 - 84098 Pontecagnano F. (SA)

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

TURI GIUSEPPE AUTORICAMBI
Via Berretta Rossa, 66/2 - 40133 Bologna
Tel. 051/384831 - Fax 051/388465
<http://www.ricambijeeep.com> - e-mail: turi@ricambijeeep.com

RICAMBI ED ACCESSORI PER:

- Jeep dal 1942 ad oggi
- Dodge, Reo, Blazer, G.M.C.
- Campagnola - Alfa Matta
- Auto d'epoca italiane e straniere
- Applicazioni industriali
- Carrelli elevatori

N.P.M. CITROEN 2CV SERVICE s.r.l.

Saremo presenti con il nostro STAND
dal 12 al 14 settembre 2014 alla 38° IMOLA MOSTRA SCAMBIO 2014
e dal 23 al 26 ottobre 2014 ad **AUTO MOTO D'EPOCA** di Padova

NUOVISSIMO STAND al pad. 6 con ampia disponibilità di ricambi e auto in vendita.
Risparmia sulle spese di spedizione: contattaci prima per ordinare e **vieni a ritirare in fiera!**

La nostra azienda è stata la prima in Italia a scegliere una **specializzazione esclusiva** in soli tre modelli di auto, tutte firmate con un unico marchio: Citroen.
Oltre 20 anni di esperienza con 2CV, DYANE e MEILARI ci permettono di consigliare i nostri clienti negli acquisti e nel restauro, garantendo la **qualità** del prodotto al **giusto prezzo**.

VISITA IL NOSTRO SITO WEB
www.citroen2cvservice.it

Consulta il catalogo on-line:
troverai i ricambi che ti servono.
Da meccanica a carrozzeria, da capote e tappezzeria a pneumatici e accessori.

AMPIO MAGAZZINO RICAMBI

SPEDIZIONI IN TUTTA ITALIA

VENDITA AUTO

NPM CITROEN 2CV SERVICE srl - Castagnaro (Vr) - cel 3475366196 - 3479207720 - info@citroen2cvservice.it - www.citroen2cvservice.it

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 400	393	1958-64	9.000	6C 2500 S FRECCIA D'ORO	2443	1947-52	100.000
500 COUPÉ ZAGATO	479	1957-59	22.000	1000 RADIALE BERLINA	982	1966-67	38.000					6C 2500 SS VILLA D'ESTE	2443	1949-52	350.000
595	594	1963-71	18.000	2200 COUPÉ 2+2 ALLEMANO	2160	1959-60	25.000					6C 2500 SS CABRIOLET	2443	1946-51	250.000
595 SS	594	1964-71	20.000	2200 CABRIOLET ALLEMANO	2160	1959-60	28.000	RL N/S	2916-2994	1923-25	180.000	1900	1884	1950-54	22.000
695	690	1964-71	22.000	2400 COUPÉ ELLENA	2323	1961-63	25.000	RL TURISMO	2994	1925-27	140.000	1900 TI	1884	1952-54	25.000
695 SS	690	1964-71	25.000	2400 COUPÉ ALLEMANO	2323	1963-65	27.000	RLSS	2994	1925-27	250.000	1900 SUPER	1884	1954-59	22.000
695 SS ASSETTO CORSA	690	1965-71	30.000	1300 BERLINETTA SIMCA	1280	1962-64	85.000	RM N/S/U	1944-1996	1923-26	70.000	1900 TI SUPER	1884	1954-57	28.000
750 BERLINA	747	1965-61	18.000	2000 BERLINETTA SIMCA	1946	1963-64	120.000					1900 PRIMAVERA	1884	1955-57	35.000
750 COUPÉ ZAGATO	747	1965-57	45.000	AC GRAN BRETAGNA				6C 1500 NORMALE	1487	1927-29	80.000	1900 SPRINT I SERIE	1884	1951-53	70.000
750 RECORD MONZA ZAGATO	747	1958-59	50.000	2 LITRI SEI CILINDRI	1991	1947-55	25.000	6C 1500 SPORT/SS	1487	1928-29	350.000	1900 SPRINT II SERIE	1884	1953-54	65.000
750 SPIDER ZAGATO	747	1957-59	40.000	2 LITRI SEI CILINDRI CABRIOLET	1991	1947-55	30.000	6C 1750 SUPER SPORT	1752	1929-30	350.000	1900 SS	1884	1954-55	65.000
850 RECORD MONZA ZAGATO	785-847	1959-61	60.000	ACE (MOTORE AC/FORD)	1991-2553	1954-63	60.000	6C 1750 SPORT	1752	1929-33	200.000	6C 1750 S (MODELLO 1956)	1884	1955-58	60.000
850 TC BERLINA	847	1961-65	22.000	ACE (MOTORE BRISTOL)	1971	1954-63	90.000	6C 1750 TURISMO	1752	1929-33	100.000	AR 51 «MATTIA»	1884	1951-53	18.000
850 TC NÜRBURGRING CORSA	847	1961-66	27.000	ACECA (MOTORE AC) COUPÉ	1991	1954-60	45.000	6C 1750 GRAN TURISMO	1752	1930-33	200.000	DAUPHINE	845	1960-64	3.500
850 STRADALE ZAGATO	847	1960-61	50.000	ACECA (MOTORE FORD) COUPÉ	2553	1961-63	50.000	6C 1750 GRAN TURISMO SPORT	1752	1930-33	700.000	GIULIETTA I SERIE	1290	1955-59	12.000
MONOMILLE SCORPIONE/GT	982	1961-63	60.000	ACECA (MOTORE BRISTOL) COUPÉ	1971	1954-63	65.000	6C 1750 GRAN TURISMO COMPR.	1752	1931-32	350.000	GIULIETTA II SERIE	1290	1959-61	11.000
OT 850 BERLINA	847	1964-68	10.000	COBRA 260	4261	1962-63	300.000	6C 2300	2336	1932-34	1.500.000	GIULIETTA III SERIE	1290	1961-63	10.000
OT 1000	982	1964-68	12.000	COBRA 289 MK2/MK3	4736	1962-65	500.000	6C 2300 TURISMO/B LUNGO	2309	1934-39	130.000	GIULIETTA TI SERIE	1290	1957-59	14.000
OT 1000 COUPÉ	982	1964-68	15.000	COBRA 427	6997	1964-68	450.000	6C 2300 GRAN TURISMO/B CORTO	2309	1934-39	150.000	GIULIETTA TII SERIE	1290	1959-61	13.000
OTR 1000 COUPÉ	982	1964-68	17.000	COBRA MK IV	4942	1963-67	100.000	6C 2300 PESCARA/B PESCARA	2309	1934-37	250.000	GIULIETTA TIII SERIE	1290	1961-65	12.000
OT 1300/124	1280	1966-69	14.000	COBRA 212 S/C V8 / MK IV CRS	3506-4942	1999-00	90.000	6C 2300 MILLE MIGLIA	2309	1938-39	350.000	GIULIETTA SPRINT I SERIE	1290	1954-58	30.000
OT 1300 SCORPIONE SS/FLOMBARDI	1280	1969-71	18.000	428 FRUA COUPÉ/SPIDER	6989	1967-73	40.000	6C 2900A	2905	1936	1.500.000	GIULIETTA SPRINT II SERIE	1290	1958-59	27.000
OT 1300 PROTOTIPO	1280	1965-68	85.000	3000 ME	2994	1979-84	12.000	6C 2900B	2905	1937-39	2.500.000	GIULIETTA SPRINT III SERIE	1290	1959-62	25.000
OTR 1000 COUPÉ BERTONE	982	1965-67	17.000	SUPERBLOWER/CRS/COBRA	3506-4942	1997-04	100.000	6C 2500 TURISMO 5 POSTI/6 POSTI	2443	1939-45	60.000	GIULIETTA SPRINT VELOCE I SERIE	1290	1955-58	35.000
OTSS 1000 COUPÉ	982	1964-68	18.000	ACM ITALIA				6C 2500 SPORT	2443	1939-45	130.000	GIULIETTA S.V. I SERIE «CONFORT»	1290	1958	32.000
1000 BERLINA	982	1962-67	25.000	10.1 ENDURO/OFF 4WD	1588-1595	1988-93	1.000	6C 2500 SUPER SPORT	2443	1939-43	150.000	GIULIETTA SPRINT VELOCE II SERIE	1290	1958-62	30.000
1000 BERLINA CORSA	982	1962-64	30.000					6C 2500 COLONIALE	2443	1939-42	45.000	1300 SPRINT	1290	1963-65	23.000
								6C 2500 TURISMO 6P./LIMOUSINE	2443	1946-50	65.000	GIULIETTA SPRINT SPECIALE	1290	1957-62	45.000

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
GIULIETTA SZ	1290	1958-61	85.000	ALFETTA 2.4 TURBODIESEL	2392	1983-84	2500	145 L9 TD	1929	1994	1.000	AMPHICAR GERMANIA			
GIULIETTA SZ CODA TRONCA	1290	1961-62	150.000	ALFETTA GT	1570-1779	1974-80	7.000	146 L31.6	1351-1596	1994	1.000	770	1147	1961-65	15.000
GIULIETTA SPIDER I SERIE	1290	1955-58	40.000	ALFETTA GTV 2000/2000L	1962	1978-80	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	1847	1923-26	35.000
GIULIETTA SPIDER III SERIE	1290	1961-62	35.000	ALFETTA GTV TURBODELTA	1962	1979-80	18.000	146 L9 TD	1929	1994	1.000	4F TORPEDO	1847	1926-28	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	3500	1929-32	70.000
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	ARMSTRONG SIDDELEY GRAN BRETAGNA			
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	30	4960	1919-32	35.000
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	18/18 MK II	2318-2872	1921-27	30.000
GIULIA SPRINT SPECIALE	1570	1962-65	40.000	GTV 2.5	2492	1983-87	8.000	156 6TA SPORTWAGON	3179	2001-04	10.000	4/14 / 4/14 MK II	1852	1923-29	20.000
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	15	1900-1928	1927-30	20.000
GIULIA 1600 SPIDER VELOCE	1570	1964-65	35.000	GIULIETTA 2.0 SUPER/TI	1962	1980-84	3.000	156 1.9 JTD CROSSWAGON	1910	2004	2.500	17 SHORT/STD/LONG	2394	1934	20.000
GIULIA TZ	1570	1963-65	180.000	GIULIETTA TURBODELTA	1962	1982-84	9.000	166 2.0 V6 TURBO	1999	2000	2.000	20 LONG/20 SHORT	2872	1927-32	25.000
GIULIA TZ2	1570	1964-65	350.000	GIULIETTA 2.0 TURBODIESEL	1995	1983-85	1.500	166 2.5 V6 24V	2492	1998-03	1.500	12	1236-1434	1928-31	18.000
GIULIA TI (FRENI A TAMBURO)	1570	1962-63	10.000	ALFA 6	2492	1979-83	5.000	166 3.0 V6 24V	2869	1998-03	2.000	NEW 20	3190	1932	25.000
GIULIA TI (FRENI A DISCO)	1570	1963-67	8.000	ALFA 6 2.0	1997	1983-86	4.000	166 II SERIE 3.2 V6 24V	2492	2003-04	3.500	SPECIAL	4960	1932-38	40.000
GIULIA TI SUPER	1570	1963-64	30.000	ALFA 6 2.5 Q. ORO	2492	1983-86	5.000	166 II SERIE 3.2 V6 24V	3179	2003-04	2.000	12/14	1666	1936-37	18.000
GIULIA 1300	1290	1964-71	7.000	ALFA 6 2.5 TURBODIESEL	2494	1983-86	2.500	166 II SERIE 3.0 V6 24V	2959	2003-04	3.000	20/25	3670	1937	25.000
GIULIA 1300 TI	1290	1966-72	6.000	ARNA L/S/LI	1186-1490	1984-86	1.000	166 II SERIE 3.2 V6 24V	3179	2003-04	3.500	16-SIX	1960	1939	20.000
GIULIA 1300 SUPER	1290	1970-72	5.500	33 L3/L5/L5.4X4 (TUTTI I M.)	1351-1490	1983-89	1.500	147 2.0 TWIN SPARK (II) SERIE	1969	2000-04	2.000	20	2783	1939	25.000
GIULIA SUPER	1570	1965-72	6.000	33 Q. VERDE	1490	1984-86	2.500	147 6TA/GTA SELESPEED	3179	2002-04	11.000	16-SIX	1960	1939	20.000
GIULIA 1600 S	1570	1968-70	6.000	33 L5 GIARDINETTA	1490	1985-87	1.500	GT 2.0 JTS	1970	2003-04	3.000	20	2783	1939	25.000
GIULIA SUPER L3	1290	1972-74	5.000	33 4X4 GIARDINETTA	1490	1984-87	2.000	GT 3.2 V6 24V	3179	2003-04	4.500	16 LANCASTER/TYPHOON	1991	1945-49	15.000
GIULIA SUPER 1.6	1570	1972-74	6.000	33 L7/L7 IE	1712	1986-89	1.500	ALLARD GRAN BRETAGNA				16 HURRICANE	1991	1945-49	20.000
GIULIA NUOVA SUPER 1.3	1290	1974-77	4.500	33 L7 Q.V.	1712	1986-89	2.500	J2 ROADSTER	3917	1946-51	90.000	18 WHITLEY/TYPHOON	2309	1949-53	17.000
GIULIA NUOVA SUPER 1.6	1570	1974-77	5.000	33 L3 S/L7 SPORT WAGON	1351-1712	1987-89	1.000	ALPINA-BMW GERMANIA				18 HURRICANE	2309	1949-53	22.000
GIULIA DIESEL	1760	1976-77	3.000	33 L5/L7 4X4 SPORT WAGON	1490-1712	1987-89	1.500	B3 3.3 BERLINA/TOURING	3300	2000-04	6.000	18 LIMOUSINE	2309	1950-51	17.000
GIULIA SPRINT GT	1570	1963-66	13.000	33 SPORT WAGON Q.V.	1712	1986-89	2.000	B3 3.3 COUPE	3300	2000-04	7.500	SAPPHIRE 348/LIMOUSINE	3435	1953-60	25.000
GIULIA GT VELOCE	1570	1966-68	15.000	33 L8 TD	1779	1986-89	1.000	B3 3.3 CABRIOLET	3300	2001-04	10.000	SAPPHIRE 234	2290	1955-58	22.000
GIULIA GT 1300 JUNIOR	1290	1966-71	10.000	33 L8 TD GIARDINETTA	1779	1986-87	1.000	B10 3.3 BERLINA/TOURING	3300	2002	8.000	SAPPHIRE 236	2309	1955-57	18.000
GIULIA GT 1300 JUNIOR ZAGATO	1290	1969-72	14.000	33 L8 TD SPORT WAGON	1779	1987-89	1.000	B10 4.8 V8 BERLINA/TOURING	4837	2002	10.000	STAR SAPPHIRE/LIMOUSINE	3990	1958-60	28.000
GIULIA GT JUNIOR L3	1290	1971-76	8.000	NUOVA 33 L3/L5	1351-1490	1989-94	1.000	B10 3.0 TD BERLINA/TOURING	2926	2000-01	8.000	ARO ROMANIA			
GIULIA GT JUNIOR L6	1570	1971-76	9.000	NUOVA 33 L3 SPORT WAGON	1351	1990-94	1.000	M 461 C	4398	2004	12.000	10	2512	1971-76	2.000
GIULIA GT JUNIOR ZAGATO L6	1570	1972-74	14.000	NUOVA 33 L8 TD INTERCOOLER	1779	1990-94	750	SERIE 240	2495-3119	1972-94	1.500				
GIULIA GTA1600	1570	1965-69	100.000	NUOVA 33 L8 TD INTERCOOLER S.W.	1779	1990-94	750	10	1289-1870	1980-00	1.000				
GIULIA GTA1300 JUNIOR	1290	1968-72	75.000	NUOVA 33 L7 IE	1712	1990-94	1.000								
GTAM	1995	1970-71	150.000	NUOVA 33 L7 IE SPORT WAGON	1712	1990-94	1.000								
GIULIA 1600 SPRINT GTC	1570	1964-66	25.000	NUOVA 33 L7 IE 4X4	1712	1990-94	1.500								
1600 SPIDER (DUETTO)	1570	1966-68	16.000	NUOVA 33 L3 IE. SPORT W. 4X4	1351	1992-94	1.500								
1750 GRAN SPORT 4R ZAGATO	1570	1965-67	25.000	NUOVA 33 L7 IE. SPORT W. 4X4	1712	1990-94	1.500								
2000	1975	1958-62	8.000	NUOVA 33 L7 IE. PERMANENT 4/4	1712	1991-94	2.000								
2600	2584	1962-69	10.000	NUOVA 33 L7 IE. PERM. 4 S.W./Q4 S.W.	1712	1991-94	2.500								
2600 DE LUXE (OSI)	2584	1965-67	11.000	NUOVA 33 L7 IE. 16V Q.V.	1712	1990-94	2.000								
2000 SPRINT	1975	1960-62	14.000	NUOVA 33 L7 IE. 16V Q.V. S.W.	1712	1990-94	2.000								
2600 SPRINT	2584	1962-66	16.000	NUOVA 33 L3 IE IMOLA	1351	1992-94	1.500								
2600 SZ	2584	1965-68	10.000	ALFA 75 1.6/1.6 IE/L91.8 IE	1570-1779	1985-91	3.000								
2000 SPIDER TOURING	1975	1958-61	35.000	ALFA 75 2.0	1962	1985-89	3.500								
2600 SPIDER TOURING	2584	1962-65	40.000	ALFA 75 2.0 TWIN SPARK	1962	1987-92	5.000								
33 STRADALE	1995	1967-69	1.000.000	ALFA 75 1.8 INDY	1779	1991-92	3.500								
1750	1779	1968-72	7.000	ALFA 75 2.0 TWIN SPARK S.N.	1962	1991-92	6.000								
1750 GT VELOCE I SERIE	1779	1968-70	16.000	ALFA 75 2.5 V6 Q.V.	2492	1985-92	7.000								
1750 GT VELOCE II SERIE	1779	1970-72	15.000	ALFA 75 3.0 V6	2959	1987-92	8.500								
1750 SPIDER VELOCE	1779	1967-69	16.000	ALFA 75 TURBO/TURBO AMERICA	1779	1986-90	7.000								
SPIDER VELOCE 1750	1779	1969-72	13.000	ALFA 75 TURBO QUADRIFOGLIO V.	1779	1990-91	8.000								
2000 BERLINA	1962	1971-77	9.000	ALFA 75 TURBO EVOLUZIONE	1779	1987-88	13.000								
2000 GTV	1962	1971-76	17.000	ALFA 75 2.0 TURBODIESEL	1995	1985-92	2.000								
2000 SPIDER VELOCE	1962	1971-82	15.000	ALFA 75 2.4 TD	2383	1988-92	2.000								
SPIDER 1300 JUNIOR	1290	1968-69	14.000	ALFA 90 1.8/2.0/2.0 V6	1779-1996	1984-87	2.000								
SPIDER 1300 JUNIOR (CODA TRONCA)	1290	1969-72	10.000	ALFA 90 Q. ORO	2492	1984-87	3.000								
SPIDER JUNIOR L3	1290	1972-77	8.000	ALFA 90 2.4 TURBODIESEL	2392	1984-87	1.000								
SPIDER JUNIOR L6	1570	1972-75	8.000	ALFA 90 2.4 TURBODIESEL	2392	1984-87	1.000								
SPIDER 1.6	1570	1975-82	7.000	164 TWIN SPARK	1962	1987-94	1.500								
SPIDER 1.8	1570	1983-90	6.000	164 3.0 V6	2959	1987-94	1.000								
SPIDER 1.6	1570	1990-93	7.000	164 3.0 V6 QUADRIFOGLIO	2959	1990-94	2.500								
SPIDER 2.0	1962	1983-90	6.500	164 TURBO	1995	1987-90	1.500								
SPIDER 2.0	1962	1990-94	8.000	164 2.0 V6 TURBO	1996	1991-93	1.500								
SPIDER 2.0 Q.V.	1962	1986-90	7.000	164 3.0 V6 24V SUPER	2959	1992-98	2.000								
MONTREAL	2587	1970-77	25.000	164 2.0 V6 TURBO SUPER	1996	1992-98	2.000								
ALFASUD (TUTTI I MODELLI)	1186-1490	1972-84	2.000	164 3.0 V6 24V Q4	2959	1993-98	2.500								
ALFASUD TI	1186-1490	1973-84	3.000	164 TD/TD SUPER	2500	1987-94	1.000								
ALFASUD TI Q.V.	1490	1982-84	3.500	SZ (ES 30)	2959	1989-93	30.000								
ALFASUD GIARDINETTA	1186	1975-77	2.500	155 L7/L8/2.0	1748-1995	1992-94	1.000								
ALFASUD SPRINT 1.3/1.3 VELOCE	1286-1351	1976-82	3.000	155 2.5 V6	2492	1992-97	1.500								
ALFASUD SPRINT 1.5/1.5 VELOCE	1490	1978-83	3.500	155 2.0 TURBO 16V Q4	1995	1992-97	2.000								
SPRINT 1.3/L5	1351-1490	1983-89	3.000	155 L8/2.5 TD	1929-2499	1993-94	1.000								
SPRINT Q.V.	1490-1712	1983-89	3.500	GTV 1.8/2.0 TWIN SPARK	1747-1970	1994-02	2.000								
ALFETTA	1779	1972-75	6.000	GTV 2.0 V6 TURBO/3.0 V6 V6 24V	1996-2959	1995-02	2.500								
ALFETTA L6	1570	1975-77	5.000	GTV II SERIE 2.0 TS	1970	2003-04	2.500								
ALFETTA L6	1570	1977-81	4.500												

Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro
DB7 VOLANTE	3239	1996-98	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	8.500	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 LX 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 I/E/LX/SELECTRONIC	999-1108	1987-94	1.000
ATS ITALIA				S6 4.2 V8 AVANT	4172	1999-03	3.500	MINI COOPER	998	1964-68	10.000	Y10 1.3 I/E/GT LE	1297-1301	1987-94	2.000
GT 2500	2468	1963-64	300.000	RS6 4.2 V8 QUATTRO	4172-41720	2002-04	5.000	MINI COOPER S	1071	1963-64	14.000	BANTAM STATI UNITI			
GTS 2500	2468	1963-64	350.000	RS6 4.2 V8 QUATTRO AVANT	4172	2002-04	6.000	MINI COOPER S	1275	1963-69	17.000	40 BRC	1835	1940-41	15.000
AUDI GERMANIA				A62.8 V6/2.8 V6 30V QUATTRO	2771	1994-98	2.500	MINI COOPER S	970	1964-65	15.000	BENTLEY GRAN BRETAGNA			
AUD/AUDI L (72 CV)	1696	1965-68	3.500	A62.8 V6 30V QUATTRO	2771	1998-02	3.500	MINI MOKE	848	1964-68	8.000	4 1/2 LITRE TORPEDO	4398	1927-31	250.000
80/80 L	1496	1968-72	2.500	A63.7/4.2 V8 QUATTRO	3697-4172	1994-98	3.000	BMC MINI MOKE (AUS)	998	1969-70	6.000	6 1/2 LITRE TORPEDO	6597	1926-30	350.000
80 VARIANT	1496	1968-72	3.000	A63.7/4.2 V8 QUATTRO	3697-4172	1994-98	3.000	BMC LEYLAND MOKE (AUS)	998	1970-81	5.000	8 LITRE TORPEDO	7983	1930-32	500.000
75 L/80 L	1696	1966-72	2.500	A63.7/4.2 V8 QUATTRO	3697-4172	1994-98	3.000	LELAND M. CALIFORNIA (AUS)	998-1275	1974-77	5.000	3 1/2 LITRE CABRIOLET	3669	1933-36	75.000
75/80 VARIANT	1696	1966-72	3.000	A63.7/4.2 V8 QUATTRO	3697-4172	1994-98	3.000	1100/1100 MK2	1098	1964-70	2.500	3 1/4 LITRE CABRIOLET	4257	1936-39	65.000
SUPER 90	1770	1966-71	3.500	A63.7/4.2 V8 QUATTRO	3697-4172	1994-98	3.000	1100/1300 COUNTRYMAN	1098-1275	1966-74	3.000	MK VI	4257	1946-51	35.000
50 (TUTTI I MODELLI)	1093	1975-80	1.500	A63.7/4.2 V8 QUATTRO	3697-4172	1994-98	3.000	1300/1300 GT	1275	1967-74	2.500	MK V	4566	1951-52	30.000
80 I SERIE (TUTTI I MODELLI)	1297-1470	1972-76	1.500	A63.7/4.2 V8 QUATTRO	3697-4172	1994-98	3.000	1300 TRAVELLER	1275	1971-74	3.000	R TYPE	4566	1952-55	40.000
80 II SERIE (TUTTI I MODELLI)	1296-1921	1976-81	1.000	A63.7/4.2 V8 QUATTRO	3697-4172	1994-98	3.000	1800/1800 MK2	1798	1964-74	2.000	R TYPE CONTINENTAL	4566	1953-55	180.000
80 GTE (GLE I SERIE)	1588	1976-81	2.000	A63.7/4.2 V8 QUATTRO	3697-4172	1994-98	3.000	3 LITRE	2912	1967-71	2.500	S I	4887	1955-59	38.000
80/80 Q/90 II S. (TUTTI I M.)	1296-2226	1981-86	1.000	A63.7/4.2 V8 QUATTRO	3697-4172	1994-98	3.000	FXD TAXI	2178-2520	1968-81	4.500	S I CONTINENTAL	4887	1955-59	130.000
80 D/80 TO II SERIE (TUTTI I M.)	1588	1981-86	1.000	A63.7/4.2 V8 QUATTRO	3697-4172	1994-98	3.000	CARBODIES TAXI	2286-2664	1982-97	3.500	S II	6230	1959-62	40.000
80/80 QUATTRO IV SERIE	1595-1984	1986-90	1.000	A63.7/4.2 V8 QUATTRO	3697-4172	1994-98	3.000	MAXI (TUTTI I MODELLI)	1485-1748	1970-82	1.000	S II CABRIOLET	6230	1959-62	110.000
80/80 QUATTRO 16V IV SERIE	1984	1990	1.000	A63.7/4.2 V8 QUATTRO	3697-4172	1994-98	3.000	ALLEGRO (TUTTI I MODELLI)	1098-1748	1973-82	1.000	S III	6230	1962-66	42.000
80 D/10V SERIE	1588-1896	1986-90	1.000	A63.7/4.2 V8 QUATTRO	3697-4172	1994-98	3.000	PRINCESS 1800 HL	1798	1974-80	1.000	S III CABRIOLET	6230	1962-66	120.000
90/90 QUATTRO II SERIE	1994-2309	1987-89	1.000	A63.7/4.2 V8 QUATTRO	3697-4172	1994-98	3.000	MINI/MINI E/MINI H/E/MAYRAIR/CITY	998	1981-90	3.000	T	6230	1965-70	22.000
90/90 QUATTRO 20V II SERIE	2309	1988-90	1.000	A63.7/4.2 V8 QUATTRO	3697-4172	1994-98	3.000	LELAND MINI MOKE (P)	998	1980-90	7.000	T CONVERTIBLE	6230	1967-70	45.000
100/100 S/100 LS	1760	1968-71	2.500	A63.7/4.2 V8 QUATTRO	3697-4172	1994-98	3.000	CAGWA MINI MOKE (I)	998	1991-93	7.500	T	6750	1971-77	20.000
100 COUPÉ S	1871	1970-73	4.000	A63.7/4.2 V8 QUATTRO	3697-4172	1994-98	3.000	MINI CLUBMAN	998	1971-75	3.500	T2	6750	1977-80	22.000
100 I SERIE (TUTTI I MOD.)	1760-1871	1972-77	2.000	A63.7/4.2 V8 QUATTRO	3697-4172	1994-98	3.000	MINI CLUBMAN GT	1275	1971-75	3.500	CORNIC TWO DOOR	6750	1971-77	30.000
100 II SERIE (TUTTI I MOD.)	1994-2144	1977-82	1.500	A63.7/4.2 V8 QUATTRO	3697-4172	1994-98	3.000	MINI CLUBMAN ESTATE	998-1098	1974-82	3.500	CORNIC TWO DOOR	6750	1977-81	32.000
100 50 II SERIE (TUTTI I MOD.)	1986	1978-82	1.000	A63.7/4.2 V8 QUATTRO	3697-4172	1994-98	3.000	METRO L0 (TUTTI I MODELLI)	998	1980-90	1.000	CORNIC R/S/T	6750	1971-77	45.000
100/100 QUATTRO II SERIE	1781-2309	1982-90	1.000	A63.7/4.2 V8 QUATTRO	3697-4172	1994-98	3.000	METRO L3/L3 S/L3 HLE/AUTOM.	1275	1980-90	2.000	CORNIC CABRIOLET	6750	1977-84	42.000
100 TURBO/TURBO QUATTRO III S.	2226	1986-90	1.500	A63.7/4.2 V8 QUATTRO	3697-4172	1994-98	3.000	METRO L3 SPORT/BS/GTA	1275	1981-87	2.000	MULSANNE	6750	1980-83	18.000
100 D/100 TO II SERIE	1986-2461	1982-90	1.000	A63.7/4.2 V8 QUATTRO	3697-4172	1994-98	3.000	METRO MG	1275	1981-87	2.500	MULSANNE	6750	1984-89	20.000
100 AVANT/VANT QUATTRO	1781-2309	1983-90	1.500	A63.7/4.2 V8 QUATTRO	3697-4172	1994-98	3.000	METRO MG TURBO	1275	1983-90	1.000	MULSANNE TURBO	6750	1982-91	28.000
100 AVANT TURBO/VANT TURBO Q.	2226	1983-90	2.000	A63.7/4.2 V8 QUATTRO	3697-4172	1994-98	3.000	MAESTRO (TUTTI I MODELLI)	1275-1598	1983-91	1.500	MULSANNE S	6750	1987-93	22.000
100 AVANT Q/100 TOI	1986-2461	1983-91	1.000	A63.7/4.2 V8 QUATTRO	3697-4172	1994-98	3.000	MAESTRO MG	1598-1994	1983-90	1.500	EIGHT	6750	1984-93	20.000
100/100 QUATTRO N SERIE	1984-2309	1990-94	1.000	A63.7/4.2 V8 QUATTRO	3697-4172	1994-98	3.000	MAESTRO MG TURBO	1994	1988-90	1.500	BROOKLANDS R	6750	1982-88	22.000
100 2.5 TOI IV SERIE	2461	1991-94	1.000	A63.7/4.2 V8 QUATTRO	3697-4172	1994-98	3.000	MONTESGOMTEGO ESTATE	1275-1994	1984-91	1.000	TURBO R/S/T	6750	1985-88	30.000
100 AVANT/VANT QUATTRO II S.	1984-2309	1991-94	1.500	A63.7/4.2 V8 QUATTRO	3697-4172	1994-98	3.000	MONTESGOMTEGO ESTATE 2.0 DLS	1994	1988-91	1.500	CONTINENTAL R/S/T	6750	1991-92	50.000
100 AVANT TOI II S.	2461	1991-94	1.000	A63.7/4.2 V8 QUATTRO	3697-4172	1994-98	3.000	MONTESGOMTEGO ESTATE 2.0 DLS	1994	1988-91	1.500	CONTINENTAL (CABRIOLET)	6750	1984-94	50.000
200/200 TURBO	2144-2226	1984-90	1.500	A63.7/4.2 V8 QUATTRO	3697-4172	1994-98	3.000	MONTESGOMTEGO ESTATE 2.0 DLS	1994	1988-91	1.500	CONTINENTAL CONVERTIBLE	6750	1994-95	65.000
200/200 TURBO QUATTRO	2144-2226	1984-90	2.000	A63.7/4.2 V8 QUATTRO	3697-4172	1994-98	3.000	MONTESGOMTEGO ESTATE 2.0 DLS	1994	1988-91	1.500	CONTINENTAL SC	6750	1998-01	70.000
200/200 TURBO AVANT QUATTRO	2144-2226	1984-90	2.000	A63.7/4.2 V8 QUATTRO	3697-4172	1994-98	3.000	MONTESGOMTEGO ESTATE 2.0 DLS	1994	1988-91	1.500	AZURE	6750	1995-02	65.000
200 QUATTRO 20V	2226	1989-90	2.000	A63.7/4.2 V8 QUATTRO	3697-4172	1994-98	3.000	MONTESGOMTEGO ESTATE 2.0 DLS	1994	1988-91	1.500	ARNAGE RED LABEL	4398-6750	1988-02	28.000
200 AVANT QUATTRO 20V	2226	1989-90	2.500	A63.7/4.2 V8 QUATTRO	3697-4172	1994-98	3.000	MONTESGOMTEGO ESTATE 2.0 DLS	1994	1988-91	1.500	ARNAGE RED LABEL LWB	6750	2001-02	30.000
COUPÉ/COUPÉ GT	1781-2226	1981-87	2.000	A63.7/4.2 V8 QUATTRO	3697-4172	1994-98	3.000	MONTESGOMTEGO ESTATE 2.0 DLS	1994	1988-91	1.500	ARNAGE R/L	6750	2002-04	30.000
COUPÉ QUATTRO	2144-2226	1983-88	3.000	A63.7/4.2 V8 QUATTRO	3697-4172	1994-98	3.000	MONTESGOMTEGO ESTATE 2.0 DLS	1994	1988-91	1.500	ARNAGE T	6750	2002-04	35.000
QUATTRO (BAUR)	2226	1987-89	18.000	A63.7/4.2 V8 QUATTRO	3697-4172	1994-98	3.000	MONTESGOMTEGO ESTATE 2.0 DLS	1994	1988-91	1.500	ARNAGE LIMOUSINE MULLINER	6750	2002-04	50.000
QUATTRO 20V (BAUR)	2226	1989-90	18.000	A63.7/4.2 V8 QUATTRO	3697-4172	1994-98	3.000	MONTESGOMTEGO ESTATE 2.0 DLS	1994	1988-91	1.500	CONTINENTAL GT	5998	2003-04	50.000
QUATTRO SPORT	2133-2144	1983-86	75.000	A63.7/4.2 V8 QUATTRO	3697-4172	1994-98	3.000	MONTESGOMTEGO ESTATE 2.0 DLS	1994	1988-91	1.500	BERTONE ITALIA			
COUPÉ 2.0 E	1984	1989-94	1.500	A63.7/4.2 V8 QUATTRO	3697-4172	1994-98	3.000	MONTESGOMTEGO ESTATE 2.0 DLS	1994	1988-91	1.500	FREEDCLIMBER/FREEDCLIMBER 2	1596-2693	1990-95	2.000
COUPÉ 2.0 20V QUATTRO	1994	1989-93	2.000	A63.7/4.2 V8 QUATTRO	3697-4172	1994-98	3.000	MONTESGOMTEGO ESTATE 2.0 DLS	1994	1988-91	1.500	BIANCHI ITALIA			
COUPÉ 2.3 E/2.3 20V	2309	1988-94	2.000	A63.7/4.2 V8 QUATTRO	3697-4172	1994-98	3.000	MONTESGOMTEGO ESTATE 2.0 DLS	1994	1988-91	1.500	S4 TORPEDO	1287	1925-27	18.000
COUPÉ 2.3 E/2.3 20V QUATTRO	2309	1988-94	2.500	A63.7/4.2 V8 QUATTRO	3697-4172	1994-98	3.000	MONTESGOMTEGO ESTATE 2.0 DLS	1994	1988-91	1.500	S5 1300 TORPEDO	1287	1928-32	18.000
COUPÉ 2.6 E V6/2.8 E V6	2598-2771	1992-94	2.500	A63.7/4.2 V8 QUATTRO	3697-4172	1994-98	3.000	MONTESGOMTEGO ESTATE 2.0 DLS	1994	1988-91	1.500	S5 1500 TORPEDO	1452	1932-34	18.000
COUPÉ 2.2 TURBO 20V QUATTRO S2	2226	1990-95	3.000	A63.7/4.2 V8 QUATTRO	3697-4172	1994-98	3.000	MONTESGOMTEGO ESTATE 2.0 DLS	1994	1988-91	1.500	S9 BERLINA	1452	1934-39	22.000
80 2.0/2.3 V SERIE	1984-2309	1991-94	1.000	A63.7/4.2 V8 QUATTRO	3697-4172	1994-98	3.000	MONTESGOMTEGO ESTATE 2.0 DLS	1994	1988-91	1.500	BIZZARRINI ITALIA			
80 2.0/2.3 AVANT	1984-2309	1992-94	1.500	A63.7/4.2 V8 QUATTRO	3697-4172	1994-98	3.000	MONTESGOMTEGO ESTATE 2.0 DLS	1994	1988-91	1.500	5300 GT STRADA	5358	1964-68	250.000
80 1.9 TO V SERIE	1896	1991-94	1.000	A63.7/4.2 V8 QUATTRO	3697-4172	1994-98	3.000	MONTESGOMTEGO ESTATE 2.0 DLS	1994	1988-91	1.500	1900 GT EUROPA	1897		

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 CILINDRI)	1991	1977-81	2.000	BORGWARD GERMANIA				CATERHAM GRAN BRETAGNA			
700 COUPÉ	697	1969-64	5.000	525/528 (E12)	2494-2788	1973-81	2.500	HANSA 1500	1498	1949-52	5.000	211/81,82/016V	1588-1998	1995-01	18.000
700 LS COUPÉ	697	1964-65	4.000	528 (E12)	2788	1977-81	3.000	HANSA 1500 CABRIOLET HEIMÜLLER	1498	1950-52	6.500	SUPER SEVEN	1396-1998	1986-04	20.000
700 COUPÉ SPORT	697	1960-64	7.000	M 535i (E12)	3453	1980-81	4.000	HANSA 1500 SPORT-CABRIOLET 2/2	1498	1950-53	7.500				
700 CABRIOLET	697	1959-63	7.000	518/519/520 (E28)	1766-1991	1981-87	1.000	HANSA 1500 KOMBI	1498	1950-52	4.500	CEIRANO ITALIA			
1500	1499	1961-64	3.000	525/528 (E28)	2494-2788	1981-87	1.000	HANSA 1800	1758	1952-54	5.000	150N TORPEDO	1458	1924-28	50.000
1800	1606	1964-66	3.000	524 DTD (E28)	2443	1983-87	1.000	HANSA 1800 DIESEL/DIESEL KOMBI	1758	1953-54	4.000	150S TORPEDO	1458	1924-31	75.000
1800	1773	1963-68	3.500	535i (E28)	3430	1985-87	2.000	HANSA 1800 CABRIOLET HEIMÜLLER	1758	1952-54	6.500				
1800 TI	1773	1964-66	4.000	M 535i (E28)	3430	1984-87	3.500	HANSA 1800 KOMBI	1758	1952-54	4.500	CHEVROLET STATI UNITI			
1800 TVSA	1773	1964-65	15.000	M5 (E28)	3430	1987-88	5.000	HANSA 1800 SPORT-CABRIOLET 2/2	1758	1953-54	7.500	BLAZER/GMC JIMMY	4093-5733	1969-73	5.000
2000	1990	1966-72	3.500	518i (E34)	1796	1990-94	1.000	HANSA 2400	2337	1952-55	5.000	BLAZER/GMC JIMMY (II S.)	4093-5733	1974-86	4.000
2000 T/TILUX	1990	1966-70	4.000	520/520i 24V (E34)	1991	1988-94	1.000	HANSA 2400 PULLMAN	2240-2337	1953-58	5.500	BLAZER/GMC JIMMY (DIESEL II S.)	6217	1982-86	3.000
2000 C COUPÉ	1990	1965-69	7.000	524 TD/525 TDS (E34)	2443-2503	1988-94	1.000	2.3 LITER P 100	2240	1960-61	4.000	BLAZER V/GMC JIMMY V	5012-5733	1987-91	4.000
2000 CS COUPÉ	1990	1965-69	9.000	525i (E34)	2494	1988-94	1.500	ISABELLA	1493	1954-58	7.000	BLAZER V/GMC JIMMY V (DIESEL)	6217	1987-91	3.000
1800/1802/1802	1573-1766	1966-75	4.000	525i 24V/525iX 24V (E34)	2494	1990-95	1.500	ISABELLA TS/TS DE LUXE	1493	1955-58	8.000	BLAZER X/GMC YUKON	5733	1992-94	5.000
1800 TI	1573	1967-68	7.000	525/525iX 24V TOURING (E34)	2494	1992-95	2.000	ISABELLA TS/TS DE LUXE	1493	1959-61	7.500	BLAZER X/GMC YUKON (DIESEL)	6466	1994	4.000
1800 CABRIOLET	1573	1967-71	10.000	530i (E34)	2986	1988-94	2.000	ISABELLA COUPÉ DEUTSCH	1493	1955-57	9.000	BLAZER S-10/GMC JIMMY	2471-4300	1982-93	4.000
2002	1990	1968-75	6.000	530i V6/TOURING (E34)	2997	1992-95	3.000	ISABELLA CABRIOLET/TS CABRIOLET	1493	1955-58	10.000	BLAZER S-10/GMC JIMMY (II SERIE)	2198-4300	1994-04	5.000
2002 CABRIO	1990	1971-75	10.000	535i (E34)	3430	1988-94	2.500	ISABELLA COMBI	1493	1955-58	6.000	TAHOE/GMC YUKON	5733	1995-99	6.000
2002 TI	1990	1968-72	8.000	540i V6/TOURING (E34)	3982	1992-95	3.500	ISABELLA COMBI	1493	1959-61	6.000	TAHOE/GMC YUKON (DIESEL)	6466	1995-99	5.000
2002 TH	1990	1971-75	10.000	M5 (E34)	3535	1988-92	5.500	ISABELLA	1493	1959-61	7.000	TAHOE/GMC YUKON (II S.)	4806-5967	1999-04	7.000
1502	1573	1974-77	3.000	M5/TOURING (E34)	3795	1992-95	6.500	ISABELLA TS CABRIOLET	1493	1959-61	10.000	TRAILBLAZER	4157-5327	2000-04	4.000
2002 TURBO	1990	1973-75	25.000	520/523/525/528i 24V (E39)	2171-2793	1995-02	3.000	ISABELLA COUPÉ	1493	1957-61	12.000	CORVETTE COUPÉ (C5)	5666	1997-03	11.000
1800-1800 TOURING	1573-1766	1971-74	4.500	535i 32V (E39)	3498	1995-02	3.500	ISABELLA COUPÉ HECKFLOSSE	1493	1959-60	10.000	CORVETTE CONVERTIBLE (C5)	5666	1998-03	15.000
2000 TOURING	1990	1971-74	5.500	540i 32V (E39)	4398	1995-02	4.000	ISABELLA COUPÉ CABRIOLET	1493	1958-61	15.000	CORVETTE COUPÉ (C6)	5967	2004	25.000
2000 TI TOURING	1990	1971-74	8.000	523/528/530i 24V TOURING (E39)	2494-2979	1997-02	4.000					CORVETTE CONVERTIBLE (C6)	5667	2004	27.000
2500/2800	2494-2788	1968-77	3.500	535i 32V TOURING (E39)	3498	1997-01	4.500	BRISTOL GRAN BRETAGNA				CHRYSLER STATI UNITI			
2800 CS COUPÉ	2788	1969-71	9.000	540i 32V TOURING (E39)	4398	1997-02	5.000	400	1971	1947-51	25.000	VOYAGER 3.0/3.3 LE/3.8 V6 (I S.)	2972-3778	1988-95	2.000
3.0 S	2986	1971-77	3.500	628CS/630 CS/633CS (E24)	2788-3210	1976-82	4.500	401	1971	1949-52	25.000	VOYAGER 2.5 TD SE/LE (II S.)	2500	1992-94	1.000
3.0 SI	2986	1971-77	4.000	635 CS (E24)	3453	1978-82	5.000	402 CABRIOLET	1971	1952-53	30.000	GRAND VOYAGER 3.8 V6 (I S.)	3778	1988-95	1.500
3.0 L	2986	1974-77	4.000	635 CS (E24)	3453	1982-89	6.000	403	1971	1953-57	25.000	GRAND VOYAGER 2.5 TD SE/LE (II S.)	2500	1993	1.000
3.3 L/LI	3210-3299	1973-77	5.000	628 CS/633CS (E24)	2788-3210	1982-88	5.000	404	1971	1954-57	30.000	VOYAGER 3.0/3.3/3.8 V6 (II S.)	2972-3778	1985-01	3.000
3.0 CS	2986	1971-76	10.000	M 635 CS (E24)	3453	1984-89	13.000	405	1971	1955-60	27.000	GRAND VOYAGER 3.8 V6 (II S.)	3778	1995-01	2.500
3.0 CSI	2986	1971-76	11.000	728/729/730/732/733 (E23)	2788-3210	1977-82	2.000	406	1971	1956-61	25.000	VISION	3301-3526	1992-95	1.000
3.0 CSL	2986-3003	1971-73	25.000	728/729 (E23)	2788-3210	1982-86	2.000	407	1971	1961-63	25.000	STRATUS CONVERTIBLE 2.5 V6 24V	2497	1996-00	3.500
3.0 CSL (BATMOBILE)	3003-3153	1973-75	55.000	735i (E23)	3430	1979-82	2.500	408	1971	1963-65	25.000	SEBRING CONVERTIBLE	1996-2736	2001-04	4.000
316/318 (E21)	1573-1766	1975-78	2.000	735i (E23)	3430	1982-86	2.500	409	1971	1965-67	25.000	300 M 3.5 V6	3518	1998-00	2.000
315/316/318 (E21)	1573-1766	1979-82	1.500	745i (E23)	3210-3430	1979-82	3.000	410	1971	1967-69	25.000	PT CRUISER	1598-2429	1999-04	2.000
320/320i (E21.4 CILINDRI)	1990	1975-77	2.000	745i (E23)	3430-3453	1982-86	3.000	411 (TUTTI I MODELLI)	5211-6556	1968-75	23.000	PT CRUISER CABRIOLET	1598-2429	2004	3.500
320 (E21 6 CILINDRI)	1991	1977-82	3.000	730/735 (E32)	2986-3430	1986-92	3.000	412 (TUTTI I MODELLI)	5898-6556	1974-82	25.000	VOYAGER 3.3/3.8 (II SERIE)	3301-3778	2001-04	3.500
320 CABRIOLET BAUR (E21)	1991	1978-82	4.000	735iL (E32)	3430	1988-92	3.500	603 (TUTTI I MODELLI)	5211-5888	1976-82	23.000	GRAND VOYAGER 3.3/3.8 (II SERIE)	3301-3778	2001-04	3.000
323i (E21)	2316	1977-82	4.500	730/730i V6/740i V6 (E32)	2986-3982	1992-94	3.500	BRITANNIA	5898	1982-94	27.000	CROSSFIRE	3199	2002-04	6.000
323i CABRIOLET BAUR (E21)	2316	1978-82	5.000	750i/L (E32)	4988	1996-94	5.000	BRIGAND	5898	1982-94	27.000	CROSSFIRE ROADSTER	3199	2004	6.000
316/318/320i (E30)	1767-1991	1982-87	1.000	730i V6/740i V6 (E38)	2997-3982	1994-95	3.000	BEAUFORT	5898	1984-90	28.000	300 5.7 V8	5657	2003-04	3.000
323i (E30)	2316	1982-85	3.500	728i (E38)	2793	1999-01	2.500	BLENHHEIM (E38)	5898	1993-04	28.000	300 5.7 V8 SW	5657	2003-04	3.000
320S 2 P (E30)	1990	1988-91	4.000	730/735/740i V6 32V (E38)	3498-4398	1996-01	3.500	BEAUFIGHTER	5898	1982-94	28.000	NEON 2.0 16V	1996	1994	1.000
320S 4 P (E30)	1990	1988-90	6.000	750i/L (E38)	5379	1994-01	4.000								
320i CABRIOLET BAUR (E30)	1991	1983-87	4.000	M5 (E39)	4941	1998-02	5.000	BUGATTI FRANCIA				CISITALIA ITALIA			
323i CABRIOLET BAUR (E30)	2316	1983-86	4.500	M1	3430	1979-81	130.000	TYPE 13	1327-1368	1918-20	180.000	202 BERLINETTA	1089	1947-52	200.000
318i 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
320i CABRIOLET (E30)	1991	1988-92	4.500	940 C/V6 32V (E31)	3982-4398	1993-00	9.000	TYPE 22 BRESCIA	1496	1921-26	200.000	202 SMM SPYDER NUVOLARI	1089	1947-48	250.000
316/318/318S/320i (E30)	1596-1991	1987-91	1.000	850i/850 C V12 (E31)	4988-5379	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 CSI V12 (E31)	5576	1992-96	16.000	TYPE 23 BRESCIA	1496	1921-26	200.000	750 GT/850 GT	735-847	1961-63	7.000
325i 24 P (E30)	2494	1985-91	1.500	31 L81/92.0/2.2	1786-2171	1995-02	8.000	TYPE 30	1991	1922-26	150.000				
325i 24V 24 P (E30)	2494	1991-92	2.000	31 2.5/2.8/3.0 24V	2494-2979	1996-02	8.000	TYPE 35	1991	1924-31	600.000	CITROËN FRANCIA			
318i/320i TOURING (E30)	1796-1991	1988-91	1.500	31 M ROADSTER	3201	1997-02	18.000	TYPE 35A	1991	1924-31	600.000	C2/C3 3.5 HP TORPEDO 2/3 POSTI	856	1922-26	12.000
324 TD TOURING (E30)	2443	1988-91	1.000	31 2.8/3.0 COUPÉ	2793-2979	1998-02	8.000	TYPE 35T	1991	1926-30	800.000	B14 TORPEDO	1539	1926-28	14.000
325i TOURING (E30)	2494	1988-91	2.500	31 M COUPÉ	3201	1998-02	15.000	TYPE 35TC/B	1991	1927-31	800.000	B14 BERLINA/LIMOUSINE	1539	1926-28	13.000
325iX 24 P (E30)	2494	1985-90	1.500	24 2.2	2171	2003-04	11.000	TYPE 35C	1991	1928-31	1.000.000	C4 TORPEDO	1628	1928-32	13.000
325iX TOURING (E30)	2494	1988-92	2.500	24 2.5	2494	2003-04	12.000	TYPE 37	1991	1925-30	400.000	C6 BERLINA	2442-2650	1928-32	16.000
325i CABRIOLET (E30)	2494	1987-92	5.000	24 3.0	2979	2003-04	13.000	TYPE 38	1991	1926-27	200.000	9A10A/LA ROSALIE BERLINA	1452-2650	1932-38	14.000
M3 (E30)	2302	1986-88	14.000	X5 3.0	2979	1999-04	4.500	TYPE 38A	1991	1927	250.000	7 A TRACTION AVANT	1303	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	7 B TRACTION AVANT	1529	1934	15.000
M3 EVOLUTION (E30)	2302	1989-90	17.000	X5 4.8	4799	2004	6.500	TYPE 40A	1628	1930	250.000	7 C TRACTION AVANT	1628	1934-39	14.000
M3 SPORT EVOLUTION (E30)	2467	1989-90	20.000	323i/325i/328i/330i 24V (E46)	2494-2979	1998-04	3.000	TYPE 41 «ROYALE»	12763	1926-33	8.000.000	7 DE TRACTION AVANT	1628	1939-40	14.000
M3 CAT CABRIOLET (E30)	2302	1989-90	18.000	323i/325i/328i/330i 24											

Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	Anni	Euro	Modello	cm ³	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	1985	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	1911-1985	1968-74	12.000	ZX D/TD (TUTTI I MODELLI)	1905	1993-94	1.000								
DS 20 PALLAS	1985	1970-74	14.000	ZX D/TD BREAK (TUTTI I MODELLI)	1905	1993-94	1.000	DB FRANCIA							
DS 21	2175	1965-72	13.000	XANTIA 1.6/1.8/2.0	1580-1998	1993-94	1.000	750 CABRIOLET PANHARD	745	1951-54	13.000	DIATTO ITALIA			
DS 21 PALLAS	2175	1965-72	15.000	XANTIA 1.9 D/1.9 TD	1905	1993-94	1.000	750 PANHARD (C. IN ALLUMINIO)	745	1951-54	18.000	20A TORPEDO	1996	1924-27	35.000
DS 21 IE	2175	1969-72	15.000	XANTIA 3.0 V6	2946	1996-00	1.000	750/850 RALLYE (C. IN PLASTICA)	745-851	1955-60	15.000	20A BERLINA	1996	1924-27	35.000
DS 21 IE PALLAS	2175	1969-72	17.000	EVASION 2.0/2.0 TURBO CT	1998	1994	1.500								
D SUPER 5	2175	1972-75	12.000	EVASION 1.9 TD	1905	1994	1.000	DE LOREAN STATI UNITI							
DS 23	2341	1972-75	16.000	XSARA COUPE 2.0 16V/VTS	1998	1996-02	1.000	DMC12	2849	1981-83	26.000	DINO ITALIA			
DS 23 PALLAS	2341	1972-75	18.000	C3 PLURIEL	1360-1587	2002-04	3.000					206GT	1986	1967-69	130.000
DS 23 IE	2341	1972-75	18.000	C5 3.0 V6 24 V	2946	2000-04	1.000	DE TOMASO ITALIA				246GT	2418	1969-73	120.000
DS 23 IE PALLAS	2341	1972-75	20.000	C5 3.0 V6 24V BREAK	2946	2001-04	1.500					246GTS	2418	1972-74	140.000
DS 23 BREAK (TUTTI I MODELLI)	2341	1972-75	17.000	C8 3.0 V6 24V	2946	2002-04	2.500					208GT4	1991	1975-80	12.000
ID 19	1911-1985	1967-67	12.000	C2 VTS	1587	2004	1.500					308 GT4	2926	1973-77	16.000
ID 19 CONFORT	1911	1967-68	10.000	CX 2.0 16V (I77 CV) COUPE	1997	2004	1.500								
ID 20	1985	1968-69	10.000												
ID 19 BREAK/FAMILIALE	1911	1968-67	16.000	CIZETA ITALIA											
ID 21 BREAK/FAMILIALE	2175	1965-67	17.000	V16T	5995	1993-94	200.000								
ID 19/20/21 BREAK/FAMILIALE	1911-2175	1967-69	15.000												
DS 20 BREAK/FAMILIALE	1911-1985	1968-74	15.000	DAEWOO COREA DEL SUD											
D SPECIAL/D SUPER	1911-1985	1969-74	10.000	ESPERO	1498-1998	1990-94	500								
ID CABRIOLET	1911-1985	1960-65	60.000												
DS CABRIOLET	1911-2175	1960-71	80.000	DAF OLANDA											
SM CARBURATOR/INIEZIONE	2670	1970-75	18.000	600/750 DAFDOL	580-746	1998-98	3.500								
2 CV4	435	1970-78	4.500	33	746	1968-70	2.500								
2 CV6/CLUB	602	1970-90	5.000	44	844	1966-70	1.500								
2 CV6 SPECIAL	602	1976-90	5.000	55	1108	1967-70	1.500								
2 CV SPOT	435	1976	6.000	55 COUPE	1108	1968-70	2.000								
2 CV6 CHARLESTON/DOLLY	602	1980-90	5.500												
DYANE	425	1967-68	4.000	DAIHATSU GIAPPONE											
DYANE 4/6	435-602	1968-84	3.500	TAFT F10	958	1975-78	4.500								
GS BERLINA	1015-1222	1970-79	2.500	TAFT F20	1387	1976-84	3.000								
GS BREAK	1015-1222	1971-79	2.000	ROCKY/D/TD	1998-2765	1984-00	2.000								
GSA BERLINA	1130-1301	1979-86	2.000	FEROZA	1590	1988-99	2.000								
GSA BREAK	1130-1301	1979-86	1.500	CHARADE 1.0 TURBO GT TI	993	1992-93	1.000								
LN/LNA	652-1124	1976-86	1.000	CHARADE 1.3 4WD	1295	1992-93	1.000								
VISA 650/1000/1100	652-1124	1978-89	1.000												
VISA DECAPOTABLE	1124	1983-85	2.000	DAIMLER GRAN BRETAGNA											
VISA SUPER X14/GT/GTI	1219-1580	1979-89	1.000	DOUBLE SIX LIMOUSINE	3744-7136	1927-35	120.000								
VISA 17 D/RD	1769	1984-89	1.000	DBL8 (2 1/2 LITRE) BERLINA	2522	1938-40	20.000								
VISA RALLYE/CHRONO	1219	1982-83	2.500	STRAIGHT EIGHT LIMOUSINE	3660	1936-40	50.000								
VISA 4X4 MILLES PISTES	1361	1984-86	4.500	DB18 EMPRESS BERLINA	3468	1945-53	17.000								
AXEL/OLTD	652-1299	1981-90	750	DB18 CONSORT LIMOUSINE	2522	1945-53	18.000								
AX (TUTTI I MODELLI)	954-1360	1986-94	1.000	DB18 CABRIOLET	2522	1945-53	25.000								
AX SPORT	1294	1987-93	2.000	DF EMPRESS II LIMOUSINE	3468	1951-54	15.000								
AX GT/GTI	1360	1987-95	1.500	DF EMPRESS III LIMOUSINE	3468	1954-57	13.000								
AX 14 4X4	1360	1991-95	1.000	CONQUEST CENTURY ROADSTER	2433	1953-58	18.000								
AX 14 D (TUTTI I MOD.)	1361	1988-94	1.000	CONQUEST CENTURY CABRIOLET	2433	1951-54	15.000								
BK (TUTTI I MODELLI)	1124-1580	1982-92	1.000	DF REGENCY LIMOUSINE	2952	1951-54	10.000								
BK BREAK (TUTTI I MODELLI)	1360-1905	1985-92	1.000	DF REGENCY II LIMOUSINE	3468	1954-57	10.000								
BK 19 D (TUTTI I MODELLI)	1768-1905	1983-92	1.000	DF SPORTSMAN BERLINA	2952	1951-54	9.000								
BK TRD/TGD/TZD TURBO	1768	1988-92	1.000	DF OK LIMOUSINE	4617	1954-58	15.000								
BK 19 D BREAK (TUTTI I MOD.)	1768-1905	1985-92	1.000	DF OK REGENCY LIMOUSINE	4617	1954-58	10.000								
BK TRD/TGD/TZD TURBO BREAK	1768	1988-92	1.000	DF OK SPORTSMAN BERLINA	4617	1954-58	9.000								
BK GT/GTI	1905	1983-92	1.500	DJ CONQUEST BERLINA	2433	1953-58	7.000								
BK 19 GTI 16V	1905	1987-92	1.500	DJ CONQUEST LIMOUSINE	2433	1953-58	11.000								
BK 4 TC	2141	1985-86	32.000	MAJESTIC	3794	1958-59	20.000								
BK 19 4X4	1905	1988-92	1.000	MAJESTIC MAJOR	4561	1960-68	23.000								
BK 19 4X4 BREAK	1905	1988-92	1.000	MAJESTIC MAJOR LIMOUSINE	4561	1961-68	25.000								
BK 19 D 4X4	1768-1905	1990-92	1.000	SP 250 DART	2548	1959-64	18.000								
BK 19 D 4X4 BREAK	1768-1905	1990-92	1.000	V8 2.5 LITRE	2548	1962-67	18.000								
CX (TUTTI I MOD.)	1985-2500	1974-85	3.000	V8 290	2548	1967-69	17.000								
CX BREAK (TUTTI I MOD.)	1985-2500	1975-85	3.000	SOVEREIGN	4235	1966-69	10.000								
CX 2400 GTI	2947	1977-82	3.500	SOVEREIGN 2.8	4235	1969-72	6.000								
CX 24 BREAK EVASION	2947	1982-84	3.500	SOVEREIGN 4.2 I SERIE	4235	1969-73	8.000								
CX 2400 PRESTIGE	2947	1976-83	4.000	DS 420 LIMOUSINE	4235	1968-91	23.000								
CX 2200 D/2500 D	2175-2500	1975-86	1.500	SOVEREIGN 3.4/4, 2 II SERIE	3442-4235	1973-79	6.000								
CX 2200 D BREAK/2500 D BREAK	2175-2500	1975-86	1.500	SOVEREIGN 4.2 COUPE II SERIE	4235	1973-77	13.000								
CX D LIMOUSINE	2500	1979-89	2.000	DOUBLE SIX 5.3 I SERIE	5345	1972-73	9.000								
CX 25 GTI	2500	1983-85	3.000	DOUBLE SIX 5.3 VANDEN PLAS I S.	5345	1972-73	10.000								
CX 20/22	1985-2165	1986-89	2.500	DOUBLE SIX 5.3 II SERIE	5345	1973-79	7.000								
CX BREAK (TUTTI I MOD.)	1985-2500	1986-90	2.500	DOUBLE SIX 5.3 VANDEN PLAS II S.	5345	1973-79	8.000								
CX 25 R/GTI	2500	1986-89	4.000	DOUBLE SIX 5.3 COUPE I SERIE	5345	1973-77	16.000								
CX 25 GTI TURBO	2500	1985-89	4.500	SOVEREIGN 3.4/4, 2 III SERIE	3442-4235	1979-86	7.000								
CX 25 GTI TURBO 2/PRESTIGE	2500	1986-89	5.000	DOUBLE SIX 5.3 III SERIE	5345	1979-81	7.000								
CX 25 PRESTIGE TURBO	2500	1986-89	5.500	DOUBLE SIX 5.3 III SERIE H.E.	5345	1981-87	8.000								
CX 25 TRD/TURBO TRD/TURBO 2	2500	1986-89	1.500	DOUBLE SIX 5.3 III SERIE H.E.	5345	1987-93	9.000								
CX 25 BREAK RD/TRD TURBO/TURBO 2	2500	1986-89	1.500	3.6-4.0 (KJ40)	3590-3980	1986-94	5.000								
CX LIMOUSINE D/TURBO/TURBO 2	2500	1986-89	2.000	DOUBLE SIX 6.0 (KJ40)	5993	1993-94	7.000								
XM 3.0 I V6/V6 24V	2946-2975	1989-00	1.000	SIX 4.0-6.24V	3980	1994-97	7.000								
XM 3.0 I V6/V6 24V BREAK	2946-2975	1991-00	1.500	V8 4.0 32V	3996	1998-02	8.000								
XM 2.0/2.0 INJECTION	1998	1989-94	1.000	SUPER V8 4.0 32V	3996	1998-02	10.000								
XM D12/TURBO D12	2088-2138	1989-94	1.000	DOUBLE SIX 6.0 V12	5993	1994-97	7.500								
XM 2.0 BREAK	1998	1991-94	1.000												
XM D12/TURBO D12 BREAK	2088-2138	1991-94	1.000	DATSUM GIAPPONE											
SAXO 1.6 VTS II SERIE	1587	1996-02	1.500	FAIRLADY SPORT 1600	1595	1966-70	6.000								
ZK (TUTTI I MODELLI)	1124-1905	1981-94	1.000	FAIRLADY (TUTTI I MODELLI)	1989-1998	1969-78	12.000								

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
208 GTB	1991	1980-82	18.000	508 «BALILLA» (4M) BERLINA 4 P.	995	1984-37	15.000	500 GARDINIERA	499	1960-66	5.500	131 RACING	1995	1978-81	2.500
208 GTS	1991	1980-82	20.000	508 «BALILLA» (4M) TORPEDO	995	1984-37	20.000	500 R	594	1972-75	4.000	131 RACING VOLUMETRICA	1995	1981	5.000
208 GTB TURBO	1991	1982-85	20.000	508 «BALILLA» (4M) SPIDER	995	1984-37	22.000	1800/1800 B	1.795	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. D'ORO)	995	1984-37	70.000	1800/1800 B FAMILIARE	1.795	1959-68	7.000	132 (TUTTI I MODELLI)	1592-1995	1972-81	1.500
(208) GTB TURBO INTERCOOLER	1991	1986-89	26.000	508 S «BALILLA» (4M) (BERLINA M.M.)	995	1985-37	50.000	2100	2054	1959-61	6.500	132 DIESEL (TUTTI I MOD.)	1995-2445	1978-81	1.000
(208) GTS TURBO INTERCOOLER	1991	1986-89	26.000	508 «TOPOLINO» TRAS. (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	508 «TOPOLINO» 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	508 «TOPOLINO» TRAS. (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	508 «TOPOLINO» 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 LUSSO	2279	1963-68	7.500	ARGENTA (TUTTI I MODELLI)	1585-1995	1981-85	1.000
308 GTB	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 GARDINIERA LEGNO	569	1948-49	18.000	2300 LUSSO 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 COUPÉ	2279	1961-65	13.000	ARGENTA TURBO DIESEL	2445	1983-85	1.000
308 GTS QUATTROVALVOLE	2926	1982-85	26.000	500 C GARDINIERA LEGNO	569	1949-52	14.000	2300 COUPÉ S	2279	1961-68	15.000	PANDA 30	652	1980-85	2.000
328 GTB	3185	1985-89	30.000	500 C BELVEDERE	569	1952-55	7.000	1300	1.285	1961-66	3.500	PANDA 45/45 S	903	1980-85	2.000
328 GTS	3185	1985-89	30.000	508 C (NUOVA BALILLA)	1089	1937-39	11.000	1300 FAMILIARE	1.285	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	1.481	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	1.481	1961-67	4.000	PANDA 4X4 (TUTTI I MODELLI)	999-1108	1986-95	2.500
348 SPIDER	3405	1983-95	28.000	508 C1100 MILITARE	1089	1939-45	12.000	1500 L	1.481	1962-68	5.000	PANDA SELECTA	999-1108	1991-94	1.000
288 GTD	2855	1984-85	400.000	1100 A/I/A/L	1089	1939-48	11.000	1500 CABRIOLET (OSCA)	1.491	1959-62	18.000	PANDA DIESEL	1302	1986-90	1.000
MONDIAL 8	2926	1980-82	11.000	1100 B/L	1089	1948-49	11.000	1500 COUPÉ	1.481	1964-65	10.000	UNO (TUTTI I MODELLI)	903-1498	1983-89	1.000
MONDIAL QUATTROVALVOLE	2926	1982-84	13.000	1100 E/L	1089	1949-53	9.000	1500 CABRIOLET	1.481	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	1.568	1962-63	18.000	UNO D/DS	1301	1983-89	1.000
MONDIAL 3.2	3185	1985-88	15.000	1100 S	1089	1950-51	45.000	1600 S CABRIOLET	1.568	1963-66	18.000	UNO 60 D/DS	1698	1986-89	1.000
MONDIAL 3.2 CABRIOLET	3185	1985-88	20.000	1500 A/B/C	1493	1935-47	20.000	1600 S COUPÉ	1.568	1963-66	15.000	UNO TURBO D	1367	1988-89	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 LE/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	1385	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	1385	1950-54	20.000	850 FAMILIARE	843-903	1965-76	2.000	UNO L3 D/DS II SERIE	1302	1989-93	1.000
400 GT	4823	1976-79	20.000	1400 A/B DIESEL	1385	1953-58	7.000	850 COUPÉ	843	1965-68	6.000	UNO L7/L9 D/DS II SERIE	1698-1929	1989-94	1.000
400	4823	1979-84	23.000	1400 A	1385	1954-56	8.000	850 SPORT COUPÉ	903	1968-71	5.000	UNO TURBO D II SERIE	1367	1989-94	1.000
412	4942	1985-90	27.000	1400 B	1385	1956-58	8.000	850 SPIDER	843	1965-68	8.000	UNO TURBO LE 1400/RACING	1372	1989-93	2.500
365 GT4 BB	4390	1973-76	100.000	1900	1901	1952-54	10.000	850 SPORT SPIDER	903	1968-72	7.000	RITMO/RITMO SUPER I SERIE	1116-1498	1978-82	1.000
512 BB	4942	1976-81	85.000	1900 GRANLUCE	1901	1952-54	14.000	124	1197	1966-70	2.500	RITMO D (II SERIE)	1714	1983-85	1.000
512 BB	4942	1981-84	80.000	1900 TORPEDO POLIZIA	1901	1952-54	20.000	124 (VIII SERIE)	1197	1970-74	2.000	RITMO 85 S CABRIOLET (II SERIE)	1498	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 85 S CABRIOLET (II S.)	1498	1982-83	1.500
512 TR	4942	1982-94	45.000	1900 B	1901	1956-58	9.000	124 SPECIAL (VIII SERIE)	1438	1970-74	2.000	RITMO SUPER CABRIO 100S	1585	1985-88	2.000
F 512 M	4942	1984-96	55.000	1900 B GRANLUCE	1901	1956-58	15.000	124 SPECIAL T/T 1600	1438-1592	1970-74	3.000	RITMO 105 TC (II SERIE)	1585	1981-82	2.500
F 40	2936	1987-92	25.000	AR 51	1901	1953-55	8.000	124 SPORT COUPÉ	1438	1967-69	5.500	RITMO 125 TC	1995	1981-83	5.000
456 GT/GTA	5474	1983-99	30.000	AR 55	1901	1955-59	8.000	124 SPORT COUPÉ	1608	1969-72	5.000	RITMO (II SERIE)	1116-1498	1982-85	1.000
F 355 BERLINETTA	3496	1984-98	35.000	AR 58	1901	1959-73	7.000	124 SPORT SPIDER	1438	1968-69	12.000	RITMO D (II SERIE)	1714	1983-85	1.000
F 355 GTS	3496	1984-98	38.000	CAMPAGNOLA	1901	1951-55	8.000	124 SPORT SPIDER	1608	1969-72	12.000	RITMO 105 TC (II SERIE)	1585	1983-85	1.000
F 355 SPIDER	3496	1985-99	45.000	CAMPAGNOLA DIESEL	1901	1953-55	8.000	124 SPORT COUPÉ 1.6/L.8	1592-1756	1972-74	4.000	RITMO 105 TC (II SERIE)	1585	1983-85	1.000
F 50	4698	1985-97	400.000	CAMPAGNOLA A	1901	1955-73	8.000	124 SPORT SPIDER 1.6/L.8	1592-1756	1972-75	10.000	2.000 RITMO 130 TC	1995	1983-88	4.500
550 MARANELLO	5474	1986-91	30.000	CAMPAGNOLA A DIESEL	1901	1955-60	7.000	124 ABARTH RALLY	1756	1972-76	30.000	RITMO (II SERIE)	1116-1585	1985-87	1.000
575 M MARANELLO	5748	2002-04	35.000	CAMPAGNOLA B DIESEL	1901	1960-68	7.000	SPORT SPIDER	1995	1979-82	8.000	RITMO D (II SERIE)	1698	1985-87	1.000
550 BARCHETTA	5474	2000-02	90.000	CAMPAGNOLA C DIESEL	1985	1968-73	7.000	SPIDER EUROPA PININFARINA	1995	1982-85	10.000	RITMO TURBO DS	1929	1986-87	1.000
360 MODENA	3696	1989-94	45.000	8V	1996	1992-54	180.000	SPIDER EUROPA VOLUMEX PININF.	1995	1982-87	13.000	REGATA (TUTTI I MODELLI)	1301-1585	1983-90	1.000
360 SPIDER	3696	2000-04	75.000	8V ZAGATO	1996	1992-54	250.000	125	1608	1968-69	3.000	REGATA D/TURBO DS (TUTTI I M.)	1698-1929	1983-90	1.000
360 CHALLENGE STRADALE	3696	2002-04	75.000	1100/103	1089	1953-56	7.000	125 SPECIAL	1608	1968-70	3.500	REGATA WEEKEND (TUTTI I M.)	1301-1585	1984-90	1.000
612 SCAGLIETTI	5748	2003-04	35.000	1100/103 FAMILIARE	1089	1953-56	7.500	125 SPECIAL (II SERIE)	1608	1970-72	3.000	REGATA W. D/TURBO DS (TUTTI I M.)	1698-1929	1984-90	1.000
F 430	4308	2004	65.000	1100/103 TV	1089	1953-56	10.000	DINO COUPÉ	1987	1967-69	17.000	DUNA	1116-1301	1987-90	500
ENZO	5998	2002-04	800.000	1100/103 TV TRASFORMABILE	1089	1955-56	15.000	DINO 2400 COUPÉ	2418	1969-72	15.000	DUNA WEEKEND	1116-1301	1987-90	750
				1100/103 E	1089	1956-57	6.500	DINO SPIDER	1987	1968-69	40.000	DUNA DS	1698	1987-90	500
				1100/103 E FAMILIARE	1089	1956-57	7.000	DINO 2400 SPIDER	2418	1969-72	38.000	DUNA WEEKEND DS	1698	1987-90	750
				1100/103 E TV	1089	1956-57	8.000	128	1116	1969-72	2.000	TIPO (TUTTI I MODELLI)	1108-1995	1988-94	1.000
				1100/103 E TV TRASFORMABILE	1089	1956-57	15.000	128 FAMILIARE	1116	1969-72	2.000	TIPO DS/TURBO DS	1697-1929	1988-94	1.000
				1100/103 D	1089	1957-60	5.000	128 (II SERIE) SPECIAL	1116-1290	1972-76	1.500	TIPO 2000 16V	1995	1990-96	1.500
				1100/103 D FAMILIARE	1089	1957-60	5.500	128 (II SERIE)	1116-1290	1976-85	1.000	TIPO 16V	1756	1989-93	1.000
				1100/103 H LUSSO	1089	1959-60	5.500	128 FAMILIARE (VIII SERIE)	1116-1290	1972-80	1.000	TEMPRA (TUTTI I MODELLI)	1372-1995	1990-94	1.000
				1100 EXPORT	1089	1960-62	4.500	128 RALLY	1290	1971-74	3.500	TEMPRA DS/TURBO DS	1929	1990-94	1.000
				1100 SPECIAL	1089	1960-62	4.500	128 SPORT COUPÉ S/SL	1116-1290	1971-75	3.500	TEMPRA SW (TUTTI I MODELLI)	1372-1995	1990-94	1.000
				1100 FAMILIARE	1089	1960-62	5.000	128 3P	1116-1290	1975-80	2.500	TEMPRA SW DS/TURBO DS	1929	1990-94	1.000
				1100 D	1221	1962-66	3.500	XI/9	1290	1972-78	6.500	TEMPRA 2.0 E STATION WAGON 4X4	1995	1992-95	1.000
				1100 D FAMILIARE	1221	1962-66	4.000	XI/9 FIVE SPEED IN BERTONE	1498	1978-83	5.500	CROMA 1.6/CHT/LE/2.0 16V	1585-1995	1985-94	1.000
				1100 R	1089	1966-69	2.500	XI/9 FIVE SPEED BERTONE	1498	1984-88	6.000	CROMA 2.0 LE TURBO	1995	1985-96	1.000
				1100 R FAMILIARE	1089	1966-69	3.000	130 BERLINA 2800	2866	1969-71	4.000	CROMA 2.5 V6	2492	1993-96	1.500
				1200 GRANLUCE	1221	1									

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	1990-96	2.000	ZEPHYR MK2	2553	1966-62	4.500	HILLMAN GRAN BRETAGNA			
A	3385	1928-32	18.000	ORION (II SERIE (TUTTI I MOD.)	1297-1598	1983-90	1.000	ZEPHYR MK2 CONVERTIBLE	2553	1966-62	6.000	11	1593	1919-26	12.000
AF	2043	1928-32	12.000	ORION (III SERIE D	1608-1753	1983-90	1.000	ZODIAC MK2	2553	1966-62	4.500	SPEED MODEL	1122	1920	10.000
ALSACE (MATFORD)	3621	1935-36	15.000	ORION (II SERIE (TUTTI I MODELLI)	1297-1598	1990-93	1.000	ZODIAC MK2 CONVERTIBLE	2553	1966-62	6.000	SPORTING	1496	1921	10.000
V8-62 (MATFORD)	2225	1936-37	12.000	ORION (II 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.)	1305-2293	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.)	1298-2994	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	2657	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	6.000	ZODIAC MK4	2994	1966-72	3.500	MINX CONVERTIBLE	1184	1945-48	6.500
V8-F-91A (MATFORD)	3621	1939-40	10.000	CONSUL GRANA DA BERL. I SERIE	1699-2994	1972-77	1.500	FORD STATI UNITI							
V8-F-92A (MATFORD)	2225	1939-40	7.000	CONSUL GRANA DA S.W. I SERIE	1699-2994	1972-77	1.500	GPW	2199	1941-45	25.000	MINX SERIES (V) (II) (TUTTI I M.)	1390-1592	1956-63	4.500
F 472 A	2225	1946-48	6.000	GRANADA BERLINA II SERIE	1948-2499	1977-85	1.000	MUTT M 151A1A2	2319	1939-88	10.000	MINX SERIES (V) (III) CONVERT.	1390-1592	1956-63	7.000
VEDETTE LIMOUSINE	2158	1948-52	5.000	GRANADA S.W. I SERIE	1699-2792	1977-85	1.000	BRONCO	2781-4946	1966-75	6.000	MINX SERIES (V) (I) (TUTTI I M.)	1592-1725	1963-67	4.500
VEDETTE COUPÉ	2158	1949-52	5.500	GRANADA D S.W. II SERIE	1948-2499	1978-85	1.000	BRONCO	4918-5766	1976-96	5.000	MINX SERIES (V) (I) CONVERT.	1592	1963-65	6.500
VEDETTE CABRIOLET	2158	1949-52	7.000	FIESTA (II SERIE (TUTTI I MOD.)	957-1392	1978-88	1.000	BRONCO II	2347-2930	1983-86	4.000	SUPER MINX SER. (V) (III) (V)	1592-1725	1963-66	4.000
VEDETTE LIMOUSINE (3 VOLUMI)	2158	1952-54	5.000	FIESTA II SERIE D	1608	1983-88	1.000	MAVERICK 2.7 TD	2663	1982-96	3.000	SUPER MINX CONVERT.	1592	1963-67	7.000
VEDETTE LIMOUSINE DECOUVRABLE	2158	1952-54	5.500	FIESTA XR 2	1598	1981-88	1.500	EXPLORER	3958	1990-94	4.000	HUSKY	1265	1954-57	3.500
VENDOME (F39E)	3823	1953-54	5.500	FIESTA XR 2i	1598-1796	1989-95	1.000	EXPLORER	3958-4942	1995-04	5.000	HUSKY SERIES (V) (III)	1390	1959-65	3.500
ABEILLE	2158	1952-54	4.500	FIESTA TURBO	1597	1990-93	2.000	THUNDERBIRD	3950	2001-04	10.000	IMP	875	1963-76	3.000
COMETE	2158-2351	1951-53	6.500	FIESTA III SERIE (TUTTI I MOD.)	1001-1598	1989-94	1.000	GT	5409	2004	220.000	HUSKY (IMP ESTATE)	875	1967-70	3.000
MONTE-CARLO	3823	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)	1294-2835	1982-92	1.000	69 M/AM	2430	1953-73	3.500	IMP RALLY	998	1965-68	5.500
RHEINLAND	3385	1934-36	20.000	SIERRA S.W. (TUTTI I MODELLI)	1593-2294	1982-92	1.000	GIANNINI ITALIA							
RHEINLAND CABRIOLET	3385	1934-36	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
EPEL	1172	1935-39	6.000	SIERRA D/TD SW (TUTTI I MOD.)	1753-2304	1982-92	1.000	850 GT/900 GT	848-901	1963-64	10.000	HUNTER (TUTTI I MOD.)	1725	1966-77	2.000
EPEL CABRIOLET	1172	1936-39	8.000	SIERRA XR Ni	2792	1982-85	1.500	500 GT	586	1963-65	10.000	AVENGER (TUTTI I MOD.)	1248-1598	1970-76	1.500
EPEL ROADSTER	1172	1936-39	9.000	SIERRA XR Ni 4X4/2.8i 4X4	2792-2835	1985-92	1.500	500 TV/TVS	498	1963-65	10.000	VORTIC	2618	1928-32	14.000
V8	2225-3620	1935-41	25.000	SIERRA 2.8i 4X4 SW	2792	1986-89	1.500	500 TV/TVS	498	1963-65	10.000	WIZARD 65/75	2110-2810	1932-33	12.000
V8 CABRIOLET	3620	1937-39	35.000	SIERRA 2.8i 4X4	2833	1988-92	1.500	500 TV/TVS	498	1963-65	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 TV/TVS	498	1963-65	10.000	16	2576	1935	12.000
TAUNUS DE LUXE CABRIOLET	1172	1951	6.500	SIERRA RS 500 COSWORTH	1993	1987	15.000	500 TV/TVS	498	1963-65	10.000	HAWK	3181	1936-37	13.000
TAUNUS 12M G13 (TUTTI I MOD.)	1172	1952-59	4.500	SIERRA COSWORTH 4X4 (3 VOLUMI)	1993	1988-93	8.000	500 TV/TVS	498	1963-65	10.000	80	3181	1936	13.000
TAUNUS 12M G13 CABRIOLET	1172	1953-59	5.500	RS 200	1803	1985-86	75.000	590 GT (TUTTI I MODELLI)	586	1964-72	14.000	HISPANO SUIZA SPAGNA			
TAUNUS 12M P2 (TUTTI I MOD.)	1172-1498	1959-62	3.500	SCORPIO (TUTTI I MODELLI)	1796-2835	1985-94	1.000	590 CORSA REPLICIA	652	1993	6.000	T 3230 HP	4712	1917-24	200.000
TAUNUS 12M CABRIOLET	1172-1498	1959-62	5.500	SCORPIO D/TD (TUTTI I MOD.)	2498	1986-94	1.000	650 NP (TUTTI I MODELLI)	652	1970-72	9.000	HB 32 HP (T41)	6597	1919-29	300.000
TAUNUS 15M G48 (TUTTI I MOD.)	1498	1955-58	3.500	SCORPIO SW (TUTTI I MODELLI)	1998-2835	1991-94	1.000	1300 S/1500 GL	1295-1412	1963-67	5.000	HBC 46 HP (T56)	7982	1924-34	400.000
TAUNUS 15M G48 CABRIOLET	1498	1955-58	4.500	SCORPIO TD SW	2498	1991-94	1.000	850/850/1000 (TUTTI I MODELLI)	843-980	1964-71	8.000	T48	2498	1926-31	40.000
TAUNUS 17M P2 (TUTTI I MOD.)	1699	1957-60	4.000	SCORPIO 2.8i 24V/4X4	2792-2835	1986-94	1.000	850/850/1000 COUPE	843-980	1965-72	12.000	T49	3746	1924-36	55.000
TAUNUS 17M P2 CABRIOLET	1699	1957-60	4.000	SCORPIO 2.8i 24V/4X4	2835	1991-94	1.500	850/850/1000 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 2.8i 24V/4X4	2835	1991-94	1.500	850/850/1000 SPIDER	843-980	1965-72	12.000	HS 26 JUNIOR	4560	1930-34	85.000
TAUNUS 17M P3 CABRIOLET	1699	1960-64	4.000	SCORPIO 2.8i 24V/4X4	2835	1991-94	1.500	850/1000 GRAND PRINX F. LOMBARDI	843-994	1968-71	16.000	T60/T60 RL/T60 RLA	3016-3404	1932-43	35.000
TAUNUS 12M P4/2M P4 TS	1183-1498	1962-66	3.500	SCORPIO 2.8i 24V/4X4	2835	1991-94	1.500	124 S/124 TV	1197-1297	1967-70	4.000	K6 (T70)	5181	1934-37	400.000
TAUNUS 12M P4 CABRIOLET	1498	1963-66	5.000	SCORPIO 2.8i 24V/4X4	2835	1991-94	1.500	128 (TUTTI I MODELLI)	1116-1580	1970-80	4.000	J12 (T68)	9424-11310	1931-37	500.000
TAUNUS 12M P5 (TUTTI I MOD.)	1498-1699	1964-67	3.500	SCORPIO 2.8i 24V/4X4	2835	1991-94	1.500	X1/9 SPECIAL	1290	1973-78	8.000	HONDA GIAPPONE			
TAUNUS 12M P5 TURNER	1498-1699	1964-67	3.500	SCORPIO 2.8i 24V/4X4	2835	1991-94	1.500	128 GP (TUTTI I MODELLI)	594-794	1973-80	2.500	S800	606	1965-66	10.000
TAUNUS 20M P5 (TUTTI I MOD.)	1998	1964-67	3.500	SCORPIO 2.8i 24V/4X4	2835	1991-94	1.500	127 NP (TUTTI I MODELLI)	903-1049	1971-81	4.000	S800	791	1966-70	12.000
TAUNUS 20M P5 TURNER	1998	1964-67	3.500	SCORPIO 2.8i 24V/4X4	2835	1991-94	1.500	132 2000	1936	1972-78	3.500	N360/N400/N600	354-599	1969-74	3.500
TAUNUS 12M P6 (TUTTI I MOD.)	1183-1305	1966-70	2.500	MONDEO 4 P/5 P. (TUTTI I MOD.)	1597-1998	1993-94	1.000	PANDA (TUTTI I MODELLI)	652-903	1981-85	2.500	CVC (TUTTI I MODELLI)	1342-1590	1984-91	1.000
TAUNUS 15M P6 (TUTTI I MOD.)	1498-1699	1966-70	2.500	MONDEO 2.5 V6 24V/ST-200	2544	1994-99	1.000	RITMO (TUTTI I MODELLI)	1116-1301	1979-85	3.500	CVC CRX	1590	1984-91	3.500
17M PTA (TUTTI I MOD.)	1498-1998	1967-68	3.000	MONDEO 2.5 V6 24V/ST-200	2544	1994-99	1.000	RITMO TURBODIESEL	1714	1982-85	1.000	CVC (TUTTI I MODELLI)	1343-1595	1982-94	1.000
17M PTA TURNER	1498-1998	1967-68	3.000	MONDEO 2.5 V6 24V/ST-200	2544	1994-99	1.000	REGATA TURBODIESEL	1714	1984-85	1.000	CRX	1493-1595	1982-99	4.000
20M PTA (TUTTI I MOD.)	1998-2293	1967-68	3.000	MONDEO 4 P/5 P. (TUTTI I MOD.)	1597-1998	1993-94	1.000	UNO TURBO	903	1984-85	3.000	CITY/JAZZ	1238-1296	1986-94	1.000
20M PTA TURNER	1998	1967-68	3.000	MONDEO 2.5 V6 24V/ST-200	2544	1994-99	1.000	GINETTA GRAN BRETAGNA							
20M PTA CABRIOLET	1998	1967-68	4.500	MONDEO 2.5 V6 24V/ST-200	2544	1994-99	1.000	G2	1172	1958-60	15.000	PRELUDE 2.0/2.0-16 4WS	1958	1987-90	2.000
OSI 20M/TS COUPE	1998-2293	1967-68	7.000	MONDEO 2.5 V6 24V/ST-200	2544	1994-99	1.000	G3</							

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
HAWK MK III/VI/VII	1944-2267	1948-57	7.000	ISO ITALIA				E TYPE I SERIE SPIDER	4235	1968-71	55.000	WAGONEER	4235-5896	1974-83	7.000
HAWK SERIES V/VI/VII	2267	1957-68	5.900	SETIA	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
SCEPTRE	1592	1963-65	5.000	GT 300/IR 300	5359	1962-70	40.000	XJ6 2.8	2791	1968-73	6.000	CHEROKEE TD	2068-2500	1984-99	2.000
SCEPTRE 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
SCEPTRE III	1725	1967-76	3.000	45 (4 SPORTELLI)/FDIA/IR 10	5359-5762	1967-74	20.000	XJ12/J12 L I SERIE	5345	1972-73	7.000	WAGONEER	2465-3966	1984-92	4.000
15.96	2815	1919-28	13.000	LELE (300-355 CV)	5762	1972-74	26.000	XJ6 3.4/4.2 II SERIE	3442-4235	1973-79	6.000	GRAND CHEROKEE	3956-5898	1992-98	4.000
10.5	1593	1919-23	10.000	LELE IRE	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/IR	5359	1965-70	120.000	XJ12 COUPE II 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 III SERIE	3442-4235	1979-86	6.000	CHEROKEE (II SERIE)	2429-3700	2001-04	4.500
9/20	1056	1925-28	9.000	GRIFO IR8	5762	1971-74	150.000	XJ21 H.E. II SERIE	5345	1979-88	7.000	CHEROKEE TD (II SERIE)	2499-2755	2001-04	3.500
12/25	1795	1925-27	12.000	GRIFO IR9 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	3860-4274	1946-52	23.000
20/55	3075	1927-28	25.000	TPO 8	5998	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	1986-87	4.500	C48	5016-6276	1962-66	32.000
6/50	2110	1929	12.000	TPO 8S	7370	1934-36	700.000	SOVEREIGN 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590	1988-90	5.000	INTERCEPTOR (V/III SERIE)	6276-7212	1966-76	33.000
16/50	2110	1930-32	18.000	TPO 8A SS	7370	1938-32	750.000	SOVEREIGN 3.2-4.0 (XJ40)	3229-3990	1990-94	6.500	FF (V/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	1981-96	2.000	XJ-R (XJ40)	3990	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)	3229-3990	1994-97	5.000	INTERCEPTOR H4	5998	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 36 BERLINA	1954	1923-28	33.000	XJ-R (X 300)	3990	1994-97	7.000	GT	1973	1975-76	12.000
H2	5967	2003-04	12.000	TPO 60 BERLINA	1995	1925-32	45.000	XJ6 3.2/4.0 (X 308)	3258-3996	1997-02	7.000	S-8	4601	1998-02	20.000
HYUNDAI COREA DEL SUD				TPO 60 BERLINA	1995	1925-32	45.000	XJR SUPER CHARGED (X 308)	3996	1997-02	6.000	C-88 COUPE	4601	2000-02	20.000
PONY I SERIE (TUTTI I MOD.)	1238-1598	1975-82	750	JAGUAR GRAN BRETAGNA				XJS 3.6/3.8 CAT	3590	1983-91	12.000	JOWETT GRAN BRETAGNA			
PONY II SERIE (TUTTI I MOD.)	1238-1598	1982-90	500	SS1 COUPE CABRIOLET	2054-2663	1932-36	85.000	XJS 4.0	3980	1991-96	14.000	7/17	907	1921-36	7.000
PONY III SERIE (TUTTI I MOD.)	1299-1468	1990-94	500	SS2 COUPE CABRIOLET	1052-1343	1932-36	75.000	XJS	5345	1975-81	13.000	8	946	1937	8.000
PONY COUPE	1468	1980-82	750	SS90 ROADSTER	2663	1935	150.000	XJS H.E.	5345	1981-87	14.000	10	1166	1936-39	8.000
SCOPE	1468-1495	1990-95	750	SS100 ROADSTER	2663-3485	1936-41	300.000	XJS H.E.	5345	1988-93	14.000	JAVELIN PA/PB/PC/PD/PE	1486	1947-54	10.000
COUPE (VII SERIE)	1600-1975	1996-01	1.000	11/2 LITRE BERLINA	1776	1935-40	40.000	XJR-S	5993	1993-96	16.000	JUPITER I/A	1486	1950-54	13.000
LANTRA (TUTTI I MOD.)	1468-1836	1990-94	500	11/2 LITRE BERLINA	1776	1945-49	40.000	XJ-SC	5345	1983-87	14.000	KIA COREA DEL SUD			
SONATA (TUTTI I MOD.)	1796-1997	1988-94	500	11/2 LITRE CABRIOLET	1776	1935-40	40.000	XJ CONVERTIBLE	3980-5993	1988-96	20.000	PRIDE (TUTTI I MODELLI)	1138-1323	1991-94	500
COUPE/TIBURON	1599-2656	2002-04	1.000	21/2 LITRE BERLINA	2663	1935-40	40.000	XJ220	3498	1992-94	160.000	SEPHIA (TUTTI I MODELLI)	1598-1993	1993-94	500
ACCENT (TUTTI I MOD.)	1341-1495	1994	500	21/2 LITRE BERLINA	2663	1935-40	40.000	XJR COUPE	3996-4196	1996-04	12.000	SPORTAGE	1998	1993-94	1.000
IATO ITALIA				21/2 LITRE BERLINA	2663	1945-49	40.000	XKR	3996-4196	1998-04	14.000	SPORTAGE DIESEL	2184	1993-94	1.000
L.97.9 TD 2.0 CHT	1580-1995	1991-93	1.000	21/2 LITRE CABRIOLET	2663	1935-40	60.000	XKR 100	3996	2001	16.000	LADA RUSSIA			
INNOCENTI ITALIA				31/2 LITRE BERLINA	3485	1938-40	40.000	XKR CONVERTIBLE	3996-4196	1996-04	16.000	NIVA	1568	1976-81	1.000
A 40 BERLINA/COMBINATA	948	1960-63	3.000	31/2 LITRE BERLINA	3485	1945-49	40.000	XKR CONVERTIBLE	3996-4196	1998-04	18.000	NIVA	1568-1905	1982-95	1.500
A 40 S	1098	1963-67	3.500	31/2 LITRE CABRIOLET	3485	1938-40	60.000	XKR 100 CONVERTIBLE	3996	2001	20.000	2107 BERLINA	1499-1569	1992-94	500
950 SPIDER	948	1960-63	7.000	31/2 LITRE DROP HEAD COUPE	3485	1945-49	55.000	S-TYPE 2.5/3.0 V8	2497-2967	1998-04	3.500	2103/2105 SW	1499	1992-93	500
1100 SPIDER	1098	1963-68	7.000	XK 120 O.T.S. (CARR. ALLUMINIO)	3442	1948-50	150.000	S-TYPE 4.0/4.2 V8	3996-4196	1998-04	4.500	SAMARA (TUTTI I MOD.)	1108-1499	1992-94	500
1100 C COUPE	1098	1967-69	6.000	XK 120 O.T.S. (CARR. ACCIAIO)	3442	1950-54	100.000	S-TYPE 4.2 R	4196	2002-04	6.000	LAFER BRASILE			
M3/M3S	1098	1963-70	4.000	XK 120 FIXED HEAD COUPE	3442	1951-54	55.000	XJR-15	5993	1991	300.000	MP SPIDER	1584	1974-90	8.000
J4/J4S/4S	1098	1964-73	3.000	XK 120 DROP HEAD COUPE	3442	1953-54	80.000	X TYPE 2.0 V6 24V/ESTATE	2099	2002-04	2.500	LAGONDA GRAN BRETAGNA			
MINI MINOR 331 CV DIN	848	1965-67	4.500	XK 140 OPEN TWO SEATER	3442	1954-57	45.000	X TYPE V6 2.5 4X4/ESTATE	2495	2001-04	3.000	11.912/124	1420	1920-25	15.000
MINI MINOR 37 CV DIN	848	1967-68	4.000	XK 140 FIXED HEAD COUPE	3442	1954-57	65.000	X TYPE V6 3.0 4X4/ESTATE	2967	2002-04	8.000	2 LITRE	1954	1926-33	17.000
MINI MINOR MK2	848	1968-70	3.500	XK 140 DROP HEAD COUPE	3442	1954-57	65.000	XJ6 3.0 V6 (X 350)	2967	2002-04	9.000	3 LITRE (TUTTI I MOD.)	2631-3181	1929-33	25.000
MINI MINOR MK3	848	1968-70	3.500	XK 150 OPEN TWO SEATER	3442-3781	1957-61	60.000	XJ6 3.5 V8 (X 350)	3555	2002-04	10.000	16/65	2400-2692	1926-28	25.000
MINI COOPER	998	1966-68	10.000	XK 150 S OPEN TWO SEATER	3442-3781	1958-61	65.000	XJ6 4.2 V8 (X 350)	4196	2002-04	10.000	16/80	2991	1933	25.000
MINI COOPER MK2	998	1968-70	9.000	XK 150 FIXED HEAD COUPE	3442-3781	1957-61	40.000	XJ6 4.2 V8 S/C (X 350)	4196	2002-04	14.000	M45/RAPIDE M45	4453	1933-34	50.000
MINI COOPER MK3	998	1970-72	8.000	XK 150 S FIXED HEAD COUPE	3442-3781	1958-61	45.000	XJR 4.2 V8 SUPER S/C (X 350)	4196	2003-04	14.000	L645	3619-4453	1935-36	55.000
MINI T MK1 LEGNO	848	1966-68	5.500	XK 150 DROP HEAD COUPE	3442-3781	1957-61	50.000	JEEP STATI UNITI				L66	4453	1938-39	50.000
MINI T MK2 LEGNO	848	1968-70	5.000	C TYPE	3442	1961-63	1500.000	MB/SPW	2199	1941-45	25.000	41/2 V12/RAPIDE	4480	1937-40	120.000
MINI T MK3 METALLICA	848	1968-70	3.500	D TYPE	3442-3781	1964-57	2.000.000	MB 38	2199	1942-43	22.000	21/2 LITRE	2580	1946-53	22.000
MINI T MK3 LEGNO	848	1970-72	4.500	XK SS	3781	1956-57	1.000.000	M 38 A1	2199	1950-52	18.000	21/2 LITRE DROP HEAD COUPE	2580	1946-53	35.000
MINI T MK3 METALLICA	848	1970-72	3.500	MK V BERLINA	2663-3485	1948-50	35.000	STATION WAGON	2199-3703	1946-62	15.000	3 LITRE	2922	1953-58	25.000
MINI 1000/1001/EXPORT	998	1972-75	3.000	MK V DROP HEAD COUPE	2663-3485	1948-50	55.000	M 422 MIGHTY MITE	1775	1959-72	8.000	3 LITRE DROP HEAD COUPE	2922	1953-58	40.000
MINI COOPER 1300/EXPORT	1275	1972-76	7.500	MK VII	3442	1950-54	20.000	CJ-2A/3A/3B	2199	1945-67	10.000	RAPIDE	3995	1961-64	50.000
MINI MATIC 1000	998	1972-74	3.500	MK VII M	3442	1955-56	22.000	CJ-5	2199	1955-65	8.000	LAMBORGHINI ITALIA			
MINI T 1000	998	1972-74	3.500	MK VIII	3442	1956-58	25.000	CJ-5	2199-3801	1966-70	7.000	350 GT	3464	1964-67	200.000
REGENT	1275-1485	1974-76	1.000	MK IX	3781	1959-61	28.000	CJ-5	2199-3801	1966-70	7.000	400 GT	3929	1966-68	180.000
MINI 90/120 (TUTTI I MOD.)	998-1275	1974-82	1.500	24 LITRE	2483	1955-59	17.000	CJ-5	2199-4981	1971-79	7.000	400 GT 2+2	3929	1966-68	170.000
MINI DE TOMASO	1275	1976-83	3.500	34 LITRE	3442	1957-59	22.000	CJ-5	2475-4981	1980-85	12.000	P 400 MIRA	3929	1966-68	400.000
MINI DE TOMASO TURBO	993	1983-90	3.000	MK2 24 LITRE	2483	1959-67	20.000	CJ-6	2199-4981	1971-79	6.000	P 400 MIRA S	3929	1968-71	500.000
3 CILINDRI (TUTTI I MODELLI)	993	1982-87	1.000	MK2 34 LITRE	3442	1959-67	20.000	CJ-6	2199-4981	1971-79	6.000	P 400 MIRA SV	3929	1971-73	600.000
3 S DIESEL/MINI DIESEL	993	1983-87	750	MK2 3.8 LITRE	3781										

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
LM 002	5367	1985-91	60.000	FLAVIA CONV. VIGNALE 1.8	1800	1963-67	12.000	THEMA 8.32 I II SERIE	2927	1988-92	9.000	RANGE ROVER 4.4 V8 (II S.)	4398	2002-04	7.000
DIABLO/DIABLO SE/DIABLOYT	5707	1990-00	60.000	FLAVIA CONV. VIGNALE 1.8 INIEZ.	1800	1965-67	13.000	THEMA 1.E. 16V SW II SERIE	1995	1988-92	1.000	RANGE ROVER 2.9 TD (II 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 1.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 SW II SERIE	2500	1988-92	1.000	FREELANDER WAGON	1795-2497	1997-04	2.500
DIABLO GT 6TR	5992	1999-01	90.000	FLAVIA II SERIE	1488	1967-70	5.000	THEMA 2.0 1.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 1.E. 16V TURBO III 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 II SERIE	2959	1992-94	2.000	LEXUS GIAPPONE			
GALLARDO	4961	2003-04	70.000	FLAVIA 2000/2000 INIEZ.	1991	1969-71	5.500	THEMA TURBO DS III SERIE	2500	1992-94	1.000	GS 300(GS 430)	2997-4293	2000-04	3.000
MURCIELAGO	6192	2002-04	100.000	FLAVIA 2000 LX/2000 LX INIEZ.	1991	1969-71	6.000	THEMA 2.0 1.E. 16V SW II SERIE	1995	1992-94	1.000	LS 430	4293	2000-04	3.000
MURCIELAGO ROADSTER	6192	2004	130.000	FLAVIA COUPÉ 2000	1991	1969-71	9.000	THEMA 2.0 1.E. 16V TURBO SW III S.	1995	1992-94	1.000	SC 430	4293	2001-04	7.000
LANCHESTER GRAN BRETAGNA				FLAVIA COUPÉ 2000 INIEZIONE	1991	1970-71	9.500	THEMA 3.0 V6 II SERIE SW	2959	1992-94	2.000	RX 300/330	2994-3302	2001-04	4.000
40	6178	1919-28	45.000	2000 BERLINA 4M/5M	1991	1971-75	4.000	THEMA TURBO DS SW II SERIE	2500	1992-94	1.000	LLOYD GERMANIA			
21	3100-3327	1923-31	30.000	2000 1.E. BERLINA	1991	1972-75	5.000	DEBRA (TUTTI I MODELLI)	1581-1995	1989-94	1.000	LP 600	596	1955-61	3.500
30	44-37	1928-33	40.000	2000 COUPÉ	1991	1971-74	10.000	DEBRA TURBO DS	1929	1989-94	1.000	ALEXANDER	596	1957-61	3.500
40	44-37	1928-33	40.000	2000 COUPÉ HF	1991	1971-74	12.000	DEBRA 2.0 1.E. TURBO HF	1995	1992-94	1.500	ARABELLA	897	1959-63	4.000
60	6180	1928-31	40.000	FULVIA BERLINA	1091	1963-64	4.000	DEBRA 2.0 1.E. TURBO INTEGRALE HF	1995	1992-94	1.500	LOTUS GRAN BRETAGNA			
18	1203	1932-35	10.000	FULVIA 2C	1091	1964-69	4.000	K 20 20V/24 20V	1988-2446	1994	1.000	SEVEN I S. (MOT. AUSTIN/FORD)	948-1172	1957-62	30.000
18	2504	1933-34	18.000	FULVIA GT	1216	1967	4.500	K 20 TURBO16V	1995	1994	1.500	SEVEN I SERIE	1498	1962-65	27.000
LIGHT 6	1378	1933-37	12.000	FULVIA GT	1231	1967-69	4.500	K 24 TD	2387	1994	1.000	SEVEN II SERIE	1558	1965-67	25.000
E 18	2390	1935	18.000	FULVIA GTE	1298	1968-69	5.000	K 20 20V TURBO	1998	1998-01	1.500	SEVEN	1599	1971-75	26.000
SPECIAL S-8	4625	1936-39	30.000	FULVIA BERLINA 1.3 (4M/5M)	1298	1969-72	4.000	K 3 0 V6 24V	2959	1994-01	1.500	ELITE	1216	1957-64	35.000
11	1444	1936-39	8.000	FULVIA COUPÉ	1216	1965-67	9.000	K 3 0 V6 24V S.W.	2959	1996-01	1.500	ELAN COUPÉ	1558	1962-75	25.000
18	2565	1936-39	18.000	FULVIA COUPÉ	1231	1967-70	8.000	K COUPÉ 20 20V TURBO	1998	1998-01	2.000	ELAN SPIDER	1558	1962-75	28.000
ROADRIDER	1527	1937-38	10.000	FULVIA COUPÉ HF	1216	1966-67	18.000	K COUPÉ 3.0 V6 24V	2959	1996-01	2.000	ELAN +2130S COUPÉ	1558	1971-74	22.000
14	1809	1937-39	11.000	FULVIA COUPÉ RALLYE 1.3	1298	1967-69	7.500	K COUPÉ 20 16V TURBO	1995	1996-98	1.500	EUROPA	1563	1971-75	20.000
10	1287	1946-51	8.000	FULVIA COUPÉ RALLYE 1.3 S	1298	1968-69	8.000	K COUPÉ 24 20V	2446	1996-01	1.500	ESPRIT S/2S/S3 TURBO	1973-2174	1975-87	22.000
14 LEDA	1968	1950-54	7.000	FULVIA COUPÉ 1.3 RALLYE HF	1298	1967-70	18.000	THEMIS 2.0 TURBO 20V	1998	2001-04	2.500	ESPRIT SE/SE TURBO	2174	1988-93	20.000
LANCIA ITALIA				FULVIA SPORT ZAGATO	1216	1965-67	15.000	THEMIS 2.4 20V	2446	2001-04	2.000	ESPRIT S4/S4S	2174	1993-96	28.000
LAMBDA I SERIE TORPEDO	2120	1922-23	250.000	FULVIA SPORT 1.3 ZAGATO	1298	1967-69	13.000	THEMIS 3.0 V6	2959	2001-04	3.000	ESPRIT GT3 2.0	1994	1996-99	30.000
LAMBDA III/II/V/VII S. TORPEDO	2120	1923-26	200.000	FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO	1298	1968-72	13.500	THEMIS 3.2 V6	3179	2003-04	3.500	ESPRIT V6 (TUTTI I MODELLI)	3506	1996-04	35.000
LAMBDA VII SERIE TORPEDO	2370	1927	200.000	FULVIA C. RALLYE 1.6 HF FANALONA	1584	1968-70	32.000	DELTA 1.6/1.8 (II SERIE)	1581-1755	1993-94	1.000	ECLAT/ENCEL	1973-2174	1976-82	10.000
LAMBDA VII/IX SERIE TORPEDO	2570	1928-31	200.000	FULVIA COUPÉ 1.6 HF/LUSSO	1584	1970-72	18.000	DELTA 2.0 16V (II SERIE)	1995	1993-94	1.500	ELITE	1973-2174	1976-83	10.000
LAMBDA VII/IX SERIE TORPEDO	2570	1928-31	200.000	FULVIA SPORT 1800 ZAGATO	1584	1971-72	18.000	DELTA 2.0 TURBO 16V HF (II S.)	1995	1993-94	2.000	ELAN 1.8i	1588	1989-92	10.000
DILAMBDA (II SERIE BERLINA	3960	1928-32	120.000	FULVIA COUPÉ I SERIE	1298	1970-73	7.000	DELTA HPE 20 16V TURBO	1995	1995-99	2.000	ELAN 1.8i TURBO/ELAN S2	1588	1989-95	13.000
ASTURA (VIII/IX SERIE BERL	2604-2972	1931-39	80.000	FULVIA COUPÉ 3	1298	1973-76	6.000	DELTA 1.9 TD	1929	1994	1.000	ELISE/ELISE HARDTOP	1795	1995-04	16.000
ARTENA BERLINA	1925	1931-34	35.000	FULVIA COUPÉ MONTECARLO	1298	1972-76	7.000	DELTA 2.0 1.9 TD	1929	1994	1.000	ELISE III/III S	1795	2002-04	18.000
AUGUSTA BERLINA	1196	1933-36	25.000	FULVIA COUPÉ SAFARI	1298	1974-76	7.000	PHEDRA 2.8 V6	2946	2002-04	2.500	ELISE III L	1795	2004	20.000
APRILIA BERLINA	1351	1937-39	35.000	BETA 1.3/1.4/1.6/1.8 I SERIE	1297-1756	1972-75	2.000	LAND ROVER GRAN BRETAGNA			20.000	EXIGE	1795	2001-04	18.000
APRILIA BERLINA	1486	1939-45	32.000	BETA 1.3/1.6/2.0 I SERIE	1297-1995	1975-79	1.500	80 (SERIE I)	1595-1997	1948-54	20.000	EXIGE II SERIE	1795	2004	20.000
APRILIA 1500	1485	1945-49	30.000	BETA 1.6/2.0 II SERIE	1585-1995	1979-82	1.500	86 (SERIE I)	1997	1954-56	15.000	LUAZ RUSSIA			
ARDEA (II SERIE BERLINA	903	1939-48	14.000	BETA COUPÉ 1.6/1.8 I SERIE	1592-1756	1973-75	3.500	88 (SERIE I)	1997	1957-58	12.000	VOLIN 989	1118-1196	1979-94	1.000
ARDEA III SERIE	903	1948-49	12.000	BETA COUPÉ 1.3/1.6/2.0 (II) III S.	1297-1995	1975-81	3.000	88 (SERIE I)	1997	1957-58	12.000	MAHINDRA INDIA			
ARDEA IV SERIE	903	1949-53	10.000	BETA COUPÉ 1.3/1.6/2.0 L.E. IV S.	1366-1995	1981-84	3.500	88 D (SERIE I)	2152	1958-61	10.000	CJ/CJ D (TUTTI I MODELLI)	2112-2523	1993-94	1.000
AURELIA B10	1754	1950-52	20.000	BETA COUPÉ 2.0 VOLUMEX	1995	1983-84	5.000	107 (SERIE I)	1997	1955-58	12.000	MARCOS GRAN BRETAGNA			
AURELIA B15	1991	1952-53	22.000	BETA HPE 1.6/1.8 I SERIE	1592-1756	1975	3.500	109 (SERIE I)	1997	1957-58	11.000	GT 1600	1650	1964-70	10.000
AURELIA B21	1991	1953-55	22.000	BETA HPE 1.8/2.0 (VIII SERIE	1585-1995	1975-81	3.000	109 D (SERIE I)	2152	1958-61	9.000	MINI GT	848-1275	1965-72	5.000
AURELIA B22	1991	1952-53	23.000	BETA HP EXECUTIVE 1.6/2.0 L.E.	1585-1995	1981-84	3.500	88 (SERIE 2)	2186	1958-61	8.000	3 LITRE	2994	1968-73	16.000
AURELIA II SERIE B12	2266	1954-57	25.000	BETA HP EXECUTIVE 2.0 VOLUMEX	1995	1983-84	5.000	88 D (SERIE 2)	2152	1958-61	7.000	2 LITRE	1996	1969-73	13.000
AURELIA B50/B51	1754	1950-51	35.000	BETA SPIDER 1.6/1.8/2.0 (II S.	1585-1995	1974-82	7.000	109 (SERIE 2)	2186	1958-61	8.000	MANTIS	2498	1970-73	8.000
AURELIA B52/B53	1991	1952-54	35.000	BETA MONTECARLO SPIDER COUPÉ	1995	1975-79	9.000	109 D (SERIE 2)	2152	1958-61	7.000	MARUTI SUZUKI INDIA			
AURELIA B55/B56	2266	1955-57	35.000	MONTECARLO SPIDER COUPÉ	1995	1980-84	10.000	88 (SERIE 2A)	2186	1962-71	6.500	800	796	1986-94	500
AURELIA B20 GT	1991	1951-52	65.000	BETA TREVI 1.6	1585	1980-84	1.000	88 D (SERIE 2A)	2052-2286	1962-71	6.500	MASERATI ITALIA			
AURELIA B20 GT 2500	2451	1953-55	60.000	BETA TREVI 2.0/2.0 L.E.	1995	1980-84	1.000	109 (SERIE 2A)	2286-2625	1962-71	5.500	A6 1500	1488	1946-50	250.000
AURELIA B20 GT 2500	2451	1956-57	70.000	BETA TREVI 2.0 VOLUMEX	1995	1982-84	2.500	109 D (SERIE 2A)	2052-2286	1962-71	5.500	A6 G 2000 PININ FARINA	1954	1951-53	220.000
AURELIA B20 GT 2500	2451	1957-58	55.000	STRATOS HF	2418	1973-78	150.000	88 HALF TON	2286	1968-78	8.000	A6 G/54 2000 ZAGATO	1985	1954-57	300.000
AURELIA B24 SPIDER (AMERICA)	2451	1955	250.000	DELTA (TUTTI I MODELLI)	1301-1498	1979-92	1.000	88 HALF TON	2286	1979-84	8.000	A6 G/54 2000 ALLEMANO	1985	1954-57	200.000
AURELIA B24 CONVERTIBILE	2451	1956-58	150.000	DELTA GT 1600/GT L.E.	1585	1982-93	2.000	101 L TON FWC	3528	1975-78	7.000	A6 G/54 2000 FRUA SPIDER	1985	1954-57	280.000
APPIACIO I SERIE	1090	1953-36	8.000	DELTA HF TURBO	1585	1983-86	4.000	109 FWC	2286	1963-66	7.000	3500 GT COUPÉ TOURING CARB.	3485	1957-64	100.000
APPIACIO II SERIE	1090	1956-59	8.000	DELTA HF TURBO L.E.	1585	1986-93	4.500	110 FWC	2286-2625	1967-72	7.000	3500 GT SPIDER VIGNALE CARB.	3485	1959-64	150.000
APPIA II SERIE COUPÉ PININFARINA	1090	1957-59	12.000	DELTA HF 4WD	1995	1986-87	8.000	88 (SERIE 3)	2286-2625	1972-84	5.500	3500 GT COUPÉ TOURING INIEZIONE	3485	1961-65	95.000
APPIA II SERIE CONVERT. VIGNALE	1090	1957-59	12.000	DELTA HF INTEGRALE	1995	1987-89	12.000	88 D (SERIE 3)	2286	1972-84	4.500	3500 GT SPIDER VIGNALE INIEZIONE	3485	1961-64	145.000
APPIA II SERIE GTZ/GTE ZAGATO	1090	1957-59	45.000	DELTA HF INTEGRALE 16V	1995	1989-91	18.000	109 (SERIE 3)	2286-2625	1972-85	5.500	5000 GT	4937-4941	1960-64	400.000
APPIA III SERIE	1090	1959-63	6.000	DELTA HF INT. 16V EVOLUZIONE	1995	1991-95	25.000	109 D (SERIE 3)	2286	1972-85	4.500	3500 GT COUPÉ TOURING CARB.	3485	1957-64	100.000
APPIA III SERIE LUSSO VIGNALE	1090	1959-62	8.000	DELTA 54	1759	1985-87	8.000	109 V8	3528	1979-85	7.500	MISTRAL 3.2/4.0	3692-4014	1964-69	65.000
APPIA III SERIE GARDINETTA MOTTI	1090	1960-63	7.000	DELTA TURBO DS	1929	1986-91	1.000	90	2494	1985-90	6.000	MISTRAL SPIDER 3.7/4.0	3692-4014	1964-69	150.000
APPIA III SERIE COUPÉ PININFARINA	1090	1959-63	10.000	GAMMA 2000/2500 I SERIE	1999-2484	1976-79	3.000	90 D	2494	1985-90	6.000	SEBRING 3.5/3.7/4.0 GTIS VIGN.	3485-4014	1963-69	50.000
APPIA III SERIE CONVERT. VIGNALE	1090	1959-63	10.000	GAMMA 2000 II SERIE	1999	1980-84	3.500	90 TD	2495	1986-89	7.000	GIBLI 4.7	4719	196	

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
KYALAMI 42/49	4136-4930	1976-84	20.000	170/200 BERLINA	1692-1949	1931-36	30.000	230 G CORTO TELONATO	2289	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	2289	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	2289	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 GE CORTO TELONATO	2289	1982-89	4.500	380 SL (R107)	3839	1980-85	22.000
BITURBO	1996	1981-83	4.000	230 BERLINA	2229	1937-41	20.000	230 GE CORTO SW	2289	1982-89	5.000	380 SLC (C107)	3839	1980-81	11.000
BITURBO	1996	1984-87	3.000	500K CABRIOLET	5019	1934-36	1500.000	230 GE LUNGO SW	2289	1982-89	4.500	420 SL (R107)	4196	1985-89	24.000
BITURBO I	1996	1986-88	5.000	540K CABRIOLET	5401	1936-39	4.000.000	280 GE 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 SPECIAL ROADSTER	5401	1936-39	6.000.000	280 GE 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 GE LUNGO SW	2746	1979-89	6.000	450 SLC (C107)	4520	1973-80	12.000
BITURBO S	1996	1984-87	7.000	170 D DIESEL	1767	1949-53	15.000	240 GD CORTO TELONATO	2399	1979-88	4.000	450 SLC 5.0 (C107)	4973-5025	1978-80	15.000
BITURBO SI	1996	1987-88	8.000	170 S/SV	1767	1949-55	18.000	240 GD CORTO SW	2399	1979-88	4.500	500 SLC (C107)	4973	1980-81	14.000
BITURBO 420	1996	1985-86	3.500	170 DS DIESEL	1767	1949-53	13.000	240 GD LUNGO SW	2399	1979-88	4.000	500 SL (R107)	4973	1980-85	24.000
BITURBO 420i	1996	1986-87	4.000	180	1767-1897	1953-62	7.000	300 GD CORTO TELONATO	2998	1979-94	4.000	500 SL (R107)	4973	1985-89	28.000
BITURBO 420i	1996	1988-90	4.000	180 D/190 D	1767-1897	1953-61	6.000	300 GD CORTO SW	2998	1979-94	4.500	560 SL (R107)	5547	1985-89	28.000
422/4.18V	1996	1988-92	5.000	190	1897	1965-61	7.000	300 GD LUNGO SW	2998	1979-94	4.000	SL 280 V8 (R129)	2799	1988-91	14.000
4.24V	1996	1990-93	6.000	190 C	1897	1961-65	6.000	200/200 E/230 E/260 E (W124)	1997-2599	1984-94	1.500	280 SL/SL 280-24 (R129)	2799	1993-98	12.000
BITURBO 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/24/SL 300-24 (R129)	2960	1989-93	10.000
BITURBO 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
BITURBO 420 SI	1996	1988-90	5.000	220	2195	1951-55	13.000	E 280 (W124)	2799	1993-94	2.000	SL 320 V8 (R129)	3199	1998-01	15.000
BITURBO 425	2494	1984-87	4.000	220	2195	1959-65	9.000	200 D/250 D/250 D TURBO (W124)	1997-2497	1985-94	1.000	500 SL (R129)	4973	1989-98	14.000
BITURBO 430	2790	1988-90	6.000	219	2195	1956-59	10.000	260/280 E LIMOUSINE (W124)	2599-2799	1989-95	4.000	SL 500 V8 (R129)	4966	1998-01	16.000
430/430 4V	2790	1991-94	7.000	220 S	2195	1956-59	14.000	250 D LIMOUSINE (W124)	2497	1989-94	2.000	600 SL/SL 600 (R129)	5987	1992-01	17.000
BITURBO SPIDER	1996	1985-87	9.000	220 S	2195	1959-65	9.500	300 E (W124)	2962	1984-93	2.000	60 AMG (R129)	5966	1997-00	20.000
BITURBO SPIDER (SPIDER 2.0	1996	1987-94	12.000	220 S COUPE	2195	1956-59	35.000	300 D/D TURBO 4 MATIC (W124)	2996-2998	1987-94	1.500	300 GE CORTO TELONATO/SW	2960	1990-94	7.000
BITURBO SPIDER 2.8/SPIDER 2.8	2790	1990-94	14.000	220 S CABRIOLET	2195	1956-59	45.000	300 E 4 MATIC (W124)	2962	1987-95	2.500	300 GE LUNGO SW	2960	1990-94	8.000
228i	2790	1985-91	6.000	220 SE	2195	1959-65	10.000	300 E-24 (W124)	2960	1989-93	2.500	320 GE CORTO TELONATO/SW	3199	1993-94	8.000
KARIF	2790	1988-92	12.000	220 SE COUPE	2195	1959-60	30.000	400 E/E 400 (W124)	4196	1991-94	4.000	320 GE LUNGO SW	3199	1993-94	9.000
SHAMAL	3217	1989-95	30.000	220 SE CABRIOLET	2195	1959-60	40.000	500 E/E 500 (W124)	4973	1990-95	5.500	350 GD/6300 TD CORTO TEL/SW	3449	1991-97	6.000
RACING	1996	1991-92	11.000	300 A/B/C	2996	1951-57	30.000	200 T/200 TE/230 TE (W124)	1997-2299	1986-94	1.500	350 GD/6300 TD LUNGO SW	3449	1991-97	7.000
GIBILI	1996-2790	1992-99	8.500	300 D	2996	1957-62	35.000	E 220 T (W124)	2199	1993-94	2.000	500 GE V8	4973	1993-94	11.000
GIBILI GT	1996	1994-97	11.000	300 A/B/C/D CABRIOLET	2996	1951-62	70.000	200 TD/250 TD (W124)	1997-2497	1985-94	1.000	G 36 AMG	3606	1995-97	11.000
GIBILI CUP	1996	1995-97	15.000	300 S/D COUPE	2996	1952-57	85.000	E 280 T (W124)	2799	1993-94	2.500	C 180/200/220 (W202)	1799-2199	1993-94	1.500
QUATTROPORTE	1996	1994-98	4.500	300 S/S/C CABRIOLET	2996	1952-57	100.000	300 TE (W124)	2962	1986-93	2.500	C 200 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	1954-56	400.000	300 TE 4 MATIC (W124)	2962	1987-95	3.000	C 240 V6 (W202)	2398	1997-00	2.000
3200 GT	3217	1994-01	18.000	300 SL ROADSTER	2996	1957-63	300.000	300 TE-24 (W124)	2960	1989-93	3.000	C 280 (W202)	2799	1993-97	2.500
SPYDER	4236	2001-04	26.000	190 SL	1897	1955-63	50.000	300 TD (W124)	2996	1987-94	1.500	C 280 V6 (W202)	2799	1997-00	2.500
SPYDER CAMBIOCORSIA	4236	2001-04	28.000	600 LIMOUSINE	6330	1963-81	65.000	300 TD TURBO 4 MATIC (W124)	2998	1987-94	2.000	C 230 KOMPRESSOR (W202)	2250	1995-98	2.500
COUPE	4236	2002-04	22.000	600 PULLMAN 4/6 PORTE	6330	1963-81	85.000	200 GE CORTO TELONATO	1997	1986-94	6.000	C 36 AMG (W202)	3606	1994-97	7.000
COUPE CAMBIOCORSIA	4236	2002-04	24.000	600 LANDAULET	6330	1963-81	150.000	200 GE CORTO SW	1997	1986-94	7.000	C 43 AMG (W202)	4266	1997-00	8.000
QUATTROPORTE	4244	2003-04	25.000	230	2292	1965-68	6.000	200 GE LUNGO SW	1997	1986-94	7.000	C 230 T KOMPRESSOR (W202)	2250-2295	1996-00	3.000
MATRA FRANCIA															
D JET 5	1108	1965-69	8.000	230 S	2292	1965-68	7.500	250 GD CORTO TELONATO	2497	1987-95	6.000	C 240 T V6 (W202)	2398	1997-00	3.000
D JET 6	1255	1966-68	9.000	300 SE	2996	1961-65	10.000	250 GD CORTO SW	2497	1987-95	7.000	C 280 T (W202)	2799	1996-97	3.000
M 530/LX/SX	1699	1967-73	7.500	280 S/280 SE BERLINA	2496	1965-69	7.000	200 CE/200 CE-16 E 220 C.PÉ (W124)	1997-2199	1990-96	4.000	C 280 T V6 (W202)	2799	1997-00	3.000
BAGHEERA	1294	1973-80	5.000	280 SEL	2778	1968-72	7.500	230 CE (W124)	2289	1987-92	4.500	E 320 (W210)	3199	1995-97	2.500
BAGHEERA S	1294-1442	1975-80	5.500	280 SE/SEL 3.5/300 SEL 3.5	3499	1970-72	10.000	300 CE/320 CE/E 320 C.PÉ (W124)	2362-3199	1987-96	5.000	E 420 (W210)	4196	1995-97	3.500
BAGHEERA X	1442	1979-80	6.500	300 SEL 2.8 BERLINA	2778	1968-69	8.000	E 200/E 220 CABRIOLET (W124)	1997-2199	1993-97	10.000	E 430 V8 (W210)	4266	1997-01	4.000
RANCH (TUTTI I MODELLI)	1442	1977-84	2.500	300 SE/SEL	2996	1965-67	8.500	E 200/E 220 CABRIOLET (W124)	1997-2199	1993-97	10.000	E 280 V8/E 320 V8 (W210)	2799-3199	1997-01	3.000
MURENA 1800	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	2156	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															
57	5513	2002-04	80.000	300 SEL 4.5 AMERICA	4510	1969-71	16.000	350 SE/450 SE (W116)	3499-4520	1972-79	5.000	E 55 AMG (W210)	5439	1997-01	10.000
62	5513	2002-04	100.000	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 (W210)	3199	1996-97	3.000
MAYBACH GERMANIA															
57	5513	2002-04	80.000	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
62	5513	2002-04	100.000	300 SE COUPE	2996	1962-65	17.000	300 SD TURBODIESEL (W116)							

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
G500 V8 CORTO TEL/SW	4966	1988-04	12.000	MIDGET MKIV	1275	1969-74	7.000	TEN BERLINA	1292-1550	1933-48	7.000	OM ITALIA			
G500 V8 LUNGO SW	4966	1988-04	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
G55 AMG	5439	1998-04	15.000	1100	1098	1962-68	3.000	COWLEY TORPEDO/BERLINA	1938	1933-35	12.000	665-SUPERBA» (TUTTI I MOD.)	1991-2200	1923-34	100.000
G55 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	R98	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/FVVC	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	1951-52	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
C240 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
C320 V6 (W203)	3199	2000-04	3.000	ZT 160/180/190	1796-2497	2002-04	3.500	MINOR 1000	948-1098	1956-71	5.500	KAPITAEN	2473	1955-57	4.000
C32 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
C30 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
C240 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
C320 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
C30 CDI AMG T (W203)	2950	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)	1887-2084	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	1887-2084	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 METALICA	848	1963-70	4.000	OLYMPIA REKORD CABRIOLET	1488	1956-57	4.000
SL 500 (R230)	4966	2001-04	18.000	CABRIO ONE/ONE DE LUXE	1598	2004	4.000	MINI COOPER	997	1962-64	12.000	OLYMPIA REKORD CABRIOLET	1488	1959-60	4.000
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 MOD.)	1488-1680	1959-60	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	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	998	1968-69	14.000	REKORD CABRIOLET	1680	1961-62	5.500
CLK 500 (C209)	4966	2002-04	9.000	GALANT D/TURBO	1597-2350	1983-87	1.000	MINI COOPER S MK2/MK3	1275	1968-70	15.000	REKORD (1500/1700/1900/2600)	1488-2605	1963-65	3.500
CLK 55 AMG (C209)	5439	2002-04	12.000	PAJERO (I SERIE)	1997-2972	1982-90	3.500	MINI MOKE (AUS)	998	1966-69	7.000	REKORD (1500/1700/1900/2600)	1488-2605	1965-66	3.000
CLK 200 K/200 CGI CABRIOLET (C209)	1796	2002-04	6.000	PAJERO D/TD (I SERIE)	2347-2477	1982-91	3.000	1100	1098	1964-67	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 MK2	1098	1967-74	2.500	REKORD C (1500/1700/1900/2200)	1482-2239	1966-71	2.500
CLK 320 CABRIOLET (C209)	3199	2003-04	8.000	PAJERO WAGON D/TD (I SERIE)	2477-2635	1983-90	3.000	1100/1300 COUNTRYMAN	1098-1275	1966-74	3.000	REKORD C CABRIOLET	1482-2239	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	1798	1966-68	2.000	KADETT	1074	1936-37	8.000
CLK 55 AMG CABRIOLET (C209)	5439	2003-04	13.000	PAJERO TD (I SERIE)	2477-2635	1991-99	4.000	1800 MK2	1798	1968-74	2.000	KADETT KADETT SPEZIAL	1074	1938-40	7.000
E 320 (W211)	3199	2002-04	4.000	PAJERO 2.4/2.6 (II SERIE)	2353-2555	1991-99	3.000	MOSKVITCH RUSSIA				KADETT KADETT A (TUTTI I MOD.)	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	2138/2140	1357-1479	1974-90	1.000	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	2138/2137	1357-1479	1974-87	750	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	2141 (ALEXO)	1479-1890	1987-91	500	KADETT D (TUTTI I MOD.)	993-1584	1979-84	1.000
E 500 T (W211)	4966	2003-04	8.000	COLT II TURBO	1595	1987-91	1.500	ISH-2126	1479	1987-91	500	KADETT D DIESEL (TUTTI I MOD.)	1598	1982-84	1.000
E 55 K AMG T (W211)	5439	2003-04	10.000	COLT GT 1.8V (TURBO)	1595	1987-91	1.500	NISSAN GIAPPONE				KADETT GTE	1796	1983-84	1.500
C230 K SPORT COUPÉ	1796	2004-04	2.500	COLT II SERIE (TUTTI I MOD.)	1299-1636	1991-94	1.000	DATSUN 240Z/Z3	2393	1969-75	13.000	KADETT E (TUTTI I MOD.)	1196-1998	1984-91	1.000
C320 SPORT COUPÉ	3199	2004-04	3.500	3000 GT	2972	1990-00	7.000	DATSUN 260/280 (TUTTE)	2565-2753	1975-78	10.000	KADETT E D/TURBO (TUTTI I MOD.)	1488-1700	1984-91	1.000
C32 AMG SPORT COUPÉ	3199	2004-04	6.000	LANCER GSR EVO VII	1997	1992-94	11.000	DATSUN 280 Z/ZX2-Z	2753	1978-81	8.000	KADETT 2000 GSI	1998	1985-91	2.000
C30 CDI SPORT COUPÉ	2950	2004-04	2.500	LANCER GSR EVO III/IV	1997	1995-97	13.000	PATROL	2753-3956	1980-95	3.000	KADETT 2000 GSI 16V	1998	1988-91	2.500
SLK 200 K (II SERIE)	1796	2004	9.000	LANCER GSR EVO V/EVO V/EVO VII	1997	1998-02	15.000	PATROL TURBODIESEL	3246	1983-95	3.000	KADETT L3 CABRIOLET/1.6 CABRIO	1297-1598	1987-93	1.500
SLK 350 (II SERIE)	3498	2004	10.000	LANCER GSR EVO VIII	1997	2003-04	16.000	PATROL/PATROL GR	4369	1988-97	3.500	KADETT L2 GSI CABRIOLET/2.0 CABRIO LE	1998	1985-93	2.000
SLK 55 AMG (II SERIE)	5439	2004	12.000	GALANT/GALANT VR-4 TURBO	1755-1997	1987-91	1.000	SAFARI/PATROL GR	4479	1997-99	4.500	OLYMPIA (1100/1300/SR1900 S)	1078-1897	1967-70	2.000
CLS 350	3498	2004	8.000	PAJERO IO (PININ)	1834	1998-04	3.000	SAFARI/PATROL GR	4479	1999-04	6.000	GT	3078-1897	1968-73	8.000
CLS 500	4966	2004	10.000	PAJERO IO (PININ) GDI	1999	2000-04	3.000	SAFARI/PATROL GR TD	2826-4369	1988-97	3.500	KAPITAEN	2605-2784	1964-68	3.500
CLS 55 AMG	5439	2004	14.000	PAJERO SPORT	2972-3497	1996-99	3.500	SAFARI/PATROL GR TD	2826-4369	1997-99	4.500	KAPITAEN V8	4638	1965-68	4.000
A 200 TURBO (II S.)	2034	2004	3.500	PAJERO SPORT TD	2635	1996-99	3.000	SAFARI/PATROL GR TD	2826-4369	1999-04	6.000	ADMIRAL	2605-2784	1964-68	3.500
SLR MC LAREN	5439	2004	200.000	PAJERO SPORT (II SERIE)	2972-3497	1999-04	4.000	SAFARI/PATROL GR TD	2826-4369	1999-04	6.000	ADMIRAL V8	4638	1965-68	4.000
MG GRAN BRETAGNA				PAJERO SPORT TD (II SERIE)	2972-3200	1999-04	3.500	200/240 SX	1809-2388	1989-94	2.000	DIPLOMAT V8/V8 COUPÉ	4638-5354	1964-68	5.000
JL/J2/J3 MIDGET	746-847	1932-33	30.000	PAJERO TD (III SERIE)	2477-3497	1999-04	4.000	300 ZX	2960	1990-97	8.000	KAPITAEN	2784	1968-70	3.500
LJ/L2 MAGNA	1087	1933-34	32.000	PAJERO V6 (III SERIE)	2972-3800	1999-04	5.000	350 Z	3498	2003-04	10.000	ADMIRAL/DIPLOMAT	2784	1969-77	4.000
NA MAGNETTE	1087-1271	1934-36	35.000	ECUPSE	1755-1997	1992-93	1.500	350 Z ROADSTER	3498	2004	12.000	DIPLOMAT V8	5354	1969-77	5.000
MIDGET P/B/B ROADSTER	847-939	1934-36	30.000	ECUPSE II (SERIE)	1996-1997	1994	2.000	TERRANO/PATHFINDER	2389-3275	1986-97	2.500	COMMODORE (2300/2500/2800)	2239-2784	1967-71	3.000
SA DROPHEAD COUPÉ	2288-2322	1937-39	35.000	SPACE RUNNER	1834-1997	1991-94	1.000	TERRANO II	2389-2960	1992-02	3.000	COMMODORE BERLINA/COUPÉ	2490	1972-77	3.000
VA DROPHEAD COUPÉ	1548	1937-39	32.000	SPACE WAGON	1834-1997	1991-94	1.000	PATHFINDER	2664-2863	1992-04	3.000	COMMODORE GSE COUPÉ	2784	1972-77	5.000
WA DROPHEAD COUPÉ	2561	1938-39	40.000	SPACE WAGON TD	1796-1998	1991-94	1.000	PATHFINDER TD	3275-3498	1997-04	4.000	ASCONA I SERIE (TUTTI I MOD.)	1196-1897	1970-75	1.500
TA ROADSTER	1292	1936-39	32.000	MORGAN GRAN BRETAGNA				PATHFINDER TD	2664-3153	1997-02	4.000	ASCONA II SERIE (TUTTI I MOD.)	1196-1897	1975-80	1.000
TB ROADSTER	1250	1939	32.000	THREEWHEELER (JAP)	980-1096	1919-39	30.000	MICRA	997-1275	1992-94	1.000	ASCONA III SERIE (TUTTI I MOD.)	1297-1998	1981-88	1.000
TD	1250	1945-49	30.000	THREEWHEELER (BLACKBURNE)	1098	1930-39	28.000	MICRA CABRIOLET	1275	1997-98	2.000	ASCONA III SERIE DIESEL	1598	1981-88	1.000
TC	1250	1949-53	28.000	THREEWHEELER (MATCHLESS)	990	1934-39	30.000	SKYLINE GTS-T	1275	1997-98	2.000	ASCONA 400	2410	1980-82	10.000
TD ARNOLD	1250	1951-53	28.000	F4/F2/F SUPER 4 (FORD E38A)	933-1172	1932-52	25.000	SKYLINE GT-R	2568	1989-91	5.000	MANTA I/SERIE	1196-1897	1970-75	2.500
TF	1250	1953-54	28.000	4-4 (DAL 1968 4/4) (CUMAX/SPECIAL)	1122-1267	1936-51	30.000	PRIMERA (TUTTI I MOD.)	1596-1998	1990-94	1.000	MANTA II/III SERIE	1297-1979	1975-88	2.000
TP 1500	1466	1964-65	30.000	4-4 SERIES II (FORD 100 E)	1172	1955-60	25.000	PRIMERA 4WD (TUTTI I MOD.)	1596-1998	1990-94	1.000	MANTA 400	2410	1980-85	12.000
VAYB	1250	1947-53	12.000	4-4 SERIES III (FORD 105E)	997	1960-61	25.000	PRIMERA SW (TUTTI I MOD.)	1596-1998	1990-94	1.000	REKORD D BERLINA	1698-1897	1972-77	1.500
A	1489	1955-59	25.000	PLUS 4 «FLAT RAD» (VANGUARD)	2088	1950-54	30.000	PRIMERA D/TD							

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/PL17 TIGRE	851	1969-62	6.500	305 BREAK (TUTTI I MODELLI)	1290-1905	1978-89	1.000	356 B 1800 S CABRIOLET (80 CV)	1582	1960-63	45.000	
OMEGA GLI 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	1979-89	1.000	356 C 1600 CABRIOLET (75 CV)	1582	1963-65	45.000	
OMEGA GLI 2.6i V6 CARAVAN	2594	1990-93	1.000	17/17 BREAK	848	1963-65	5.000	309 (TUTTI I MODELLI)	1118-1905	1985-92	1.000	356 SC 1800 CABRIOLET (85 CV)	1582	1963-65	48.000	
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	356 A SPEEDSTER	1489-1582	1954-58	120.000	
OMEGA 3000 2.4i BERLINA/CARAVAN	2969	1989-93	1.500	24 B,8A	848	1964-67	6.000	309 GT/GTI 16	1905	1987-92	1.500	356 A 1800 GS CARRERA SPEEDSTER	1587	1958-59	180.000	
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	356 A 1800 GT CARRERA SPEEDSTER	1587	1958-59	200.000	
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	356 CONVERTIBLE D	1582	1958-59	90.000	
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	356 ROADSTER	1582	1959-61	75.000	
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 CARB. SOLEX/TARGA	1991	1963-65	30.000	
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 CARB. WEBER/TARGA	1991	1965-67	27.000	
OMEGA 3000 V6 24V MVB (S.W. II S.)	2962	1994-99	1.500	KALLISTA			1588-2792	1982-94	10.000	405 T16	1998	2.000	911 R	1991	1967	130.000
OMEGA 3.2 V6 SW (II S.)	3.75	2000-02	1.500	PEGASO SPAGNA				405 X4	1905-1998	1989-94	1.500	911 S (CABRATORI)/TARGA	1991	1966-68	32.000	
OMEGA 2.5 TD/SW (II S.)	2497	1994	1.000	Z 102			2472-3178	1951-58	150.000	505 (TUTTI I MODELLI)	1796-2165	1979-92	911 S (CABRATORI)/TARGA	1991	1967-69	25.000
SENATOR	2490-2968	1977-88	1.500	Z 102 SPIDER			2472-3178	1951-58	200.000	505 BREAK/FAMILIALE D	2498	1982-91	911 S (INIEZIONE)/TARGA	1991	1968-69	32.000
SENATOR TURBODIESEL	2260	1985-87	1.500	PEKING CINA				505 V6	2849	1986-90	1.500	911 T/E 2200/TARGA	2195	1969-71	28.000	
SENATOR II SERIE	2490-2594	1987-93	1.500	BJ 212			2445	1971-82	2.000	604 SL/TI/STI/GTI	2664-2849	1975-86	911 S 2200/TARGA	2195	1969-71	35.000
SENATOR 3.0(3.0i) 24V II SERIE	2968	1987-93	1.500	PEUGEOT FRANCIA				604 GRD/SRD TURBO/GTD TURBO	2304-2498	1979-86	1.500	911 T/E 2400/TARGA	2341	1971-73	32.000	
MONZA	2784-2968	1977-82	2.000	5 CV 172 (TUTTI I MODELLI)			667-950	1922-29	15.000	605 (TUTTI I MODELLI)	1998	1989-94	911 S 2400/TARGA	2341	1971-73	38.000
MONZA	2784-2968	1983-87	2.500	201 (TUTTI I MODELLI)			1122-1465	1929-37	14.000	605 D/TD (TUTTI I MODELLI)	2088-2138	1989-94	911 CARRERA S 2700	2687	1972-73	120.000
CORSA (TUTTI I MODELLI)	993-1598	1982-92	1.000	301 (TUTTI I MODELLI)			1465	1933-36	14.000	605 D/SV 24	2963-2975	1989-97	911 2700/TARGA	2687	1974-75	20.000
CORSA TR (TUTTI I MODELLI)	993-1598	1982-92	1.000	401 (TUTTI I MODELLI)			1720	1934-35	14.000	605 2.9 V6 24V	2946	1997-99	911 S 2700/TARGA	2687	1974-75	22.000
CORSA D/TURBODIESEL	1488	1987-92	1.000	601 BERLINA/LIMOUSINE			2148	1934-35	16.000	306 (TUTTI I MODELLI)	1360-1762	1983-94	911 TARGA	2687	1976-77	20.000
CORSA GSI	1598	1987-92	1.500	402 LIMOUSINE			1991-2142	1935-40	16.000	306 D/TD	1995	1994	911 2700 CARRERA/TARGA	2687	1974-75	28.000
CORSA GSI (II SERIE)	1598	1993-01	1.500	402 BERLINA LEGÈRE			1991-2142	1937-40	14.000	406 SVT (TURBO)	1998	1996-98	911 3000 CARRERA/TARGA	2994	1975-77	26.000
CORSA GSI 1.8 (II SERIE)	1796	2001-04	1.500	202 BERLINA			1133	1938-49	8.000	406 2.9 V6 24V/II S.	2946	1996-03	911 C 180-186 CV/TARGA	2994	1977-80	23.000
TIGRA	1389-1598	1994-01	1.500	202 BERLINA			1133	1938-49	8.000	306 CABRIOLET	1587-1998	1993-02	911 SC 204 CV/TARGA	2994	1980-83	25.000
ASTRA (TUTTI I MOD.)	1389-1998	1991-94	1.000	202 BERLINA			1133	1938-49	8.000	306 D/TD	1995	1994	911 SC CABRIOLET	2994	1983-89	28.000
ASTRA D/TD (TUTTI I MOD.)	1686-1700	1991-94	1.000	202 BERLINA			1133	1938-49	8.000	408 SVT (TURBO)	1998	1996-98	911 3200 CARRERA/TARGA	3164	1983-89	27.000
ASTRA GSI 16V	1998	1991-94	1.500	202 BERLINA			1133	1938-49	8.000	408 2.9 V6 24V/II S.	2946	1996-03	911 3200 CARRERA CABRIOLET	3164	1983-89	30.000
ASTRA 1.4i CABRIOLET/1.6i CABRIO	1389-1598	1993-98	2.000	202 BERLINA			1133	1938-49	8.000	408 COUPE 2.0/2.2 18V	1998-2230	1996-04	911 3200 CARRERA SPEEDSTER	3164	1987-89	55.000
FRONTIERA (TUTTI I MODELLI)	1998-2772	1991-98	3.000	202 BERLINA			1133	1938-49	8.000	408 COUPE 3.0 V6 24V	2946	1996-04	911 CARRERA 2 TARGA (864)	3600	1989-93	22.000
FRONTIERA II S. (TUTTI I MOD.)	2198-3165	1998-04	4.000	202 BERLINA			1133	1938-49	8.000	607 2.9 V6 24V	2946	1999-04	911 CARRERA 2 CABRIOLET (864)	3600	1989-94	24.000
MONTEREY	3059-3165	1992-98	2.500	202 BERLINA			1133	1938-49	8.000	206 GTI/GR/RC	1997	1999-04	911 CARRERA 4 TARGA (864)	3600	1989-94	23.000
MONTEREY II SERIE	2999-3494	1998-99	3.500	202 BERLINA			1133	1938-49	8.000	206 CC	1587-1997	2000-04	911 CARRERA 4 CABRIOLET (864)	3600	1989-94	26.000
SINTRA 3.0 V6 24V	2962	1996-99	1.500	202 BERLINA			1133	1938-49	8.000	307 CC	1997	2003-04	911 CARRERA SPEEDSTER (864)	3600	1992-93	45.000
ASTRA OPC	1998	1999-01	2.500	202 BERLINA			1133	1938-49	8.000	806 2.0/2.0 TURBO	1998	1994	911 CARRERA S (864)	3600-3746	1992-94	30.000
ASTRA COUPE (TUTTI I MOD.)	1796-2198	2000-04	1.500	202 BERLINA			1133	1938-49	8.000	806 1.9 TD	1995	1994	911 CARRERA (993)	3600-3746	1993-97	26.000
ASTRA COUPE 2.2 TD	2171	2002-04	2.000	202 BERLINA			1133	1938-49	8.000	807 2.9 V6 24V	2946	2002-04	911 CARRERA 4 (993)	3600-3746	1994-98	26.000
ASTRA CABRIOLET (TUTTI I MOD.)	1588-2198	2001-04	2.500	202 BERLINA			1133	1938-49	8.000	407 2.9 V6 24V	2946	2004	911 CARRERA 4S "TURBOLOOK" (993)	3600-3746	1995-98	35.000
ASTRA CABRIOLET 2.2 TD	2171	2002-04	2.000	202 BERLINA			1133	1938-49	8.000	407 2.9 V6 24V SW	2946	2004	911 CARRERA TARGA (993)	3600-3746	1995-97	26.000
8/25 PS	2000	1920-24	10.000	202 BERLINA			1133	1938-49	8.000	PEUGEOT DANGEL FRANCIA						
14/38 PS	3450	1919-24	12.000	202 BERLINA			1133	1938-49	8.000	504 BREAK	1971-2304	1972-82	911 CARRERA CABRIOLET (993)	3600-3746	1994-97	30.000
21/55 PS	5646	1919-24	18.000	202 BERLINA			1133	1938-49	8.000	504 PICK UP	1971-2304	1972-82	911 CARRERA 4 CABRIOLET (993)	3600-3746	1994-98	30.000
30/75 PS	7793	1920-24	20.000	202 BERLINA			1133	1938-49	8.000	PORSCHE GERMANIA						
4/12 PS	951	1924-26	12.000	202 BERLINA			1133	1938-49	8.000	356 (40 CV)	1086	1950-54	911 TURBO 3000	3299	1980-86	35.000
4/14 PS	1018	1924-25	10.000	202 BERLINA			1133	1938-49	8.000	356 1300 (44 CV)	1286	1951-54	911 TURBO 3300/TARGA	3299	1987-90	38.000
4/16 PS	1018	1926-28	10.000	202 BERLINA			1133	1938-49	8.000	356 1300 S (60 CV)	1290	1953-55	911 TURBO 3300 CABRIOLET	3299	1987-90	40.000
4/20 PS	1018	1929-31	8.000	202 BERLINA			1133	1938-49	8.000	356 1500 (80 CV)	1488	1951-52	911 TURBO 33	3299	1990-92	38.000
7/34 PS	1735	1927-28	8.500	202 BERLINA			1133	1938-49	8.000	356 1500 (55 CV)	1488	1952-55	911 TURBO 36	3600	1992-94	35.000
8/40 PS	1916	1928-30	8.500	202 BERLINA			1133	1938-49	8.000	356 1500 SUPER (70 CV)	1488	1952-55	911 TURBO 36 (993)	3600	1995-98	38.000
10/40 PS (MODELL 80)	2620	1925-29	10.000	202 BERLINA			1133	1938-49	8.000	356 A 1300 (44 CV)	1286	1954-55	912	1582	1965-68	18.000
12/50 PS (MODELL 90)	3160	1927-28	10.000	202 BERLINA			1133	1938-49	8.000	356 A 1300 (44 CV)	1286	1955-57	912 TARGA	1582	1966-68	18.000
15/60 PS (MODELL 100)	3882	1927-28	12.000	202 BERLINA			1133	1938-49	8.000	356 A 1300 S (60 CV)	1286	1954-55	912 E 2000	1971	1975	15.000
14/50 PS	3640	1929-30	12.000	202 BERLINA			1133	1938-49	8.000	356 A 1300 S (60 CV)	1286	1955-57	924 4 MARCE	1984	1975-77	3.000
16/60 PS	4170	1929	13.000	202 BERLINA			1133	1938-49	8.000	356 A 1800 (60 CV)	1582	1955-58	924 5 MARCE	1984	1977-85	3.500
24/110 PS REGENT	5972	1928-29	20.000	202 BERLINA			1133	1938-49	8.000	356 A 1800 S (75 CV)	1582	1955-58	924 TURBO (170/177 CV)	1984	1978-84	6.000
1.8 LITER/1.8 REGENT	1790	1931-33	9.000	202 BERLINA			1133	1938-49	8.000	356 1500 GS CARRERA	1498	1955-57	924 TURBO CARRERA GT	1984	1979-80	18.000
1 LITER	995	1933	10.000	202 BERLINA			1133	1938-49	8.000	356 A 1500 GS CARRERA	1498	1955-57	924 S	2479	1985-88	5.000
1.2 LITER/REGENT/12 L6	1193	1931-35	8.000	20"></												

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro							
911 CARRERA CABRIOLET (996)	3387	1998-01	23.000	SUPER 5 TD/GTD	1596	1985-94	1.000	R124X4	1269	1972-77	4.000	P6 3500 V8 AUTOMATICA/V8 S	3528-3532	1968-76	7.000							
911 GT1	3164	1997-98	350.000	6 (TUTTI I MODELLI)	845-1108	1969-78	1.000	RILEY GRAN BRETAGNA								P6 2200 SC/TC	2205	1974-76	5.000			
911 GT3 (996)	3600	1999-01	47.000	9 (TUTTI I MODELLI)	1108-1721	1981-89	1.000	PATHFINDER								2443	1963-57	5.500	MINI (TUTTI I MODELLI)	998-1275	1989-00	3.000
911 GT3 (996)	3600	2003-04	50.000	9 TD/GTD/TDE	1596	1983-89	1.000	2600								2639	1957-60	5.500	MINI BRITISH OPEN CLASSIC	1275	1992-96	4.000
911 TURBO 3.6 (996)	3600	2000-04	28.000	9 TURBO	1397	1985-89	1.500	1500								1489	1959-67	4.500	MINI COOPER	1275	1990-00	5.000
911 CARRERA 3.6 (996)	3596	2002-04	22.000	11 (TUTTI I MODELLI)	1108-1721	1983-89	1.000	4/88								1489	1959-61	5.000	MINI COOPER SPORTS PACK	1275	1997-00	6.000
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 CABRIOLET	1275	1991-96	6.000
911 CARRERA 4S (996)	3596	2002-04	26.000	11 TURBO	1397	1983-89	1.500	ELF								848-998	1961-68	5.500	100 (TUTTI I MODELLI)	1113-1396	1990-94	1.000
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	114 GT/GTA	1396	1990-97	1.500
911 CARRERA CABRIOLET 3.6 (996)	3596	2002-03	26.000	14 (TUTTI I MODELLI)	1218-1360	1978-83	1.000	ROLLS-ROYCE GRAN BRETAGNA								7428	1919-25	400.000	100 L4 GTI 16V	1396	1990-94	1.500
911 GT2 (996)	3600	1998-02	60.000	15 (TUTTI I MODELLI)	1289-1565	1971-78	2.000	SILVER GHOST TORPEDO								7428	1919-25	400.000	111/114 CABRIOLET	1113-1396	1993-96	1.500
911 GT2 (996)	3600	2002-04	65.000	17/177 (TUTTI I MODELLI)	1565-1647	1971-78	2.500	PHANTOM I								7695	1925-29	200.000	213/216	1342-1598	1984-89	750
CAYENNE 3.2 V6	3189	2003-04	8.000	16 L/LT/TS	1470-1565	1965-74	2.000	PHANTOM II								7668	1929-35	250.000	2000 (SDI)	1994	1982-86	1.000
CAYENNE S 4.5 V8	4511	2003-04	10.000	16 TX	1647	1973-77	2.500	TWEENTY LIMOUSINE								3127	1922-29	100.000	2300/2300S (SDI)	2350	1977-86	1.000
CAYENNE TURBO 4.5 V8	4511	2003-04	15.000	18 BERLINA	1397-1995	1978-86	1.000	2025 BERLINA								3699	1929-36	80.000	2800/2800S (SDI)	2597	1977-86	1.500
CARRERA GT	5733	2004	250.000	18 TD/GTD/TURBO D	2068	1980-86	1.000	PHANTOM III								7340	1936-39	250.000	3500 (SDI)	3528	1977-82	2.000
RAYTON FISSORE ITALIA				18 BREAK	1397-1995	1979-86	1.000	WRAITH BERLINA								4257	1938-39	60.000	3500 V8S/SE (SDI)	3528	1978-82	2.000
MAGNUM 4X4	1995	1984-88	2.000	18 BREAK TD/GTD/TURBO D	2068	1980-86	1.000	SILVER DAWN BERLINA								4256-4566	1946-55	40.000	3500 VANDEN PLAS (I) (SDI)	3528-3532	1980-86	2.500
MAGNUM 4X4 TO FIAT	2445	1984-90	2.000	18 TURBO (110 CV)	1565	1981-83	1.500	SILVER DAWN DROP HEAD								4256-4566	1946-55	65.000	3500 VITESSE (SDI)	3528-3532	1982-86	2.500
MAGNUM VIP V6	2494	1986-90	2.500	18 TURBO (125 CV)	1565	1983-85	1.500	SILVER WRAITH LIMOUSINE								4256-4887	1946-58	45.000	2400 SD TURBO (SDI)	2393	1982-86	1.000
MAGNUM TURBODIESEL VM	2393-2500	1991-93	2.000	18 BREAK 4X4	1647-1995	1983-86	1.000	SILVER WRAITH DROP HEAD								4256-4887	1946-58	100.000	820/825	1996-2494	1986-92	1.000
2.4 TD BMW (MAGNUM)	2443	1988-90	2.000	19 (TUTTI I MODELLI)	1380-1794	1988-94	1.000	SILVER CLOUD I SERIE BERL. E LIM.								4887	1955-59	115.000	827 S/SU/STERLING/VITESSE	2675	1988-92	1.000
3.5 BMW (MAGNUM)	3430	1988-90	3.000	19 D/TD	1870	1988-94	1.000	SILVER CLOUD II SERIE BERL. E LIM.								6230	1959-62	40.000	827 FASTBACK VITESSE	2675	1988-92	1.500
RELIANT GRAN BRETAGNA				19 CHAMADE (TUTTI I MOD.)	1390-1794	1990-94	1.000	SILVER CLOUD III SERIE BERL. E LIM.								6230	1962-66	115.000	214 S/SU/GSI 16V	1396	1989-94	1.000
REGAL (VIII)/VII/VI	747	1982-82	4.000	19 CHAMADE D/TD	1870	1990-94	1.000	SILVER SHADOW I SERIE BERLINA								6230	1965-70	22.000	216 GS/GTI 16V	1590	1989-94	1.000
REGAL 3/25	598	1982-88	3.000	19 L8 16V/16 S	1764	1990-95	1.500	SILVER SHADOW I SERIE LUNGA								6230	1969-70	22.000	216 GTI 16V TWIN CAM	1590	1991-94	1.500
REGAL 3/30	701	1988-73	3.500	19 L8 16V CABRIOLET	1764	1991-95	2.500	SILVER SHADOW II SERIE COUPE								6230	1966-70	35.000	216 DIESEL/TURBOD.	1769-1905	1993-94	1.000
BUG (BOND)	701-748	1970-74	4.500	20 (TUTTI I MODELLI)	1647-2165	1975-84	1.000	SILVER SHADOW I SERIE COUPE								6230	1966-70	45.000	216 16V COUPE/COUPE	1590-1795	1992-98	1.500
ROBIN/ROBIN MK II	748-848	1973-94	2.000	20 TD/GTD/TURBODIESEL	2068	1979-83	1.000	PHANTOM V LIMOUSINE								6230	1959-68	90.000	220 TURBO 16V COUPE	1994	1992-96	2.000
REBEL	598	1964-67	1.000	21 (TUTTI I MODELLI)	1721-2165	1986-93	1.000	PHANTOM V LIMOUSINE								6230-6750	1968-91	95.000	214/216 16V CABR./CABRIOLET	1396-1590	1992-98	2.000
REBEL MK II	701-748	1967-73	1.000	21 NEVADA (TUTTI I MODELLI)	1721-2165	1986-94	1.000	SILVER SHADOW I								6230-6750	1971-77	20.000	820T COUPE T/800 COUPE T. (KV6)	1994	1992-98	2.500
REBEL MK II ESTATE	701-748	1967-72	1.000	21 TD/GTD/TURBO D/TURBO DX	2068	1986-93	1.000	SILVER SHADOW II								6750	1977-80	18.000	827 V6 24V COUPE (KV6)	2675	1992-96	2.000
SABRE 4	1703	1961-64	8.000	21 NEVADA D/TD/GTD/TURBO D	1870-2068	1986-94	1.000	CAMARGUE								6750	1975-86	45.000	800 2.5 V6 24V COUPE (KV6)	2497	1996-98	2.000
SABRE 4 CONVERTIBLE	1703	1962-64	10.000	21 NEVADA 4X4	1995-2165	1988-93	1.000	SILVER SPIRIT								6750	1980-85	18.000	825 COUPE TD (KV6)	2500	1992-97	2.000
SABRE 6	2553	1964-66	10.000	21 2L TURBO	1995	1987-93	2.000	SILVER SPIRIT II								6750	1990-93	20.000	820 16V/18V TURBO (KV6)	1994	1992-94	1.000
SABRE 6 CONVERTIBLE	2553	1964-66	12.000	21 2L TURBO QUADRA	1995	1990-93	2.500	SILVER SPIRIT III								6750	1993-96	22.000	827 V6 24V (KV6)	2675	1992-96	1.000
SCIMITAR GT SE4	2553	1964-66	8.000	25 (TUTTI I MODELLI)	1995-2494	1984-92	1.000	SILVER DAWN								6750	1996-98	24.000	800 2.5 V6 24V (KV6)	2497	1996-98	1.000
SCIMITAR GT SE4A/SE4B/SE4C	2495-2994	1966-70	7.000	25V6 TURBO	2458	1985-92	1.500	SILVER SPUR								6750	1980-82	20.000	75 2.5 V6 24V	2497	1998-03	1.500
SCIMITAR GT SE5	2994	1968-75	6.000	25V6 TURBO BACCARA	2458	1990-92	2.000	SILVER SPUR II								6750	1983-89	20.000	75 2.5 V6 24V ESTATE	2497	2001-03	2.000
SCIMITAR GT SE6	2792-2994	1975-86	5.000	25 TD/GTD/TURBO D/TURBO DX	2068	1983-92	1.000	FLYING SPUR								6750	1994-96	32.000	75 V8 (II SERIE)	4601	2004	5.000
SCIMITAR GTC	2792	1980-86	6.000	30 TS/TX	2664	1974-84	1.500	TOURING LIMOUSINE								6750	1991-98	50.000	414 S/SU 16V	1396	1990-94	1.000
SCIMITAR SSI/TV/SST/SABRE	1296-1809	1984-94	4.000	30 DIESEL TURBO	2068	1981-83	1.000	TOURING LIMOUSINE LIGHT-TURBO								6750	1996-98	55.000	418 GS/GTI 16V	1590	1990-94	1.000
RENAULT FRANCA				ESPACE	1995	1984-90	1.500	SILVER SERAPH								5379	1998-02	35.000	418 DIESEL/TURBOD.	1769-1905	1993-94	1.000
10 CV LIMOUSINE	2050	1919-23	13.000	ESPACE TURBO D/DX	2068	1984-90	1.000	PARK WARD								5379	2000-02	60.000	620 (TUTTI I MODELLI)	1996-2259	1993-94	1.000
6 CV TORPEDO	950	1922-28	10.000	ESPACE QUADRA	1995-2165	1988-90	1.000	CORNICHE								6750	2000-02	85.000	620 TI	1994	1994	1.500
NN/NNI/NN2 BERLINA	951	1925-29	10.000	ESPACE II SERIE	1995-2849	1991-96	1.000	CORNICHE COUPE								6750	1971-77	30.000	620 TD	1994	1994	1.000
PRIMAQUATRE BERLINA	2120	1931-39	10.000	ESPACE TD II SERIE	2068	1991-96	1.000	CORNICHE CABRIOLET								6750	1977-78	45.000	75 2.5 V6 24V (I S.)	2497	2004	2.000
VNAQUATRE	2120	1931-39	10.000	ESPACE QUADRA II SERIE	1995-2165	1991-96	1.500	CORNICHE CABRIOLET II								6750	1988-89	48.000	75 2.5 V6 24V ESTATE (I S.)	2497	2004	2.500
MONAQUATRE	1299-1463	1932-35	10.000	FUEGO TL/GTL	1397	1980-85	1.500	CORNICHE CABRIOLET III								6750	1990-91	55.000	SAAB SVEZIA			
JUNAQUATRE	1003	1937-48	9.000	FUEGO TS/GTS	1647	1980-85	2.000	CORNICHE CABRIOLET IV								6750	1992-95	75.000	92	764	1980-82	8.000
4 CV/4 CV LUSO	760	1947-51	8.000	FUEGO TX/GTX	1595	1980-85	2.500	CAMARGUE								6750	1975-86	45.000	92B	764	1983-86	6.000
4 CV GRAN LUSO CABRIOLET	747	1950-61	7.000	FUEGO TURBO 1800	1565	1983-85	2.500	SILVER SPIRIT								6750	1980-85	18.000	93	748	1986-87	5.000
4 CV AFFAIRES/SPORT	747	1952-61	7.000	FUEGO TURBODIESEL	2068	1982-85	1.500	SILVER SPIRIT II								6750	1986-89	18.000	95 S.W.	841	1960-68	5.000
FREGATE (TUTTI I MODELLI)	1996-2141	1952-60	4.500																			

Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro	Modello	cm³	Anni	Euro
SEAT SPAGNA															
MARBELLA	843-903	1982-93	1.000	633	1792	1993-34	10.000	TEN TOURER/DHC	1184	1938-48	12.000	LAND CRUISER 100/500	4477-4664	1998-04	6.000
FURA	903-1438	1982-85	750	637/K/D	1961	1992-35	11.000	2 LITRE SALOON	1944	1939-48	10.000	LAND CRUISER 100 TD/500 TD	4164	1998-04	4.000
BIZA (TUTTI I MODELLI)	903-1675	1984-93	1.000	645	2492	1929-34	20.000	2 LITRE TOURER/DHC	1944	1939-48	14.000	RAV 4 3P/5P II SERIE	1794-1998	2000-04	3.000
BIZA DIESEL	1714	1984-92	750	650	2704	1992-36	20.000	80	1184	1948-50	8.000	RAV 4 3P/5P TD II SERIE	1995	2002-04	2.500
BIZA II SERIE (TUTTI I MOD.)	1043-1984	1993-94	1.000	980	3880	1929-32	32.000	80 DHC	1184	1948-50	10.000	CELICA 1.818V VII SERIE	1796	1999-04	2.000
BIZA II SERIE D/TD (TUTTI I MOD.)	1896	1993-94	1.000	420 STANDARD	995	1933-34	7.000	90/90 MK I/90 MK IIA	1944-2267	1948-54	10.000	CELICA 1.818V (I/2 CV) VII SERIE	1796	1999-04	2.500
RONDA	1193-1995	1979-86	750	420 RAPID	1195	1934-35	7.500	90/90 MK I/90 MK IIA DHC	1944-2267	1948-54	12.000	CARINA E/SW (TUTTI I MODELLI)	1587-1998	1993	1.000
RONDA DIESEL	1714	1980-86	900	418/420 POPULAR	903-995	1934-38	7.000	MK II/MK III S	2267	1954-57	10.000	CAMRY 3.0 V6 24V/SW	2997	1993-94	1.500
MALAGA	1193-1461	1985-91	900	POPULAR OHV/995	995	1937-46	7.000	MK III DHC	2267	1954-57	13.000	PREVIA	2438	1990-94	1.500
MALAGA DIESEL	1714	1985-91	900	POPULAR 1100 OHV/1101	1089	1938-46	7.500	ALPINE IIA/MK II	2267	1953-55	15.000	PREVIA TD	2184	1992-94	1.000
BIZA GT/CUPRA	1984	1993-99	1.500	POPULAR SPORT-MONTECARLO	1385	1935-38	18.000	RAPIER	1390	1955-58	5.500	LAND CRUISER 300 3P/5P	2694-3966	2003-04	5.500
BIZA GT/CUPRA	1781	1999-01	1.500	RAPID SIX	1961	1935	20.000	RAPIER I/II/IIIA	1494-1592	1958-63	6.000	LAND CRUISER 300 TD 3P/5P	2982	2003-04	4.000
BIZA FR	1781	2004	1.500	RAPID	1385	1935-38	8.000	RAPIER I/II/IIIA CONVERTIBLE	1494-1592	1958-63	8.000	CELICA VI SERIE (TUTTI I MODELLI)	1762-1998	1993-99	2.000
TOLEDO	1595-1984	1991-94	750	RAPID OHV	1564	1938-47	10.000	RAPIER IV/V	1592-1725	1963-67	6.500	CELICA CABRIOLET VI SERIE	1998	1993-99	3.500
TOLEDO D/TD	1896	1991-94	750	RAPID 2200	2199	1941-47	12.000	NEW RAPIER	1725	1967-76	3.000	CELICA 20 TURBO 18V GT-FOUR V6 WIS	1998	1993-99	6.000
CORDOBA (TUTTI I MODELLI)	1381-1984	1993-94	1.000	FAVORIT/FAVORIT 2000 OHV	1802-2091	1936-41	10.000	RAPIER H 120	1725	1968-76	3.500	PRIUS HYBRID	1496	2003-04	2.000
CORDOBA D/TD	1896	1993-94	1.000	640 SUPERB	2492	1934-36	11.000	ALPINE	1725	1969-76	2.500	TRIUMPH GRAN BRETAGNA			
LEON 1.8 TURBO/CUPRA/2.8 V6	1781-2791	2000-04	2.000	SUPERB/SUPERBOHV	2704-3337	1938-49	12.000	ALPINE	1494	1959-60	14.000	10/20	1393	1923-25	10.000
				SUPERB 4000	3991	1939-40	16.000	ALPINE I/II/III/IV	1592-1725	1960-68	12.000	13/35	1873	1925-27	12.000
				1101/1102	1089	1946-52	5.000	TIGER 260	4261	1964-67	30.000	15	2170	1927-30	12.000
								TIGER 289	4737	1967	32.000	SUPER 7	747	1928-29	8.000
								VENEZIA	1992	1963-65	20.000	SUPER 8	832	1930	9.000
								IMP	875	1964-76	3.500	SUPER 9	1018	1931-32	10.000
								STILETTO	875	1967-72	4.000	SOUTHERN CROSS	1087-1232	1932	22.000
												12/16 SCORPION	1203	1931-33	25.000
												GLORIA 10	1087	1933	9.000
												GLORIA FOUR (12) SALOON/COUPE	1232-1496	1934-37	12.000
												GLORIA FOUR (12) TOURER/DHC	1232-1496	1934-37	23.000
												GLORIA SIX (6 - 8/16) SALOON/COUPE	1476-1991	1934-35	18.000
												GLORIA SIX (6 - 8/16) TOURER/DHC	1476-1991	1934-35	30.000
												DOLMITE/VITESSE SALOON	1496-1991	1937-39	18.000
												DOLMITE 8 ROADSTER	1990	1934	80.000
												DOLMITE 14/60 ROADSTER	1776	1936-38	32.000
												DOLMITE 16 ROADSTER	1991	1938-39	40.000
												1800 SALOON	1776	1946-49	9.000
												1800/2000 ROADSTER	1776-2088	1946-49	25.000
												2000 SALOON (RENOVIN)	2088	1949-51	10.000
												RENOVIN LMOUSINE	2088	1951	12.000
												MAYFLOWER	1247	1949-53	9.000
												MAYFLOWER DHC	1247	1949-53	13.000
												HERALD	948-1147	1959-70	3.000
												HERALD COUPE	948-1147	1959-64	3.500
												HERALD CONVERTIBLE	948-1147	1961-71	6.000
												VITESSE	1596-1998	1962-71	4.000
												VITESSE CONVERTIBILE	1596-1998	1962-71	7.000
												TR2	1991	1953-55	30.000
												TR3	1991	1955-58	27.000
												TR3A	1991	1957-61	28.000
												TR3B	1991	1962	30.000
												ITALIA	1991	1960-61	20.000
												TR4	2138	1961-65	24.000
												TR4 AIRS	2138	1965-67	26.000
												TR5 PL	2496	1967-68	30.000
												TR 250	2496	1967-68	27.000
												TR6 PL	2496	1969-75	20.000
												2000 MK1/MK2/TC	1998	1963-77	3.000
												2500 MK2/TC	2498	1968-77	3.500
												SPIRITFIRE 4	1147	1962-64	10.000
												SPIRITFIRE MKII	1147	1964-67	8.000
												SPIRITFIRE MKIII	1296	1967-70	9.000
												SPIRITFIRE MK IV	1296	1970-74	7.000
												SPIRITFIRE 1500	1493	1974-80	8.000
												STAG	2997	1970-77	12.000
												G76 COUPE MKI	1998	1966-68	10.000
												G76 COUPE MKII	1998	1968-70	8.000
												G76 COUPE MK III	1998	1971-73	9.000
												TOLEDO	1296-1493	1970-76	1.500
												1300/1300 TC	1296	1966-70	1.500
												1500/1500 TC	1493	1970-76	2.000
												DOLMITE 1300/1500/1850 HL	1296-1854	1972-80	2.000
												DOLMITE SPRINT	1998	1973-79	5.500
												TR7 COUPE	1998	1976-81	5.000
												TR7 SPIDER	1998	1980-82	6.500
												ACCLAIM (TUTTI I MODELLI)	1335	1980-84	750
SKODA REPUBBLICA CECIA															
1200	1221	1952-59	4.000	16/40	3016	1919-24	28.000	TOYOTA GIAPPONE							
440/445	1089-1221	1958-61	4.500	24/2460/2470	4324	1919-24	32.000	FJ 40	3878	1960-70	7.000	TVR GRAN BRETAGNA			
FELICIA	1089-1221	1959-64	5.000	14	1964	1921-24	10.000	FJ 40/41/42/43/45	2977-3878	1971-79	5.000	GRANTURA	1588-1798	1958-66	16.000
OCTAVIA BERLINA/COMBI	1089-1221	1959-71	3.500	12	1988	1924-26	10.000	FJ 55 SW	3878	1967-70	5.500	GRIFFITH	4727	1962-67	25.000
1000 MB/MBG/MBX	988	1964-69	1.500	14/40	2120	1924-27	12.000	FJ 55 SW	2977-3878	1971-79	4.500	VIXEN	1598-1798	1967-70	14.000
1100 MB/MBX	1107	1967-69	1.500	16/50	2540	1924	28.000	FJ 80 SW	3431-4228	1980-82	4.500	TUSCAN	2994-4727	1968-71	20.000
1001/110/120 S/130 RS	1046-1289	1969-80	1.000	20/60	3381	1924-27	30.000								

Modello	cm ³	Anni	Euro
GRIFITH 500	4997	1990-02	25.000
CHIMERA	3947-4997	1992-04	25.000
TUSCAN'S	3605-3996	2000-04	25.000
TAMORA	3605	2002-04	25.000

UAZ RUSSIA

469 B31512	1995-2498	1964-99	2.500
------------	-----------	---------	-------

UMM PORTOGALLO

4X4/ALTER/ALVOR	1971-2498	1976-95	2.000
-----------------	-----------	---------	-------

VANDEN PLAS GRAN BRETAGNA

PRINCESS 3 LITRI	2912	1959-64	7.000
4 LITRI BERLINA	3993	1960-68	13.000
4 LITRI LIMOUSINE	3993	1960-68	15.000
PRINCESS 4 LITRI (MOTORE RR)	3909	1964-68	8.000
PRINCESS 1100/1300	1098-1275	1963-74	4.000

VAUXHALL GRAN BRETAGNA

25 HP	3969	1921	28.000
14/40	2297	1921-27	18.000
23/60	4000	1922-26	20.000
30/98	4224	1922-26	30.000
25/70	3880	1926-28	30.000
20/60	2762-2916	1927-30	25.000
CADET	2048	1931-33	12.000
80	3317	1931-32	18.000
27 HP	3180	1933-36	15.000
BIG 6	2892	1933-35	13.000
LIGHT 6	1531	1934-36	12.000
14 HP	1781	1935-38	10.000
14 HP	1781	1938-48	10.000
14/6	1781	1939-40	10.000
20 HP	2892	1934-36	12.000
12 HP	1530	1936-38	9.000
12 HP	1442	1938-46	8.000
12 HP	1442	1946-48	7.000
25 HP	3215	1936-39	13.000
10 HP	1203	1938-40	7.000
10 HP	1203	1946-47	6.000
WYVERN (LX)	1442	1948-51	4.000
WYVERN (EX)	1442	1951-52	4.000
WYVERN (EXW)	1507	1952-57	5.000
VELOX (LIP)	2275	1948-51	4.500
VELOX (EIP)	2275	1951-52	4.500
VELOX (EPV)	2282	1952-57	5.500
VELOX (PAS-PASY-PASX)	2282-2651	1957-62	6.000
VELOX (PB)	2651	1962-65	5.000
VELOX (PB)	3293	1964-65	5.000
CRESTA (EPC)	2282	1954-57	5.500
CRESTA (PAS-PAS-PASX)	2282-2651	1957-62	6.000
CRESTA (PB)	2651	1962-65	5.000
CRESTA (PC)	3293	1965-72	4.500
VISCOUNT	3293	1966-72	5.000
VICTOR	1507	1957-59	4.500
VICTOR II	1507	1959-61	4.500
VICTOR (FB)/VX 4-90	1507	1961-64	4.000
VICTOR (FC 101)/VX 4-90	1594	1965-67	3.500
VICTOR (FD)	1599	1967-71	2.500
VICTOR 2000 (FD)/VX 4-90	1975	1967-72	3.000
VICTOR 1800/2300 (FE)/VX 4-90	1759-2279	1972-78	2.000
VICTOR 3300 (FE)	3294	1973-76	2.500
VENTORA	3294	1968-72	3.500
VENTORA II	3294	1972-76	3.000
VNA (HA) TUTTI I MODELLI	1057	1963-66	2.000
VNA (HB) TUTTI I MODELLI	1159-1599	1966-70	2.000
VNA BRABHAM	1159	1967-70	5.500
VNA GT	1975	1968-70	5.000
VNA (HQ) TUTTI I MODELLI	1159-2279	1970-79	1.500
FIRENZA	1159-2279	1971-73	2.000
FIRENZA	1266-2279	1973-75	1.500
MAGNUM	1759-2279	1973-77	2.000

VENTURI FRANCIA

VENTURI 19A	2438-2849	1986-93	9.000
VENTURI CABRIOLET	2438-2849	1988-93	11.000
ATLANTIQUE/3004/00 GT	2945-2975	1994-01	12.000

VOLKSWAGEN GERMANIA

TYP 82 KÜBELWAGEN	985-1131	1940-45	25.000
TYP 82 E/82 SS	985-1131	1941-45	28.000
TYP 87 KOMMANDEURWAGEN	1131	1941-44	30.000
TYP 186 SCHWIMMWAGEN	1131	1942-44	32.000
MAGGIOLINO (LUN. DUE VETRINI)	1131	1946-53	16.000
MAGGIOLINO (LUNOTTO OVALE)	1192	1953-57	10.000

Modello	cm ³	Anni	Euro
MAGGIOLINO 1200	1192	1957-64	7.500
MAGGIOLINO 1200	1192	1964-67	6.500
MAGGIOLINO 1300/1300	1285-1493	1965-67	6.500
MAGGIOLINO 1300/1300	1285-1493	1967-70	5.500
MAGGIOLINO CABR. HEBMÜLLER	1131	1949-53	30.000
MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1131	1951-52	20.000
MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1192	1952-57	17.000
MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1192-1285	1957-67	13.000
MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1192-1285	1967-70	10.000
MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1966-67	13.000
MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	11.000
1500/1500 S	1493	1961-65	3.000
1500/1500 S/1600 VARIANT	1493-1584	1962-73	3.000
1800 L/TL	1584	1965-73	3.500
411/412 (TUTTI I MODELLI)	1679-1795	1968-74	1.500
KARMANN GHIA COUPÉ	1192	1956-66	10.000
KARMANN GHIA COUPÉ	1285-1584	1966-74	7.000
KARMANN GHIA 1.5/1.6 TYP 34	1493-1584	1961-69	8.000
KARMANN GHIA CABRIOLET	1192	1957-66	14.000
KARMANN GHIA CABRIOLET	1285-1584	1966-74	12.000
MAGGIOLINO	1192	1968-78	5.000
MAGGIOLONE 1302/1303	1192-1584	1970-75	4.000
MAGGIOLONE CABR. 1302/1303	1192-1584	1970-80	8.000
MAGGIOLINO MEXICO	1192-1584	1978-81	3.500
PESCACCIA TYP 181	1493-1584	1969-79	5.000
K70 (TUTTI I MOD.)	1605-1807	1970-74	1.500
POLO I SERIE (TUTTI I MOD.)	895-1093	1975-81	1.000
POLO II SERIE (TUTTI I MOD.)	1043-1272	1981-90	1.000
POLO II SERIE DIESEL	1272	1986-90	1.000
POLO COUPÉ (TUTTI I MOD.)	1043-1272	1982-90	1.000
POLO II SERIE MODEL YEAR '91	1043-1272	1990-94	1.000
POLO II SERIE D MODEL YEAR '91	1391	1990-94	1.000
POLO COUPÉ MODEL YEAR '91	1043-1272	1990-94	1.000
POLO COUPÉ G40	1272	1985-94	2.000
DERBY I SERIE (TUTTI I MOD.)	895-1093	1976-81	750
DERBY II SERIE (TUTTI I MOD.)	1043-1272	1981-88	500
GOLF I SERIE (TUTTI I MOD.)	1093-1457	1974-81	1.500
GOLF I SERIE (TUTTI I MOD.)	1093-1457	1981-83	1.000
GOLF DIESEL I SERIE	1471-1588	1976-83	1.000
GOLF GTD I SERIE	1588	1982-83	2.500
GOLF GTI 4 MARCE 1800	1588	1976-78	6.000
GOLF GTI 5 MARCE 1800	1588	1978-82	5.000
GOLF GTI 1800	1781	1982-83	4.500
GOLF CABRIOLET (TUTTI I MOD.)	1080-1781	1979-87	2.500
GOLF CABRIOLET (TUTTI I MOD.)	1585-1781	1987-93	2.500
GOLF II SERIE (TUTTI I MOD.)	1272-1781	1983-92	1.000
GOLF II SERIE SYNCRO	1781	1986-91	1.000
GOLF II SERIE DIESEL	1588	1983-91	1.000
GOLF II SERIE GTD	1588	1983-92	1.000
GOLF II SERIE GTI	1781	1983-89	2.500
GOLF II SERIE GTI MODEL YEAR '90	1781	1989-91	2.000
GOLF GTI 18V	1781	1985-89	3.000
GOLF GTI 18V MODEL YEAR '90	1781	1989-91	2.500
GOLF GTI G60	1781	1990-91	5.000
GOLF RALLYE	1781	1989-90	7.000
GOLF COUNTRY	1781	1990-91	2.000
GOLF III (TUTTI I MOD.)	1381-1781	1991-94	1.000
GOLF III D/TD	1896	1991-94	1.000
GOLF III VARIANT (TUTTI I MOD.)	1381-1781	1993-94	1.000
GOLF III VARIANT D/TD	1896	1993-94	1.000
GOLF III GTI 16V	1984	1991-97	1.500
GOLF III 2.8 VR6/VR6 SYNCRO	2792-2861	1991-97	2.000
GOLF III CABRIO (TUTTI I MOD.)	1781-1984	1993-02	3.000
GOLF III CABRIO TDI	1896	1995-02	2.500
JETTA I SERIE (TUTTI I MOD.)	1272-1588	1979-83	750
JETTA DIESEL I SERIE	1588	1980-83	500
JETTA TURBODIESEL I SERIE	1588	1983	500
JETTA GLI I SERIE	1588-1781	1979-83	1.000
JETTA II SERIE (TUTTI I MOD.)	1272-1781	1984-92	750
JETTA II SERIE DIESEL	1588	1984-91	500
JETTA II SERIE TURBODIESEL	1588	1984-92	500
JETTA II SERIE SYNCRO	1781	1986-91	750
JETTA II SERIE GTI 18V	1781	1987-91	750
TYP 183 ILTIS	1714	1979-82	7.000
SCIROCCO I SERIE	1093-1457	1974-81	1.500
SCIROCCO GTI I SERIE	1588	1977-81	2.000
SCIROCCO II SERIE	1272-1588	1981-90	1.500
SCIROCCO GLI/GTI/16V II SERIE	1588-1781	1981-91	2.000
PASSAT I SERIE (TUTTI I MOD.)	1297-1588	1973-81	1.500
PASSAT I SERIE DIESEL	1471	1978-81	1.000
PASSAT II SERIE (TUTTI I MOD.)	1272-2226	1981-88	1.000
PASSAT II SERIE D/TD	1588	1981-88	1.000
PASSAT II S. VAR. (TUTTI I MOD.)	1272-2226	1981-88	1.000
PASSAT II S. DTD VARIANT	1588	1981-88	1.000

Modello	cm ³	Anni	Euro
PASSAT II SERIE (TUTTI I MOD.)	1585-1984	1988-94	1.000
PASSAT II SERIE D/TURBOD.	1588-1896	1988-94	1.000
PASSAT II SERIE VAR. (TUTTI I M.)	1585-1984	1988-94	1.000
PASSAT II SERIE D/TURBOD. VAR.	1588-1896	1988-94	1.000
PASSAT II S. G60 SYNCRO GTI	1781	1989-93	1.500
PASSAT II S. G60 VAR. SYNCRO GTI	1781	1989-93	1.500
PASSAT II SERIE 2.8 VR6	2792	1991-94	1.500
PASSAT II SERIE 2.8 VR6 VARIANT	2792	1991-94	1.500
CORRADO 1.8/2.0 18V	1781-1984	1988-94	1.500
CORRADO 1.8I G60	1781	1988-93	2.000
CORRADO 2.8 VR6	2861	1991-95	2.000
SHARAN 2.8 VR6	2792	1995-04	1.500
SHARAN 2.8 VR6 SYNCRO	2792	1996-04	2.000
GOLF IV 1.8 20V TURBO	1781	1997-03	2.000
GOLF IV 1.8 20V TURBO PLUS	1781	2003	3.000
GOLF IV 2.3 V5	2324	1997-03	2.000
GOLF IV 2.8 VR6	2792	2000-03	2.500
GOLF IV R32	3189	2002-03	7.000
POLO GTI	1598	1988-01	1.500
VENTO (TUTTI I MOD.)	1598-1984	1992-94	1.000
VENTO D/TD	1896	1992-94	1.000
VENTO 2.8 VR6	2792	1992-98	1.000
NEW BEETLE	1390-1984	1998-04	2.500
NEW BEETLE 2.3 V5	2324	2000-04	3.500
NEW BEETLE RSI	3189	2000-02	10.000
Lupo GTI	1598	1999-04	1.500
BORA 2.3 V5	2324	1999-02	1.000
BORA 2.8 VR6	2792	2001-02	1.500
PASSAT IV S. 2.3 V5 SYNCRO	2324-2327	1997-02	1.000
PASSAT IV S. 2.8 V6 30V	2771	1996-04	1.500
PASSAT IV S. 2.3 V5 VAR. SYNCRO	2324-2327	1997-02	1.500
PASSAT IV S. 2.8 V6 30V VARIANT	2771	1997-04	1.500
PASSAT IV SERIE 4.0 W8	3999	2001-04	3.000
PASSAT IV SERIE 4.0 W8 VARIANT	3999	2001-04	3.000
PHAETON 3.2 V6	3189	2002-04	4.000
PHAETON 4.2 V8	4172	2003-04	5.000
PHAETON 6.0 W12	5998	2002-04	6.000
PHAETON 5.0 V10 TD	4921	2002-04	4.000
NEW BEETLE CABRIOLET 1.8/1.6	1390-1595	2003-04	4.000
NEW BEETLE CABRIOLET 1.8 T/2.0	1781-1984	2003-04	5.000
TOUAREG 3.2 V6	3189	2002-04	5.000
TOUAREG 4.2 V8	4172	2002-04	6.000
TOUAREG 2.5 R5TDI	2461	2002-04	3.500
TOUAREG 5.0 V10 TDI	4921	2002-04	4.500

VOLKSWAGEN PORSCHE GERMANIA

914/4	1679	1969-72	12.000
914/6	1991	1969-72	20.000
914 L8	1795	1973-75	10.000
914 2.0	1971	1972-75	10.000

VOLVO SVEZIA

ÖV 4	1944	1936-39	25.000
PV 4	1944	1937-39	25.000
PV 650/651/652/653/654/655	3010-3266	1929-34	15.000
PV 656/657/658/659	3670	1935-37	15.000
PV 36 «CARIOCA»	3670	1935-38	15.000
PV 51/52/53/54/55/56	3670	1936-45	15.000
PV 60/61	3670	1942-50	12.000
PV 444 (TUTTI I MODELLI)	1414-1583	1944-58	10.000
PV 445 DUETT	1414-1583	1955-60	10.000
SPORT	1414	1956-57	25.000
PV 544	1583-1778	1958-65	8.000
TP 21	3650	1956-59	7.000
LAPLANDER	1778-1990	1959-76	8.000
SERIE 120 (AMAZON) (TUTTI I M.)	1583-1986	1956-70	5.000

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.

Modello

cm³

Anni

Euro

ALFA ROMEO ITALIA

430

5816

1939-50

8.000

800

6375

1940-50

10.000

450/455

6330

1950-59

6.000

900/950

8725

1950-58

9.500

MILLE

11050

1958-65

3.000

ROMEO/ROMEO2

1290

1954-67

2.000

ROMEO/ROMEO2 DIESEL

1158

1954-67

2.200

A11/A12/F11/F12

1290

1966-83

1.000

A11/A12/F11/F12 DIESEL

1760

1966-83

1.100

A15/A19/38

3017-3300

1967-75

500

ASTRA ITALIA

BM19/21/22

11580-17174

1966-80

1.000

BM25

15950-17174

1972-80

1.000

AUTOBIANCHI ITALIA

VISCONTI/SCALIGERO I SERIE

3770

1959-59

2.000

VISCONTI/SCALIGERO II SERIE

4397

1959-68

1.500

AMBROSIO/ANJESTENSE I SERIE

3770-4156

1958-59

1.600

AMBROSIO/ANJESTENSE II SERIE

4397

1958-68

1.500

BEDFORD GRAN BRETAGNA

TM3300/4400

9308-12066

1975-80

1.500

BIANCHI ITALIA

MILES/CMS

4939-4847

1934-52

8.000

VISCONTI/SCALIGERO I SERIE

3770

1952-57

2.000

AMBROSIO/ANJESTENSE II SERIE

3770-4156

1952-57

1.600

FLARETE

5319

1951-56

2.800

AUDAX

5319

1951-56

3.500

CITROËN FRANCIA

H17Y

1628-1911

1948-81

1.500

H17Y DIESEL

1610-1946

1948-81

1.500

FIAT ITALIA

18BL/BLR

5650

1914-21

10.000

15TER

4388

1913-22

10.000

614/618 AUTOCARRO

1438-1944

1930-37

6.000

614/618 FURGONE

1438-1944

1930-37

7.200

621

2516

1930-35

8.000

621/621N

4580

1934-39

10.000

632N/633N

5540

1931-37

12.000

634N/VII SERIE

8310-8355

1931-39

15.000

626N

5750

1939-47

5.000

666N/N7

9365

1939-47

8.000

1100 BLR/ELR

1038

1948-53

4.000

640N

6032

1948-52

4.500

680N

10170

1948-52

7.000

615/615N

1386-1901

1951-61

2.000

615N1

1386-1901

1960-68

1.500

642N

6650

1952-55

4.200

642T

6650

1952-55

5.000

642N2/N6/N6R

6650

1955-58

4.000

642T2/T6

6650

1955-58

4.800

FORD EUROPA

TAUNUS TRANSIT

1498

1961-67

1.000

TRANSIT I SERIE

2360

1967-77

500

TRANSCONTINENTAL

14018

1974-80

1.800

ISOTTA FRASCHINI ITALIA

D85

5800

1937-46

8.000

D80

7300

1937-46

12.000

IVECO ITALIA

40

3455

1976-80

500

65/75/90 PC (CIVILI)

3366-5184

1975-85

1.000

50/55/65/75/90/100

3455-4561

1970-76

800

110/130 NC/NR/NT

5184-7412

1973-82

1.000

140/150/159 NC/NT

9572

1976-82

1.000

160 NC/NT

6129

1970-76

1.100

180 NC/NT

13798

1974-76

2.000

170/190/26 NC/NT

13798

1975-80

1.500

170/190/33/35 NC/NT

17174

1975-80

1.800

190/35

17174

1980-84

1.500

MAN GERMANIA

F8 PONTON

11413

1956-69

1.000

F7/F8/F9 CABINA SAMIEM

11413

1967-86

1.900

MERCEDES GERMANIA

LAK (TUTTI I MODELLI)

10810-15950

1960-82

1.800

LPI SERIE (ECCETTOLP333)

4580-10810

1950-65

1.700

LP333

10810

1958-61

3.000

LPII SERIE

5765-15950

1970-74

1.500

L319

1767

1956-69

1.200

NG FINO12.000 KG

5765

1973-88

800

NG OLTRE 12.000 KG

9570-17435

1973-88

1.200

OM ITALIA

TITANO 137

11540

1937-45

35.000

TAURUS

5320

1939-47

7.000

TAURUS 340

5320

1949-51

4.000

SUPER TAURUS

5836

1951-57

5.000

ORIONE 400Q/ORIONE 400Q/8

10640

1946-52

10.000

SUPER ORORIONE

11630

1952-60

9.000

valutazioni in crescita • valutazioni in discesa

Modello

cm³

Anni

Euro

TIGRE I SERIE

6870

1958-63

4.000

LEONCINO I SERIE

3770

1950-53

4.000

TIGROTTO I SERIE

4156

1953-57

3.700

LEONCINO II/III SERIE

4156-4561

1957-62

12.000

TIGROTTO II SERIE E SUCCESS.

4561-4940

1963-70

800

LEONCINO IV SERIE E SUCCESSIVE

4561

1963-70

8.000

LUFETTO I SERIE

4156

1956-63

2.500

LUFETTO II SERIE

4561

1963-70

1.000

TIGRE II SERIE

6870

1963-67

2.000

TIGRE S

6870

1963-67

3.000

TITANO

11150

1961-67

3.000

TITANO S

11150

1961-67

3.500

100/120

7412

1967-70

15.000

150

8905

1967-70

1.800

DAINO/CERBIATTO/ORSETTO

4561

1960-72

8.000

190/260

14886

1970-75

3.200

OMT ITALIA

MF (TUTTI I MODELLI)

11310-11548

1963-67

3.500

PEUGEOT FRANCIA

J7/J8

1468-2304

1965-89

800

RENAULT FRANCIA

ESTAFETTE

845-1289

1959-80

1.100

SCANIA SVEZIA

110

11020

1969-76

2.100

140

14180

1969-76

2.500

86

7790

1976-81

13.000

111

11020

1976-81

15.000

141

14180

1976-81

2.000

82

7790

1981-88

1.000

112

11020

1981-88

12.000

142

14190

1981-88

15.000

142T

14190

1981-88

2.000

SPA ITALIA

38R

4053

1936-46

10.000

UNIMOG GERMANIA

BOHERINGER

1767

1947-51

4.000

401/411

1767

1951-63

4.000

404

2195

1955-80

1.000

406/416

1767

1963-88

2.000

VIBERTI ITALIA

BVF 203

10676-11548

1956-65

3.000

VOLVO TRUCKS SVEZIA

F88

9602

1965-77

2.000

F89

11979

1970-77

2.000

F10/N10 I SERIE

9600

1976-84

1.500

F12/N12 I SERIE

11970

1976-84

1.700

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				BERLINA 2/4 PORTE		1961-74	7.000	ELDORADO CONVERTIBILE		1963	200.000	ALLANTÉ		1987-91	7.000
AMBASSADOR		1966-74	5.000	CONVERTIBILE		1961-74	15.000	ELDORADO CONVERTIBILE		1964-68	120.000	SEVILLE SL/STS		1994-01	3.000
JAVELIN		1968-70	17.000	SKYLARK 2/4 PORTE		1961-63	5.000	ELDORADO COUPÉ		1965-68	35.000	ELDORADO TC		1994-01	5.500
AMX		1968-70	30.000	SKYLARK CONVERTIBILE		1961-63	10.000	BERLINA 4 PORTE		1969-60	17.000	CHECKER			
HORNET		1970-75	4.000	RIVIERA		1963-65	20.000	LIMOUSINE (SERIE 75)		1969-60	18.000	MARATHON 6 CILINDRI		1961-70	5.000
GREMLIN		1971-78	4.000	GS 350/400/455 COUPÉ		1965-73	18.000	COUPÉ		1969-60	30.000	MARATHON 8 CILINDRI		1965-70	6.000
PACER		1975-80	5.000	GS 350/400/455 CONVERTIBILE		1965-72	30.000	ELDORADO CONVERTIBILE		1969	180.000	MARATHON 6 CILINDRI		1971-85	5.500
EAGLE		1981-87	6.000	RIVIERA		1966-73	15.000	ELDORADO COUPÉ		1969	45.000	MARATHON 8 CILINDRI		1971-85	6.500
BUICK				CADILLAC				DEVILLE CONVERTIBILE		1969	90.000	CHEVROLET			
BERLINA 2/4 PORTE		1946-54	14.000	BERLINA 4 PORTE		1946-52	17.000	CONVERTIBILE		1961-64	30.000	BERLINA 2/4 PORTE		1946-54	9.000
CONVERTIBILE		1946-60	55.000	LIMOUSINE (SERIE 75)		1946-52	18.000	BERLINA 2/4 PORTE		1961-74	10.000	STATION WAGON		1946-48	75.000
STATION WAGON		1946-53	80.000	COUPÉ		1946-52	25.000	LIMOUSINE		1961-74	13.000	CONVERTIBILE		1946-54	35.000
SKYLARK		1953	130.000	CONVERTIBILE		1946-58	80.000	CONVERTIBILE		1965-70	18.000	STATION WAGON		1949-58	15.000
STATION WAGON		1954-74	15.000	BERLINA 4 PORTE		1953-58	17.000	ELDORADO COUPÉ		1968-76	10.000	COUPÉ		1949-54	18.000
SKYLARK		1954	100.000	LIMOUSINE (SERIE 75)		1953-58	18.000	ELDORADO CONVERTIBILE		1971-76	15.000	CORVETTE	(C)	1953	200.000
BERLINA 2/4 PORTE		1955-60	10.000	COUPÉ		1953-58	30.000	BERLINA 2/4 PORTE		1975-89	5.000				
								LIMOUSINE		1975-89	7.500				



1° RADUNO INTERNAZIONALE CARRI FUNEBRI D'EPOCA

**FIORENZUOLA D'ARDA
CASTELL'ARQUATO
12 OTTOBRE 2014**

INFORMAZIONI E ISCRIZIONI ENTRO IL 19 SETTEMBRE

CLUB PIACENTINO AUTOMOTOVEICOLI D'EPOCA

Tel. segreteria 0523 248930 / 377 1695441 - info@cpae.it - www.cpae.it

Modello	Note	Anni	Dollari	Modello	Note	Anni	Dollari	Modello	Note	Anni	Dollari	Modello	Note	Anni	Dollari
CORVETTE	(C1)	1954-55	140.000	CHARGER	1968-70+50%	1966-74	15.000	IMPERIAL				COUPÉ		1951-56	18.000
BERLINA 2/4 PORTE	6 CL-20%	1955-60	15.000	CHARGER RT	HEM+50%	1968-71	75.000	BERLINA	1946-61	15.000		CARIBBEAN CONVERTIBLE		1953-56	80.000
COUPÉ	IN+50%+6 C-20%	1955-57	30.000	CHARGER DAYTONA	HEM+50%	1969	120.000	LIMOUSINE	1946-61	15.000		BERLINA 2/4 PORTE		1957-58	12.000
CONVERTIBILE		1955-57	75.000	CHALLENGER COUPÉ		1970-74	15.000	COUPÉ	1951-61	23.000		HAWK		1958	25.000
NOMAD		1955-57	55.000	CHALLENGER CONVERTIBLE	HEM+150%	1970-72	16.000	CONVERTIBILE	1951	30.000		PLYMOUTH			
CORVETTE	(C1) IN+50%	1956-60	85.000	CHALLENGER RT COUPÉ	440+30%	1970-71	35.000	CONVERTIBILE	1957-61	65.000		BERLINA 2/4 PORTE		1946-56	8.000
COUPÉ	6 CL-20%	1959-60	22.000	CHALLENGER RT CONVERTIBLE	440+20%	1970	75.000	GHIA LIMOUSINE	1957-61	22.000		STATION WAGON		1946-49	50.000
CONVERTIBILE		1959-60	40.000					BERLINA 2/4 PORTE	1962-74	8.000		CONVERTIBILE		1946-56	18.000
CORVAIR 2/4 PORTE		1959-69	6.000	EDSEL				CONVERTIBILE	1962-68	15.000		STATION WAGON		1950-56	10.000
CORVAIR CONVERTIBLE		1960-65	12.000	BERLINA 4 PORTE		1958	10.000	COUPÉ	1961-83	3.500		FURY COUPÉ		1966	30.000
BERLINA 2/4 PORTE/S.W.	BIG BLOCK+20%	1961-74	8.500	COUPÉ		1958	15.000	KAISER				BERLINA 2/4 PORTE		1957-60	10.000
COUPÉ	BIG BLOCK+20%	1961-66	15.000	CONVERTIBILE		1958	40.000	BERLINA/COUPÉ	1947-55	4.000		STATION WAGON		1957-60	12.000
CONVERTIBILE	BIG BLOCK+20%	1961-66	35.000	STATION WAGON		1958	12.000	DE LUXE CONVERTIBLE	1950	20.000		COUPÉ		1957-60	20.000
CORVETTE	(C1) IN+50%	1961-62	65.000	BERLINA 4 PORTE		1959-60	8.500	DARRIN CONVERTIBLE	1954	80.000		CONVERTIBILE		1957-60	55.000
CORVAIR TURBO	CONV+50%	1962-66	9.000	COUPÉ		1959-60	12.000	LINCOLN				FURY COUPÉ		1957-58	45.000
NOVA 2/4 PORTE	V8+20%	1962-74	6.000	CONVERTIBILE		1959-60	30.000	2/4 PORTE	CONTINENTAL+20%	1946-48	25.000	VALIANT 2/4 PORTE		1960-70	3.500
CORVETTE	(C2) IN/BIG BLOCK+50%	1963-67	85.000	STATION WAGON		1959	10.000	CONVERTIBILE	CONTINENTAL+20%	1946-48	55.000	BERLINA 2/4 PORTE		1961-74	7.000
CORVETTE CONV.	(C2) IN/BIG BLOCK+50%	1963-67	85.000	FORD				2/4 PORTE		1949-55	20.000	STATION WAGON		1961-74	7.000
CHEVELLE 2/4 PORTE		1964-74	10.000	T TOURING		1928-27	20.000	CONVERTIBILE		1949-55	20.000	CONVERTIBILE		1961-70	15.000
NOVA SS V8	BIG BLOCK+50%	1966-70	10.000	T SEDAN/COUPÉ		1928-27	15.000	CONVERTIBILE		1949-55	55.000	VALIANT CONVERTIBLE		1963-66	7.000
CHEVELLE CONVERTIBLE		1966-72	25.000	A SEDAN/COUPÉ		1927-32	18.000	BERLINA 2/4 PORTE	1956-60	15.000		BARRACUDA COUPÉ	BIG BLOCK+40%	1964-67	14.000
CHEVELLE SS	BIG BLOCK+30%	1966-74	23.000	A PHAETON		1927-32	25.000	CONVERTIBILE	1956-60	45.000		BARRACUDA CONVERTIBLE		1967-69	20.000
CHEVELLE SS CONVERTIBLE		1966-72	40.000	A ROADSTER		1927-32	35.000	CONTINENTAL COUPÉ	1956-57	50.000		ROADRUNNER/GTX COUPÉ	HEM+150%	1967-73	35.000
COUPÉ	BIG BLOCK+20%	1967-74	15.000	V8 SEDAN/COUPÉ		1932-34	38.000	CONTINENTAL 4 PORTE	1961-70	13.000		ROADRUNNER CONVERTIBLE		1969-70	40.000
CONVERTIBILE	BIG BLOCK+20%	1967-74	18.000	V8 PHAETON		1932-34	45.000	SUPERBIRD	1961-67	23.000		ROADRUNNER	HEM+80%	1970	135.000
CAMARO COUPÉ	6 CL-30%	1967-73	10.000	V8 ROADSTER		1932-34	80.000	CONTINENTAL 2 PORTE	1970-76	10.000		BARRACUDA COUPÉ		1970-71	26.000
CAMARO CONVERTIBLE	6 CL-30%	1967-69	20.000	V8 STATION WAGON		1934-42	80.000	BERLINA	1977-89	5.500		BARRACUDA CONVERTIBLE		1970-72	17.000
CAMARO Z 28	RS/SS+20%	1967	45.000	V8 COUPÉ		1935-42	35.000	LIMOUSINE	1977-89	7.000		CUDA COUPÉ	440+50%+HEM+150%	1970-71	40.000
CAMARO Z 28	BIG BLOCK+20%	1968-73	35.000	V8 ROADSTER/CONVERTIBLE		1935-42	65.000	COUPÉ	1977-89	10.000		CUDA CONVERTIBLE	440+50%	1970-71	70.000
CORVETTE COUPÉ	(C3) BIG BLOCK+30%	1968-74	30.000	BERLINA 2/4 PORTE		1946-51	14.000	MERCURY				BARRACUDA COUPÉ		1972-74	20.000
CORVETTE CONV.	(C3) BIG BLOCK+30%	1968-75	45.000	STATION WAGON		1946-51	70.000	BERLINA 4 PORTE	1946-51	12.000		PONTIAC			
CHEVELLE SS 454	LS+50%	1970-72	35.000	COUPÉ		1946-51	18.000	BERLINA 2 PORTE/COUPÉ	1946-51	25.000		BERLINA 2/4 PORTE		1946-52	8.000
CAMARO COUPÉ	6 CL-30%	1975-81	10.000	CONVERTIBILE		1946-51	35.000	STATION WAGON	1946-48	60.000		CONVERTIBLE		1946-52	40.000
CORVETTE COUPÉ	(C3)	1975-82	15.000	SPORTSMAN CONVERTIBLE		1946-48	150.000	CONVERTIBILE	1946-51	50.000		STATION WAGON		1946-52	45.000
CAMARO COUPÉ	4/6 CL-30%	1982-91	5.500	BERLINA 2/4 PORTE/STATION W.		1952-74	9.000	SPORTSMAN CONVERTIBLE	1946-47	120.000		COUPÉ		1949-52	14.000
CORVETTE	(C4)	1983-84	7.000	CONVERTIBILE		1952-59	40.000	STATION WAGON	1949-51	70.000		BERLINA 2/4 PORTE		1953-60	10.000
CORVETTE COUPÉ	(C4)	1985-91	11.000	HARDTOP		1952-59	15.000	BERLINA 2/4 PORTE	1952-59	10.000		COUPÉ		1953-60	14.000
CORVETTE CONV.	(C4)	1986-91	17.000	SKYLINER/CROWN VICTORIA GLASS TOP		1954-56	25.000	CONVERTIBILE	1952-59	40.000		CONVERTIBILE		1953-60	40.000
CORVETTE ZR1		1990-95	25.000	THUNDERBIRD CONVERTIBLE	I.S.	1955-57	55.000	BERLINA 2/4 PORTE	1960-74	6.500		STATION WAGON		1953-60	15.000
CORVETTE COUPÉ	(C4)	1992-95	12.000	SKYLINER CONVERTIBLE		1957-59	45.000	STATION WAGON	1960-74	6.000		SAFARI		1955-57	40.000
CORVETTE CONV.	(C4)	1992-95	18.000	THUNDERBIRD COUPÉ	I.S.	1959-60	18.000	CONVERTIBILE	1960-70	17.000		BONNEVILLE CONVERTIBLE	IN+20%	1957-58	140.000
CORVETTE COUPÉ	(C5)	1997-03	15.000	THUNDERBIRD CONVERTIBLE	I.S.	1959-60	35.000	COMET 2/4 PORTE	1961-70	4.500		BONNEVILLE COUPÉ	IN+20%	1958	70.000
CORVETTE CONV.	(C5)	1998-03	20.000	CONVERTIBILE		1960-72	17.000	COMET/CYCLONE CONVERTIBLE	1961-70	15.000		BERLINA 2/4 PORTE/STATION W.		1961-74	8.000
CORVETTE COUPÉ 50' ANNIV.	(C5)	2002-03	18.000	FALCON 2/4 PORTE		1961-70	5.000	COMET/CYCLONE	1963-70	10.000		CONVERTIBILE		1961-75	17.000
CORVETTE CONV. 50' ANNIV.	(C5)	2002-03	22.000	FALCON SPRINT COUPÉ V8		1961-63	15.000	COUGAR COUPÉ	1967-73	15.000		TEMPEST 2/4 PORTE/STATION W.		1961-64	5.500
				FALCON SPRING CONVERTIBLE V8		1961-63	20.000	COUGAR ELIMINATOR COUPÉ	1968-73	25.000		TEMPEST CONVERTIBLE		1962-66	14.000
CHRYSLER				THUNDERBIRD COUPÉ	II+V.S.	1961-66	14.000	COUGAR CONVERTIBLE	1969-73	23.000		GRAND PRIX COUPÉ		1962-66	35.000
BERLINA 2/4 PORTE		1946-56	10.000	THUNDERBIRD CONVERTIBLE	II+V.S.	1961-66	22.000	METROPOLITAN				GTO COUPÉ		1964-67	50.000
CONVERTIBILE		1946-56	55.000	MUSTANG COUPÉ	6 CL-20%	1964-66	20.000	COUPÉ	1954-62	10.000		GTO CONVERTIBLE		1964-67	50.000
TOWN & COUNTRY CONVERTIBLE		1946-48	130.000	MUSTANG FASTBACK	6 CL-20%	1964-66	25.000	CONVERTIBILE	1954-62	15.000		TEMPEST 2/4 PORTE/STATION W.		1965-74	8.000
TOWN & COUNTRY BERLINA		1946-48	55.000	MUSTANG CONVERTIBLE	6 CL-20%	1964-66	30.000	OLDSMOBILE				LE MANS 2/4 PORTE/STATION W.		1965-74	6.000
TOWN & COUNTRY CONVERTIBLE		1949	110.000	FAIRLANE/TORINO 2/4 PORTE		1965-74	8.000	BERLINA 4 PORTE	1946-60	10.000		TEMPEST CONVERTIBLE		1965-72	18.000
TOWN & COUNTRY STATION W.		1949-51	45.000	FAIRLANE GT COUPÉ		1966-74	14.000	STATION WAGON	1946-48	70.000		LE MANS CONVERTIBLE		1965-72	18.000
300 COUPÉ		1955-61	65.000	FAIRLANE GT CONVERTIBLE		1966-67	18.000	COUPÉ	1946-60	15.000		FIREBIRD COUPÉ		1967-81	15.000
BERLINA 4 PORTE/STATION W.		1957-61	20.000	MUSTANG COUPÉ	6 CL-20%	1967-68	23.000	CONVERTIBILE	1946-60	15.000		FIREBIRD CONVERTIBLE		1967-69	35.000
COUPÉ		1957-61	25.000	MUSTANG FASTBACK	6 CL-20%	1967-68	30.000	STATION WAGON	1949-60	15.000		GRAND PRIX COUPÉ		1967-74	12.000
CONVERTIBILE		1957-61	75.000	MUSTANG CONVERTIBLE	6 CL-20%	1967-68	30.000	FIESTA CONVERTIBLE	1963	125.000		GTO COUPÉ	JUDGE+20%	1968-72	40.000
300 CONVERTIBLE		1957-61	150.000	THUNDERBIRD 4 PORTE	V.S.	1967-71	9.000	F 85 2/4 PORTE	1961-64	5.000		GTO CONVERTIBLE	JUDGE+50%	1968-72	65.000
BERLINA 4 PORTE/STATION W.		1962-74	6.500	THUNDERBIRD COUPÉ	V+V.S.	1967-76	12.000	F 85 STATION WAGON	1961-64	5.500		TRANS AM		1969	120.000
COUPÉ		1962-74	10.000	MUSTANG COUPÉ I.S.	(RETYLING)	1968-73	12.000	F 85 CONVERTIBLE	1961-64	10.000		TRANS AM		1970-73	35.000
CONVERTIBILE		1962-70	20.000	MUSTANG BOSS 429		1969-70	150.000	BERLINA 4 PORTE	1961-74	8.000		TRANS AM		1974-81	20.000
300 H/J/K/L		1962-65	25.000	MUSTANG FASTBACK I.S.	(RETYLING)	1969-73	18.000	COUPÉ	1961-74	10.000		FIREBIRD/TRANS AM		1982-91	5.000
300 H/K/L CONVERTIBLE		1962-65	30.000	MUSTANG CONVERTIBLE I.S.	(RETYLING)	1969-73	20.000	CONVERTIBILE	1961-74	20.000		SHELBY			
300 HURST COUPÉ		1970	20.000	MUSTANG BOSS 302		1969-70	110.000	STARFIRE CONVERTIBLE	1961-63	25.000		MUSTANG GT 350 COUPÉ		1965	150.000
TOWN AND COUNTRY		1983-87	3.000	MUSTANG BOSS 351		1971	45.000	STARFIRE COUPÉ	1962-63	18.000		MUSTANG GT 350 COUPÉ		1967-70	90.000
DE SOTO				MUSTANG COUPÉ	II SERIE	1974-78	5.000	JETFIRE TURBO	1962-63	8.000		MUSTANG GT 500 COUPÉ		1967-70	130.000
BERLINA 2/4 PORTE		1946-56	8.000	THUNDERBIRD COUPÉ	V+V.S.	1977-82	4.000	442 COUPÉ	1965-69	18.000		MUSTANG GT 500 CONVERTIBLE		1967-70	155.000
STATION WAGON	(WOODY)	1946-56	60.000	MUSTANG COUPÉ	III SERIE	1979-86	4.500	442 CONVERTIBLE	1965-69	35.000		MUSTANG GT 350 CONVERTIBLE		1968-70	175.000
CONVERTIBILE		1946-56	50.000	THUNDERBIRD COUPÉ	III SERIE	1979-86	8.000	TORONADO COUPÉ	1966-70	18.000		STUDEBAKER			
BERLINA 4 PORTE/STATION W.		1957-61	15.000	MUSTANG CONVERTIBLE	III SERIE	1979-86	8.000	HURST OLDS	1968-69	30.000		BERLINA 2/4 PORTE		1946-66	10.000
COUPÉ		1957-60	25.000	THUNDERBIRD COUPÉ	IX S.	1983-88	5.500	442 COUPÉ	1970-72	28.000		CONVERTIBLE		1946-52	24.000
CONVERTIBILE		1957-59	80.000	MUSTANG CONVERTIBLE	II S. (REST.)	1987-93	6.500	442 CONVERTIBLE	1970-72	40.000		COUPÉ		1953-55	16.000
ADVENTURER COUPÉ		1957-59	55.000	THUNDERBIRD COUPÉ	X S.	1989-97	5.000	TORONADO COUPÉ	1973-75	12.000		HAWK		1955-61	18.000
ADVENTURER CONVERTIBLE		1957-59	100.000					TORONADO COUPÉ	1979-85	7.000		LARK 2/4 PORTE		1959-63	8.000
				FRAZER				TORONADO COUPÉ	1986-90	6.000		LARK CONVERTIBLE		1960-63	14.000
DODGE				BERLINA	HARDTOP 4 P+20%	1947-51	9.000	PACKARD				DAYTONA CONVERTIBLE		1960-63	15.000
BERLINA 2/4 PORTE/S.W.		1946-56	8.000	CONVERTIBILE		1947-51	20.000	BERLINA 4 PORTE	1946-56	15.000		AVANTI		1963-64	25.000
STATION WAGON	(WOODY)	1946-56	45.000	HENRY J/ALLSTATE				LIMOUSINE	1946-50	18.000		AVANTI II COUPÉ		1965-91	20.000
CONVERTIBILE		1946-56	40.000	BERLINA 2 PORTE		1947-53</									

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.

● Il tagliando va indirizzato a:
EDITORIALE DOMUS - UFFICIO PUBBLICITÀ
VIA G. MAZZOCCHI, 1/3 20089
ROZZANO (MI).

Al sensi del D.Lgs. 196/2003 in materia di protezione dei dati personali, informiamo che i suoi dati e 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 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 e di riviste o di altri prodotti della nostra Azienda. A lei competono tutti i diritti previsti dall'Art. 7 del D.Lgs. 196/2003, potrà quindi accedere ai suoi dati, chiederne la correzione, l'integrazione e, ricorrendo a vie legali, la cancellazione. Il Titolare del trattamento è l'Editoriale Domus S.p.A., domiciliata in via Gianni Mazzocchi, 1/3 - 20089 Rozzano (MI), telefono 02/8742721.

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



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 Porsche 962 (due arrivi sul podio alla 24 Ore di Daytona)

1985 Ferrari 288 GTO • 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

KIDSTON S.A. 7 AVENUE PICTET DE ROCHEMONT, 1207 GINEVRA, SVIZZERA TEL+41 22 740 1939, FAX+41 22 740 1945, WWW.KIDSTON.COM