

# RUOTECLASSICHE

ASTE LE CENTO AUTO DEI RECORD • PROTAGONISTI BJÖRN WALDEGÅRD, IL MAGO DEI RALLY

ALFA ROMEO

ruoteclassiche.it

## DISCO VOLANTE

LA REALTÀ OLTRE  
LA FANTASCIENZA

SCOPRI  
AFFARI &  
MERCATO  
VAI AGLI SPECIALI



NATE PER CORRERE JAGUAR LIGHTWEIGHT E TYPE  
TUTTI I SEGRETI DEL PROGETTO RINATO



**Per chi crede nell'amore eterno.**

## **Porsche Classic.**

Vetture che regalano passione senza tempo devono essere custodite con attenzioni senza limiti.

Per questo la vostra Porsche si merita Porsche Classic: un intero mondo di servizi eseguiti a regola d'arte, splendide manifestazioni ed eventi emozionanti a livello internazionale, personale altamente specializzato e formato per la cura, la bellezza e la manutenzione della vostra auto.

Garantite al vostro piacere di guida un futuro senza fine:

contattate i professionisti dei Centri Porsche e dei Centri Assistenza Porsche.

**Porsche Italia vi aspetta al padiglione 4, Fiera di Padova,**

**Auto e Moto d'Epoca dal 23 al 26 ottobre.**



Porsche Italia Spa, Padova corso Stati Uniti 35, Telefono 049/8292911. [www.porsche.it/partner](http://www.porsche.it/partner)



PORSCHE



# Nuova Volvo XC60

La famiglia, il tempo libero, le strade di ogni giorno e quelle che non hai ancora percorso: Volvo XC60 è l'auto perfetta per tutte le tue passioni. Confort e Stile, piacere di guida e performance: il viaggio è iniziato. Benvenuti a bordo.



**Scopri le tecnologie innovative della nuova gamma Volvo**

Messaggio pubblicitario con finalità promozionale **Info su [VOLVOCARS.IT](http://VOLVOCARS.IT)**



Nuova Volvo XC60. Da 136CV (100KW) a 304CV (224KW). Da 350 NM a 440 NM. Valori massimi nel ciclo combinato: consumo 10,7 L/100KM. Emissioni CO<sub>2</sub> 249 G/KM.



## Ripartiamo dalla tradizione

**U**n tempo si diceva ricarrozzare. Dopo un certo periodo, stufi di ritrovarsi nel box la stessa macchina, anziché cambiarla si pensava a donarle un nuovo aspetto. Ci si rivolgeva a qualche virtuoso maestro che, piegando ad arte lamiere intonse, zac, riusciva a dare una nuova fisionomia all'auto e a far rispuntare il sorriso al proprietario. Oggi si chiama restyling, maquillage o - più delicatamente - refresh. Lo fanno le Case: a metà ciclo di vita del modello, modificano qualcosa per aggiornarlo ai tempi e spronare i consensi.

Ruoteclassiche, per natura, è più sedotta dal primo mondo. Per una volta, tuttavia, si sintonizza con l'iter moderno: anziché rifarci completamente la carrozzeria, la sottoponiamo a un bel restyling o refresh se vi piace di più. Manteniamo il nostro telaio, che è ancora in ottima forma, e facciamo qualche ritocco al look; per aggiornarci

(non succedeva più dal 2011), proporre qualche contenuto inedito, un'immagine più fresca e ripensare a qualche parte del giornale che ne aveva bisogno (date un'occhiata ai listini arricchiti).

Bene, il nuovo Ruoteclassiche su cui abbiamo lavorato e ragionato con entusiasmo negli ultimi mesi recupera l'aspetto delle origini e vuole continuare a trasmettervi con competenza, autorevolezza e rigore la nostra grande passione per questo magnifico mondo. Vi racconterò storie inedite che vi appassioneranno sempre di più e, allo stesso tempo, ha l'ambizione di diventare più utile per darvi supporto e soluzioni quando vi occorre. Diventa poi un giornale più aperto al dialogo attraverso la nostra rete social (se non ci seguite ancora, fatelo!) e vi dà appuntamento tutti i giorni con le notizie fresche su [www.ruoteclassiche.it](http://www.ruoteclassiche.it). Ci troverete anche a Padova, di persona, pronti ad aiutarvi a risolvere ogni vostro problema o curiosità (scoprite come a pag. 16). Ora tocca a voi.

David Giudici

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



### DA NON PERDERE

#### 64 TEST A TEST DESTINI DIVERSI

Siamo scesi in pista, a Fiorano, con due icone del Cavallino di metà anni Ottanta: la 288 GTO e la Testarossa. A bordo, Dario Benuzzi, storico collaudatore della Ferrari.

#### 80 INCONTRI RAVVICINATI LA SIGNORA IN JEANS

Dal '71 all'84, Titti Fabiani curava la comunicazione pubblicitaria della Citroën. L'abbiamo incontrata per farci raccontare i suoi "segreti".

#### 90 GRANDI EVENTI SULLE ORME DI TAZIO

Abbiamo corso il 28° Gran Premio Nuvolari a bordo di una DKW 3=6 Monza del 1958 (foto in alto). Ecco com'è andata una delle edizioni più avvincenti di sempre...



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



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



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



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

### IL MONDO DI RUOTECCLASSICHE

OLTRE ALLA RIVISTA UN VOLUME IN PIÙ OGNI MESE



#### ALLEGATO AFFARI & MERCATO

Tutti i consigli utili per scegliere la storica giusta e per non cadere in truffe e in incauti acquisti. Una guida alla burocrazia, il parere degli esperti e tutti gli indirizzi utili nel settore.



#### DIGITAL EDITION

Tutti i contenuti del numero in edicola in versione digitale per poter leggere Ruoteclassiche ovunque: sullo smartphone, sul tablet e su pc di casa.



#### IN EDICOLA A NOVEMBRE

Volete entrare nel mondo delle storiche, ma non sapete con quale auto cominciare? Con il numero di novembre vi proponiamo una panoramica di 50 modelli per iniziare alla grande.

## A AUTOMOBILI

### REGINE DEL PASSATO

38 Alfa Romeo Disco Volante Coupé (1953)

### IMPRESSIONI

44 Ford Mustang Convertible (1968)

### NATE PER CORRERE

52 Jaguar Lightweight E Type (1963-2014)

### PROTAGONISTE

58 Volvo 244 Turbo (1980-85)

### GUIDA ALL'ACQUISTO

62 Volvo 244 Turbo (1980-85)

### TEST A TEST

64 Ferrari 288 GTO - Testarossa (1984)

### YOUNGTIMER

72 Peugeot 306 Cabriolet (1993-2002)

### CLASSICHE DOMANI

178 BMW i8 (2014)

## S STORIA E COSTUME

### INCONTRI RAVVICINATI

80 Titti Fabiani

### ANNIVERSARI

86 90 anni Milano-Laghi

### GRANDI EVENTI

90 Gran Premio Nuvolari

96 Goodwood Revival

102 Monterey Car Week

### EVENTI

106 Rievocazione storica Circuito di Ospedaletti

110 Asi Autoshow

### PROTAGONISTI

114 Björn Waldegård

### LA STORIA

118 Tag Heuer

## T TUTTOCLASSICO

### CONSIGLI PRATICI

122 Servosterzo elettrico

### VENDITE ALL'ASTA

124 Hit parade

### APPUNTAMENTI

130 L'agenda delle storiche



## M MERCATO

### MERCATO

**132** Da ora, tre livelli di valutazione

### VENDO&COMPRO

**176** Un ponte fra la domanda e l'offerta

### QUOTAZIONI

**136** 10 gradi di valore

**155** Veicoli industriali e commerciali

**156** Auto americane

# 124



## R RUBRICHE

**8** Flashback Luca Cordero di Montezemolo

**10** Fatti e persone

*Maserni Centennial Gathering*

*Auto e Moto d'Epoca di Padova*

*La parola a: Arturo Merzario, Corrado Lopresto*

*Gli editoriali di Gianni Mazzocchi*

*Concorso d'Eleganza di Chantilly*

*Film, libri, ruotine classiche, automobilia e motoring art*

*Posta*



**EDITORIALE DOMUS** S.p.A.

**PRESIDENTE**

Giovanna Mazzocchi Bordone

**AMMINISTRATORE DELEGATO**

Sofia Bordone

**BRAND MANAGER**

Anna Amodeo

**MARKETING MANAGER**

Giorgiana Scianca

**INTERNATIONAL DIRECTOR**

Sofia Bordone

**LICENSING & SYNDICATION**

Carmen Figini

figini@edidomus.it

tel. +39 02 82472487

**UFFICIO STAMPA**

Elisabetta Prodocimi

ufficiostampa@edidomus.it

tel. +39 388 3548515

Via Gianni Mazzocchi 1/3

20089 Rozzano (Milano)

Telefono 02 824721

Fax 02 57500416

redazione@ruoteclassiche.it

www.edidomus.it

Editoriale Domus pubblica anche:

*Autopro, Domus, Due Ruote,*

*Meridiani, Meridiani Montagne,*

*Quattroruote, Top Gear,*

*Tuttotrasporti, X Off Road.*

**DIREZIONE PUBBLICITÀ**

Massimo Bergia Zina

**RESPONSABILE DI TESTATA**

Marco Niero

**Segreteria Pubblicità**

pubblicita@edidomus.it

tel. 02 82472253, fax 02 82472385

**AGENTI PER L'ITALIA**

Piemonte-Valle D'Aosta: Due A 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 - 16135 Genova,

monticomunicare@libero.it, tel. 010 218783.

Veneto, Friuli V.G. e Trentino Alto Adige: Studio 71 sas

di Zapparoli Andrea & C., via G. Dalla Bona, 4a

37138 Verona, tel. 045 8039204, fax 045 8015004

Emilia Romagna, Marche e Umbria: Massimo Venni

Pubblicità, via San Pier Tommaso, 18/3 (int. 4)

40139 Bologna, tel. 051 54 4145 fax 051 7456932.

Lazio e Campania: Interspa, via Lorenzo Valla, 38/A

00152 Roma, tel. 06 5806368-5819853, fax 06 5899492.

Sardegna: Giampiero Apeddu, via S'Annulloni, 28

09126 Cagliari, tel. 070 43491.

Per le restanti regioni contattare: tel. 02 82472353

**AGENZIA GENERALE PER L'ESTERO:**

Link Media s.r.l. Tel. 02 34954464 e-mail:

valeria@link-media.com - link.media@link-media.com.

**ABBONAMENTI ITALIA**

Numero verde 800-001999

(da lunedì a venerdì dalle 9 alle 21, sabato dalle 9 alle 17.30)

fax 02 57316421 - E-mail: uf.abbonamenti@edidomus.it

Abbonamento annuale (12 numeri): € 48,90 (+3,90

contributo spese spedizione).

*Modalità di pagamento:*

Carta di credito (American Express, CartaSI, Diners, Visa)

Assegno non trasferibile intestato a Editoriale Domus SpA

Versamento sul/c/c postale n. 55935202 intestato a

Editoriale Domus - Servizio Abbonamenti,

via Gianni Mazzocchi 1/3 - 20089 Rozzano (MI).

**SUBSCRIPTIONS OUTSIDE ITALY**

tel. +39-02 82472353 - fax +39-02 82472383

subscriptions@edidomus.it

Annual subscription (12 issues): Ordinary mail € 94,00

Air mail: 1) Europe/Mediterranean Countries € 108,00;

2) Africa/North & South America/Asia € 135,00;

3) Oceania € 157,00.

*Payment method:*

By credit card: American Express, Diners, Mastercard, Visa

Bank transfer on Intesa Sanpaolo SpA, via Caboto 41/43,

20084 Corsico (MI), IBAN IT 61, 03069 33034,

100000002749, Swift Code BCITITMM.

Periodico mensile

**Ottobre 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 QUATTRORUOTE**

Federico Robutti

**HANNO COLLABORATO**

Matteo Albertini, Alessandro Barteletti,

Massimo Condolo, Laura Confalonieri,

Massimo Delbò, Marco Di Pietro, Giuseppe

Frustaci, Corrado Lopresto, Paolo Mazzetti,

Arturo Merzario, Gilberto Milano, Marco

Niero, Emanuele Sanfront, Maurizio Schifano

**FOTOGRAFIE**

Alfredo Albertini, Archivio Quattroruote,

Archivio Ruoteclassiche, Alessandro

Barteletti, Alessandro Bianchi, Davide

Bottallo, Paolo Carlini, Massimo Condolo,

Gigi De Donato, Massimo Delbò,

Fotobianchi, Foto Studio Alquati, Getty

Images, Thomas Maccabelli, Manrico

Martella, Paolo Mazzetti, René Collection,

Simone Romeo, Francesco Ruggieri, Maurizio

Schifano, Wolfango

*Copertina:* Paolo Carlini

**DISEGNI**

Archivio Quattroruote, Archivio Ruoteclassiche,

In questo numero la pubblicità non supera il 45%

Titolare del trattamento dei dati personali

raccolti nelle banche dati di uso redazionale

è Editoriale Domus SpA.

Gli interessati potranno esercitare i diritti

previsti dal D.Lgs. 196/2003 in materia di

protezione dei dati personali, telefonando al

n. 02 82472459.

E-mail: responsabledati@edidomus.it.

**UFFICIO VENDITE ITALIA**

ufvendite@edidomus.it

tel. 02 57316431 - fax 02 57316421

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. 668202 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.**

sales@edidomus.it

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

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

Payment method:

By credit card: American Express, Diners, Mastercard, Visa

Bank transfer on Intesa Sanpaolo SpA, via Caboto 41/43,

20084 Corsico (MI), IBAN IT 61, 03069 33034,

100000002749, Swift Code BCITITMM.

Ai sensi del D.Lgs. 196/2003, si informa che il Servizio

abbonamenti e vendite è completamente gestito da

M.M.C. Service Srl, via Pietrasanta, 14 - 20141 Milano, che è

responsabile del trattamento dei dati. Titolare del

trattamento è Editoriale Domus SpA, domiciliata in

Rozzano (MI), via Gianni Mazzocchi 1/3, Cap 20089.

Tel. 02 824721. Gli interessati possono esercitare i diritti

previsti all'articolo 7 del D.Lgs. 196/2003 in materia di

protezione dei dati personali telefonando allo 02

82472459. E-mail: responsabledati@edidomus.it.

**PER L'ITALIA**

Distribuzione S.O.D.I.P. Angelo Patuzzi S.p.A., Via

Bertola, 18 - 20092 Cinisello Balsamo MI - tel. 02 660301

telexfax 02 66030320.

**SOLE AGENT FOR DISTRIBUTION**

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

Via Manzoni, 12 - 20089 Rozzano (MI)

Tel. 02 5753991 - Fax 02 57512606

**Fotolito:** AG Media

Via Ludovico D'Aragona, 11 - 20132 Milano

**Stampa:** Rotolito Lombarda S.p.A.

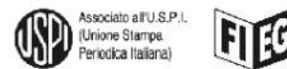
Via Sondrio, 3 - 20096 Seggiano di Pioltello (MI)

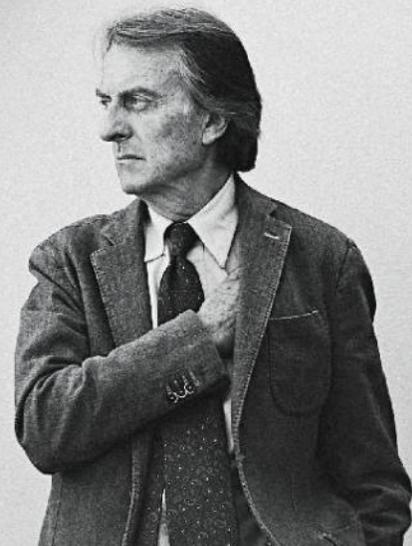
Copyright 2014 - Editoriale Domus S.p.A. Milano.

È vietata la riproduzione totale o parziale del contenuto

della pubblicazione senza autorizzazione dell'editore.

Registrazione del Tribunale di Milano n. 709 del 26/10/1987.





# Tutti i numeri del presidente

*14 mondiali e 118 gran premi vinti: lascia con un palmarès invidiabile*



ssieme alla mia famiglia ha rappresentato e rappresenta la cosa più importante della mia vita. Per me è stato un grande privilegio e onore essere stato il leader della

Ferrari". Così Luca Cordero di Montezemolo lo scorso 10 settembre. Ufficialmente si è dimesso. Ha preteso e ottenuto l'onore delle armi dopo quel "nessuno è indispensabile", pronunciato tre giorni prima da Sergio Marchionne, amministratore delegato della FCA.

Nella vita di Montezemolo, una lettera dell'alfabeto è ricorrente: la "P" di Passione (la maiuscola è voluta). Quella Passione percepita da Enzo Ferrari nell'ascoltarlo all'inizio degli anni Settanta mentre, dagli studi radiofonici della Rai di "Chiamate Roma 3131", di fatto prima trasmissione con le telefonate in diretta, il giovane Luca ribatteva con fermezza a un critico ascoltatore, difendendo Ferrari e la Ferrari. Il "Drake" era un affezionato della trasmissione. Così volle conoscere quel giovane di buona famiglia, una laurea di avvocato e trascorsi agonistici, in pista e nei rally, con lo pseudonimo di "Nerone". Correva in coppia con "Virgilio", cioè Cristiano Rattazzi, figlio di Susanna Agnelli.

La storia d'amore tra Montezemolo e la Ferrari nasce lì. Dal 1973 al 1977 il giovane appassionato e focoso Luca ricopre il ruolo di assistente dello stesso Ferrari e di direttore sportivo. Con Niki Lauda, a 11 anni dall'ultimo, conquista due mondiali conduttori. Nel 1975 il titolo arriva a Monza (Lauda terzo sul traguardo e Regazzoni primo): "Il giorno più bello della mia vita", dirà in seguito. L'altro è del 1977.

Torna in Ferrari alla fine del 1991 come Presidente, chiamato da Gianni Agnelli. Fedele alla lettera "P", Montezemolo Pensa in Prospettiva e Pianifica: nel 1993 porta in Ferrari Jean Todt; nel 1996 il geniale Ross Brawn, il progettista Rory Byrne e il pilota Michael Schumacher. Risultati: dal 1999 al 2004 arrivano sei mondiali costruttori e cinque mondiali piloti, con Schumacher, tutti consecutivi. L'ultimo titolo iridato, nel 2007, con Kimi Raikkonen. Tirando le somme: la Ferrari con Montezemolo - 5 anni da DS e 23 da Presidente con la "P", ancora lei, maiuscola - ha conquistato 14 titoli mondiali tra piloti e costruttori e 118 vittorie in F1, il ciclo più vincente nella storia del Cavallino Rampante. Arduo migliorare... **R**

Alessandro Bartoletti



## Sempre a fianco dei vincenti

1975, primo Mondiale di Lauda: Montezemolo con Enzo Ferrari e il neo campione austriaco. 1993: in compagnia di Gianni Agnelli, su una Ferrari 456 GT. 2006, Gran Premio d'Italia: Michael Schumacher festeggia con lui la vittoria sul circuito di casa, annunciando contestualmente il ritiro dalle corse nella massima Formula dopo 5 titoli mondiali con il Cavallino (2000-2004).



FERRARI S.P.A. (3)



## Nei luoghi simbolo del Tridente

*Da Modena a Torino per scegliere la Maserati più bella dei cent'anni*

**Cent'anni** sono cent'anni! Logico che li si voglia festeggiare con un grande evento, magari nei luoghi simbolo che hanno segnato la storia del marchio. È quanto ha fatto Maserati nel weekend del 18-21 settembre, programmando un tour - aperto sia alle "storiche"

sia alle moderne - che valesse anche come gara di regolarità. Il ritrovo delle vetture è avvenuto a Bologna, dove nacque il simbolo del Tridente, ispirato dalla statua di Nettuno di Piazza Maggiore, per poi puntare alla volta di Modena, città nella quale la casa la Maserati si è trasferita nel 1937 dopo l'acquisizione della famiglia Orsi. Quindi tappa a Cremona, dove nel 1929 Baconin Borzacchini conquistò il record mondiale di velocità sui 10 chilometri al volante di una Maserati V4 a 16 cilindri. L'arrivo era fissato a Torino (sede dello stabilimento in cui vengono prodotte le attuali Ghibli e Quattroporte), nella centralissima Piazza San Carlo, teatro ideale per eleggere, in un singolare concorso d'eleganza tenutosi di sabato, l'auto simbolo dei primi cent'anni. Il premio "Best in Show" è andato alla splendida

Maserati Mexico 4200 (telaio AM 112 003), carrozzata da Frua in esemplare unico nel 1967 del belga Nicolas Hollanders de Ouderaen. Presentata ufficialmente al Salone di Ginevra, nelle intenzioni di Frua doveva essere utilizzata come base per lo sviluppo della Mexico. La

### Belle di notte

In primo piano la A6GCS Berlinetta Pininfarina del 1953. Sul palco (sotto), la Mexico 4200 carrozzata Frua del 1967, che si è aggiudicata il titolo di "Best in show". Il proprietario belga Nicolas Hollanders de Ouderaen.



Maserati comprò la vettura, ma non il progetto, e la Frua 4200 rimase come esemplare unico che la Casa del Tridente rivendette nel 1979 in Spagna. Appena uscita da un minuzioso restauro completo realizzato in Belgio, la vettura si è presentata a Torino in forma smagliante con la sua carrozzeria Celeste Chiaro (cod. 106 A20) e l'interno in pelle Bordeaux (cod. PAC 1603). Il Premio Speciale della giuria, composta da personaggi del calibro di Ermanno Cozza, ex meccanico Maserati, in azienda fin dal lontano 1951, e Lorenzo Ramaciotti, Head of Design di Fiat-Chrysler, è stato assegnato al prototipo di stile della Boomerang realizzato, su base Bora, da Giorgetto Giugiaro per l'Italdesign. L'esemplare, ancora in condizioni di originalità, ha percorso tutto il giro sulle proprie

ruote senza accusare il minimo problema. "In effetti - ha spiegato con orgoglio il suo proprietario, Andre Binda - qualche difficoltà l'ho avuta. Il finestrino laterale è così piccolo che per prendere lo scontrino dell'autostrada sono stato costretto a scendere dalla macchina...". Per la cronaca, la gara di regolarità è stata vinta dal modenese Marcello Candini, uno degli specialisti Maserati più famosi al mondo, al volante di una Mistral 4000 del 1967 con carrozzeria Frua (telaio AM 109 A1 1382). Lo speaker d'eccezione Marco Makaus, consigliere delegato di Mille Miglia srl, nonché grande appassionato ed esperto collezionista, ha simpaticamente concluso la tre giorni con un arrivederci per tutti al prossimo centenario. Nel 2114.

**Massimo Delbò**



# ASTA DELLA AUTOMOBILIA LADENBURG

**14./15. NOVEMBRE 2014**

**CONSEGNARE QUAISIASI MOMENTO!**



**ORDINE DI CATALOGO:**

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





**Sotto il segno del Cavallino**  
Il Museo Enzo Ferrari di Modena farà da cuore pulsante dei tre weekend pensati per coinvolgere gli appassionati di motori e le loro famiglie.



## Un novembre a tutta passione

*Rally, giochi e mercatino. Così il Museo Enzo Ferrari vuole infiammare l'autunno*

**Obiettivo:** divertirsi condividendo in compagnia la passione per i motori e le belle automobili, senza farsi mancare anche un pizzico di sana competizione. Questi gli intenti di una nuova iniziativa che la Ferrari - in

collaborazione con Maserati e Paolo Spalluto, organizzatore di Passione Engadina - metterà in campo per tre weekend di novembre, ciascuno su un tema specifico. In ognuno dei sei giorni (tre sabati e tre domeniche) si

svolgerà un Passion Rally aperto a vetture di qualsiasi tipo, anche con più di due occupanti per auto, nello spirito del gioco e dello stare insieme. Il percorso, con prove di abilità al volante e giochi a tema automobilistico, si snoderà nei dintorni di Modena e avrà come punto di arrivo e d'intrattenimento il Museo Enzo Ferrari. Sotto un grande tendone attrezzato saranno allestiti i banchi per i tre mercatini: il primo avrà come tema il modellismo (15-16 novembre); il secondo - il 22-23 - l'editoria in senso lato (libri, giornali, riviste, ma anche manifesti, figurine e francobolli); il terzo, meno di un mese prima di Natale (29-30 novembre),

sarà incentrato sulle idee regalo a tema motori. Per i partecipanti al Rally (che avrà il supporto dell'AC Modena), al termine di ogni weekend è prevista una premiazione nelle sale del Museo Enzo Ferrari. Non sono richiesti né documenti speciali né licenze, basterà la patente di guida (questo, nello spirito di coinvolgere anche chi non frequenta abitualmente raduni ed eventi sportivi, con la speranza di allargare la partecipazione a tutta la famiglia). Sarà possibile iscriversi, prenotare il proprio tavolo ai mercatini e informarsi su tutti i dettagli sull'apposita sezione "La Festa delle Passioni" del sito <http://musei.ferrari.com>

INTERMEETING  
IDEAS THAT MOVE PASSION

PadovaFiereSpa

**Vuoi vendere la tua auto o moto d'epoca?**  
**Prenota il tuo spazio in Fiera!**

*Il luogo migliore dove vendere la propria auto o moto d'epoca.*

Scarica la domanda di partecipazione dal sito [www.autoemotodepoca.com](http://www.autoemotodepoca.com) o telefona a Intermeeting 049 7386856

ANTEPRIMA  
**23-24-25-26**  
Ottobre 2014

**AUTO MOTO**  
**D'EPOCA**  
FIERA DI PADOVA

made by **el evento**

Con il patrocinio di: **RUOTECLASSICHE**

[www.autoemotodepoca.com](http://www.autoemotodepoca.com)

### ↓ COSMESI PER L'INTERNO

## PULIRE IN UN "FLASH"

**Autunno**, tempo ormai di riporre la spider in garage. E anche di prepararla al lungo letargo invernale. Per rimuovere rapidamente e in modo efficace lo sporco più ostinato dall'interno, la parte sicuramente più delicata in una vettura scoperta, MaFra ha messo a punto la nuova formulazione di uno dei suoi prodotti di punta: "Flash", che senza uso di acqua assicura la pulizia di ogni tipo di rivestimento in tessuto, pelle, velluto e Alcantara, così come dei tappetini e delle finiture, neutralizzando anche i cattivi odori causati da animali, cibo e tabacco. Nuova spazzola, supporto porta-spazzola ed erogatore permettono di detergere con efficacia anche i punti più difficili da raggiungere.





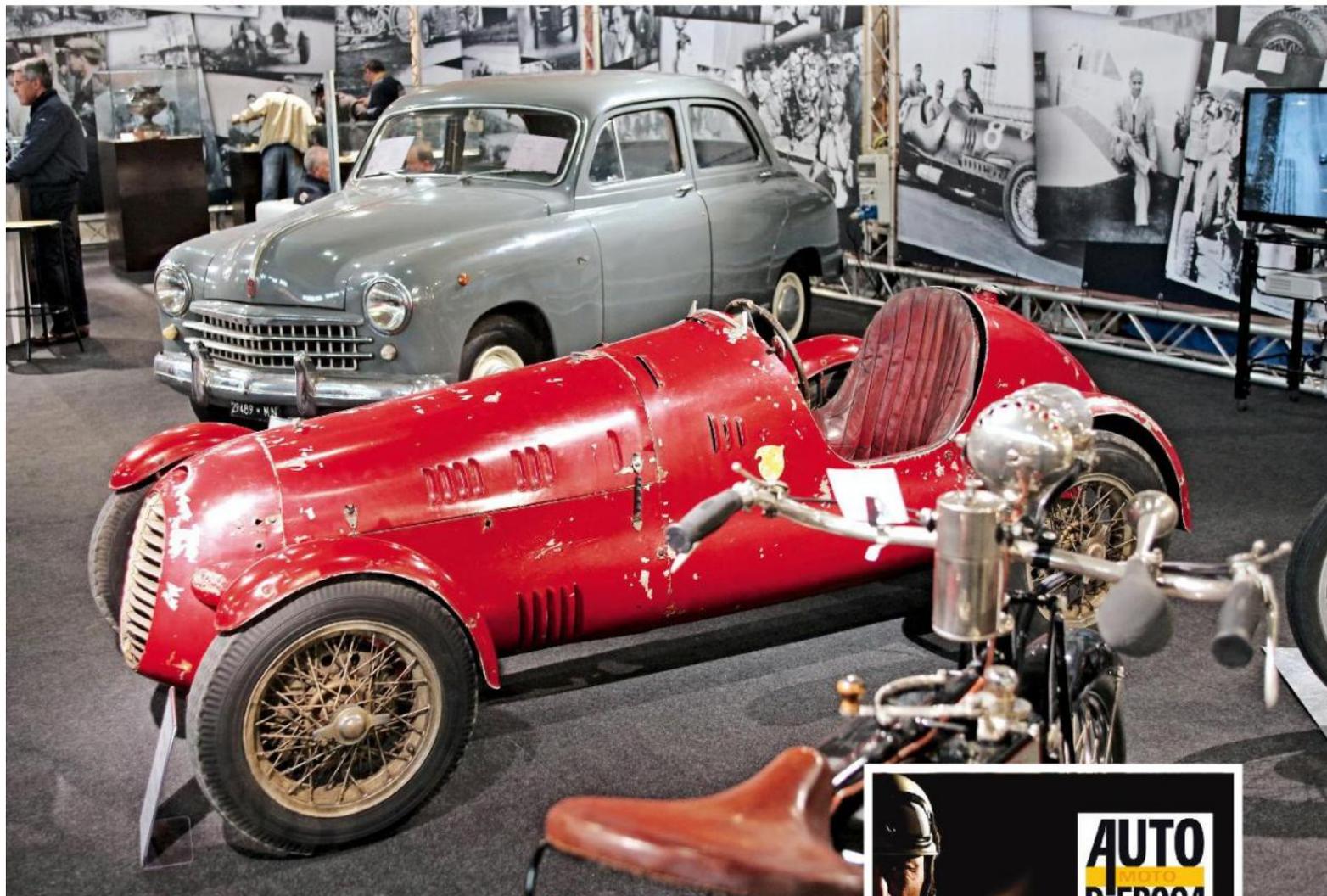
VENDITE A TRATTATIVA PRIVATA PRESSO LA KIDSTON SA



Sopra **1949 CISITALIA 202 BERLINETTA PININ FARINA**

**PORTFOLIO CLIENTI** 1955 Mercedes-Benz 300SL 'Ali di Gabbiano' • 1957 AC Ace Bristol  
1962 Ferrari 400 Superamerica Coupé Aerodinamico (ex-Salone di Ginevra)  
1967 Ferrari 275GTB/4 *berlinetta* • 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](http://WWW.KIDSTON.COM)



## Motori accesi per Padova

*Che cosa si vedrà al Salone, dai prototipi della Ferrari al nuovo Ruoteclassiche*

**Mancano ormai** pochi giorni all'edizione n. 31 di Auto e Moto d'Epoca, in calendario a Padova dal 23 al 26 ottobre. E le carte sono già tutte sul tavolo. Quello che manca è qualche anticipazione dell'ultim'ora. La più eclatante riguarda la Ferrari, che alla kermesse di chiusura stagione rappresenterà entrambi i suoi musei, di Modena e Maranello.

### **I "mulotipi" del Cavallino**

Lo stand del Cavallino avrà all'ingresso la monoposto "156-85" del grande Michele Alboreto. Immediatamente dopo, il pubblico incontrerà una "vecchia conoscenza" del Salone padovano,

già protagonista gli scorsi anni di appassionanti duelli tra piloti virtuali: il simulatore della Formula 1, dove sarà possibile misurarsi per tutta la durata della manifestazione con l'obiettivo di "correre" la finale del campionato Museo Ferrari Formula che si svolgerà a Maranello a fine stagione (nel 2013 il vincitore assoluto proveniva proprio dalle "qualifiche" effettuate nel corso di Auto e Moto d'Epoca). "Tutta l'area attigua al simulatore - spiega il direttore dei musei, Antonio Ghini - è dedicata ad automobili che solitamente il pubblico non può vedere. Si tratta dei cosiddetti 'mulotipi': prototipi di modelli futuri

che vengono camuffati durante le fasi di sperimentazione e sviluppo". Occasione più unica che rara di constatare da vicino come i modelli perfetti in mostra in anteprima ai saloni compaiano in realtà, spesso umiliati nell'estetica, molti chilometri prima come vere e proprie piattaforme sperimentali. A Padova se ne vedranno sei; tre che hanno poi dato origine a vetture prodotte, due utilizzati per lo sviluppo di specifici componenti meccanici, e uno rimasto appunto a livello di "mulotipo". La Ferrari non ne ha voluto svelare le caratteristiche, poiché i sei esemplari saranno oggetto di un concorso aperto

a tutti i visitatori, che attraverso un'app potranno indovinare di quale vettura sono state il "laboratorio".

### **Quanti anniversari tondi**

Saranno 12, e non 11 come precedentemente annunciato, le Case presenti ufficialmente: tre in più del 2013, quando la fiera fu visitata da ben 74 mila appassionati. Ultima ad affiancarsi, un po' a sorpresa, l'Aston Martin. Non tutte hanno anticipato con quali auto saranno a Padova, preferendo in alcuni casi dichiarare il tema generico della loro partecipazione: Alfa Romeo renderà omaggio ai 60 anni della Giulietta; Audi Sport Italia dedicherà il suo stand ai



#### Cuore verde

La vettura laboratorio Hy-Kers, realizzata su base Berlinetta 599 GT Fiorano, monta due motori: un V12 di 6 litri di cilindrata da 620 CV a 7600 giri/min e uno elettrico trifase ad alte prestazioni (100 CV per 40 kg di peso). È stata presentata al Salone di Ginevra del 2010.

#### F150 in maschera

Camuffata in modo pesante, al punto da assomigliare a una Batmobile dopo un incontro ravvicinato con Joker, ecco la F150, erede della Enzo. La vettura ha fatto il suo debutto ufficiale a Ginevra lo scorso anno come LaFerrari.



#### Anteprima italiana

Una delle chicche, mai viste nel nostro Paese, annunciate allo stand della SK Collection: la sontuosa Rolls-Royce Wrath Erdmann & Rossi del 1939; con vetri elettrici e impianto radio Telefunken.

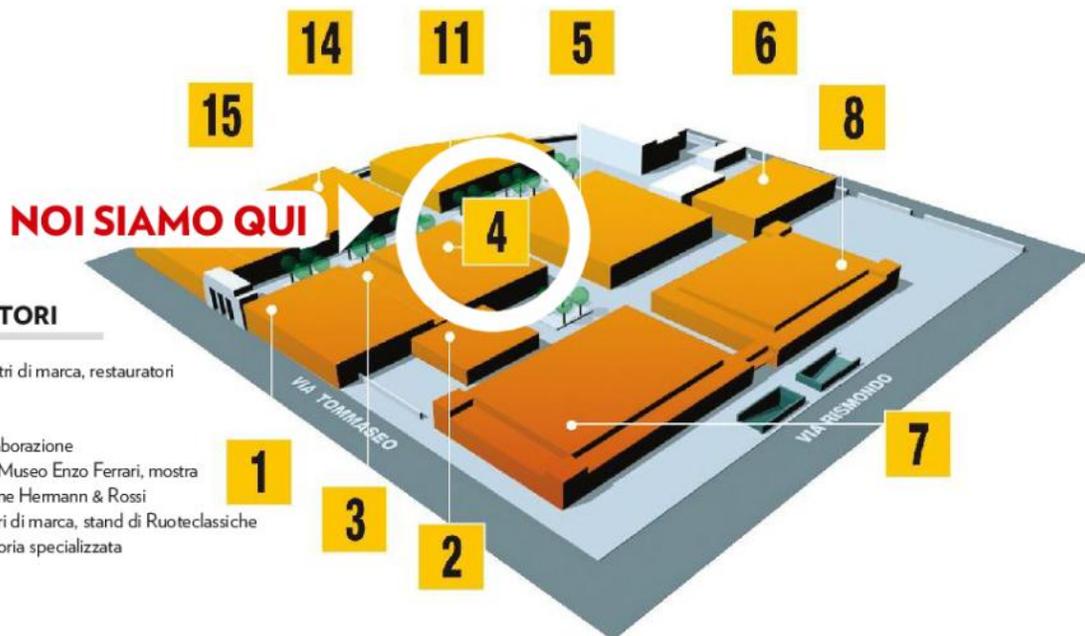
trent'anni dalla vittoria della Casa dei quattro anelli nel Campionato del Mondo (Piloti e Costruttori) del 1984 (presenti l'iridato '84 Stig Blomqvist, Walter Röhrl e Christian Geistdörfer); BMW spazierà su 90 anni di produzione, con la presenza di una Serie 2 Coupé e una nuovissima i8 (BMW Auto Club schiererà la 2002 TI del 1968, la Z8 del 1999 e la moto R32 del 1923); Mercedes-Benz festeggerà i suoi 120 anni di Motorsport; Peugeot ricorderà i trent'anni della 205 Turbo 16, esponendo tre vetture davvero speciali - una versione stradale, una Evoluzione 2 e la concept sportiva biposto Quasar

- alle quali si aggiungerà una nuovissima 208 Turbo 16, che della 205 Turbo 16 è l'erede naturale; nei quarant'anni della 911 Turbo, Porsche esporrà tre generazioni del modello, assieme alla rinata 911 Targa; Toyota omaggerà i vent'anni della Rav4; Volkswagen avrà al suo stand tutte e sette le generazioni di Golf che si sono succedute negli ultimi quarant'anni; nei vent'anni del Registro Italiano Volvo d'Epoca, la Casa svedese sarà presente con una PV544 del 1965, una P1800 Jensen del 1961 e una P1800 ES del 1970. Ancora un mistero, al momento di andare in stampa, la presenza di Abarth e, appunto, Aston

Martin. SK Collection porterà tre auto straordinarie, mai viste prima in Italia: sono la Mercedes-Benz 380K Special Roadster del 1933, modellata da Erdmann & Rossi per il principe Maximilian von Schaumburg-Lippe che con lei vinse la medaglia d'oro alla Deutschland-Fahrt; la Rolls Royce Wraith Erdmann & Rossi del 1939, equipaggiata con quelli che sono probabilmente i primi finestrini elettrici della storia e una radio Telefunken Model 1 A39; la Horch 853 Sport Erdmann & Rossi del 1937, in esemplare unico, appartenuta al pilota tedesco Bernd Rosemeyer.

Ma Padova non sarà solo automobili (oltre 4 mila quelle in esposizione); tra i 1600 stand attesi, saranno un centinaio quelli dedicati a collezionismo, arredamento e capi d'abbigliamento vintage. Così che il visitatore potrà ammirare in jukebox, pompe di benzina, slot machine, capi di Hermès, Céline, Louis Vitton degli anni 60, oggetti di modermariato degli anni 50-60 e in complementi d'arredo di assoluta originalità, come turbine e ali di aerei Dakota degli anni 30-40 trasformati in mobili bar, scrivanie e tavoli da pranzo.

**R**



### UN CITTADELLA DEI MOTORI

- PAD. 1:** Case ufficiali, club, scuderie e registri di marca, restauratori e commercianti, editoria specializzata
- PAD. 2:** Privati
- PAD. 3:** Mostra dei "mulotipi" Ferrari in collaborazione con il Museo Ferrari di Maranello e il MEF - Museo Enzo Ferrari, mostra delle più belle auto appartenenti alla collezione Hermann & Rossi
- PAD. 4:** Case ufficiali, club, scuderie, registri di marca, stand di Ruoteclassiche
- PAD. 5a:** Commercianti e restauratori, editoria specializzata
- PAD. 5b:** Commercianti e restauratori
- PAD. 6:** Commercianti e restauratori
- PAD. 7:** Ricambistica auto
- PAD. 8:** Ricambistica auto e moto, commercianti moto
- GALLERIA 78:** Modellismo
- PAD. 11:** Commercianti e restauratori
- PAD. 14:** Commercianti e restauratori, editoria specializzata
- Pad. 15:** Case ufficiali, club, scuderie, registri di marca
- PERCORSO "COLLEZIONISMO E VINTAGE":** Pad. 1, 2, 4, 5a, 5b, 11, 14

### LE NOSTRE INIZIATIVE

## VI ASPETTIAMO ALLO STAND

*Gli esperti della redazione per dialogare coi lettori, all'ombra della Disco Volante*

**Ruoteclassiche**, in qualità di patrocinatore dell'evento, si prepara a vivere la kermesse padovana con una ventata di novità, a cominciare dalla nuova veste grafica della rivista che debutterà proprio con il numero di ottobre. Auto e Moto d'Epoca sarà l'occasione per presentare in anteprima, con una tavola

rotonda, anche il primo allegato alla rivista del "nuovo corso", un fascicolo speciale "Affari & Mercato", che sviluppa una serie di temi utilissimi tanto all'appassionato alle prime armi quanto al collezionista più navigato: 1) panoramica ragionata su un anno di "storiche"; 2) otto esperti valutano e suggeriscono

l'acquisto di cinque auto ciascuno; 3) i 30 modelli su cui puntare secondo Ruoteclassiche; 4) dodici Case presenti a Padova sotto la nostra lente; 5) consigli pratici per districarsi tra leggi e burocrazia; 6) 300 indirizzi utili per orientarsi nel settore. La vera novità della nostra presenza alla nuova edizione di Auto

e Moto d'Epoca sta poi nell'iniziativa "Ruoteclassiche per te": protagonista nel padiglione 4 - 128 metri quadrati allestiti con tavoli e sedute costruite sui disegni progettuali del 1974 del celebre designer Enzo Mari - sarà infatti la relazione tra rivista e appassionato, attraverso l'apertura di una serie di "sportelli lettori" dove gli specialisti della redazione interagiranno con il pubblico sui grandi temi del collezionismo, come burocrazia, vendita e acquisto, manutenzione e restauro. Tre postazioni fisse, "aperte" per tutta la durata della manifestazione, accoglieranno chiunque si prenoti al nostro desk per avere un contatto diretto con la redazione sui principali temi che "affliggono" il collezionista. Nel nostro stand ci sarà anche un vero e proprio pezzo da novanta: l'Alfa Romeo Disco Volante Coupé (1953) del Museo Storico di Arese (nella foto).



**RUOTECLASSICHE**  
*Per te!*



# Ciak, è “Rosso Mille Miglia”

*Nella trama, ambientata ai giorni nostri, intrigo, passione e splendide automobili*



**Sono molti** i film dedicati all'automobilismo; alcuni parlano pure della Mille Miglia, come per esempio "Destino sull'asfalto", diretto nel '55 da Henry Hathaway e interpretato da Kirk Douglas. Nessuno, però, era stato dedicato interamente alla Freccia Rossa. A colmare la lacuna non poteva essere che un regista bresciano, Claudio Uberti, come la maggior parte dei suoi conterranei innamorato della corsa "di casa". La storia della pellicola, prodotta da Lucere Film e patrocinata dall'AC di Brescia e da 1000 Miglia S.r.l., è ambientata alla Mille Miglia 2014, durante la quale Uberti e la sua troupe hanno girato moltissime immagini. Un viaggio sulle strade d'Italia e a ritroso nel tempo, che porterà a recuperare il segreto spezzato di due amici e a ricostruire una verità rimasta scomoda fin dagli anni 30. La trama prende spunto dall'arrivo di una giornalista italo-tedesca (Martina Stella), inviata in Italia per un servizio sulla Mille Miglia. Il suo nome, Maria Esse,

già nasconde un indizio: si scoprirà che la Esse sta per Superba, come la OM che vinse la prima edizione della corsa, nel 1927. Tornando a casa in Italia e partecipando alla gara su una Mercedes "300 SL", Maria Esse scoprirà molte verità grazie al meccanico Marco (Fabio Troiano), alla madre Adelaide (Victoria Zinny), alla coppia Giovanni ed Elena, rivali in gara (Remo Giron e Francesca Rettondini) e a due amici, il poliziotto Stefano (Rosario Petix) e il rugbista Davide (Maurizio Francone). Tra gli ingredienti del film, oltre alle splendide auto dell'ultima Mille Miglia - alcune riprese a maggio, altre portate sul set grazie da decine di partecipanti - c'è un pizzico di mistero e romanticismo a sfondo rosa. Il film, girato per circa cinque settimane a partire da metà agosto, tra Brescia, la Franciacorta, Padova e Portogruaro, è stato presentato a settembre al Festival del Cinema di Venezia. Dopo la "prima" all'Expo di Milano in concomitanza con la Mille Miglia 2015, il film sarà nelle sale nell'autunno del prossimo anno. L'autore e regista Claudio Uberti ha commentato: "Abbiamo voluto raccontare una leggenda dell'automobilismo, mescolando amore, concretezza, spirito di sana competizione sportiva e un pizzico di goliardia".

## Sorrisi con le ali

I protagonisti Martina Stella e Fabio Troiano a bordo della loro Mercedes "300 SL". In alto a sinistra, Loredana e Monica Stanga, discendenti della famiglia di piloti e costruttori Stanga, su Stanga 750 Sport.

**Paolo Mazzetti**

## IN BELGIO

# All'asta una delle due "F40" di Mansell

**Sarà offerta** all'incanto il 10 ottobre a Knokke, in Belgio, una delle due Ferrari "F40" del 1989 che furono regalate da Enzo Ferrari a Nigel Mansell. L'asso britannico, unico pilota della storia ad aver vinto un Mondiale di F1 (nel 1992) e l'anno dopo il titolo nelle Cart Indy Car Worlds Series, ricevette le macchine a parziale copertura della somma

prevista nel contratto biennale che lo legava alla Casa di Maranello. Allora la "F40" costava 270 milioni di lire ed era un autentico oggetto di culto per gli appassionati di mezzo mondo, che arrivavano persino a implorare il Drake di poterne acquistare un esemplare (ne erano state previste originariamente 400, anche se in realtà se ne costruirono 1311). Mansell

ricevette offerte stratosferiche e non ci pensò due volte; anzi entrambe le volte disse "sì" senza porsi tanti scupoli di coscienza, avendole ricevute praticamente in dono: vendette una "F40" a 1 milione e 700 mila dollari e l'altra da 2 milioni netti. Oggi uno di quei due

esemplari, in livrea "Rosso Corsa" con interni in pelle beige, va all'asta per Bonhams con una quotazione tra i 600 e gli 800 mila euro.





BANCA  
GENERALI

*SOSTENIAMO  
LA TRADIZIONE  
ITALIANA PERCHÉ  
È IL NOSTRO  
PATRIMONIO  
PIÙ GRANDE.*

GRAN PREMIO  
*Nuvolari*

BANCA GENERALI È PARTNER DELLA 28ª EDIZIONE DEL GRAN PREMIO NUVOLARI. 18, 19, 20 E 21 SETTEMBRE.

# ARTURO MERZARIO

## Una vita da cowboy



**AVERE 71 ANNI** suonati e poter dire di averne trascorsi 52 a gareggiare in macchina significa una cosa: ho avuto la fortuna - e al tempo stesso la sfortuna - di vivere in prima persona un gran pezzo di storia di corse automobilistiche. Quando sento parlare di una gara, di un personaggio, di un episodio, posso dire davvero che... "Io c'ero". E il bello sapete qual è? Ci sono ancora!

Di ritirarmi non m'è mai neanche passato per la testa, in me c'è passione viva, che arde. Ve ne racconto una. All'ultimo Festival of Speed di Goodwood mi chiedono se voglio fare un giro sulla Ferrari 156 di F1, quella del 1961 con motore a V di 65 gradi, insomma quella di Phil Hill e del suo Campionato del Mondo col Cavallino. "Certo", rispondo io senza pensarci due volte, nascondendo nel frattempo le stampelle a cui ero appoggiato visto che qualche giorno prima m'ero rotto il bacino (in macchina, ovvio). Guidare la 156 di Phil Hill... non scherziamo, queste sono cose a cui non puoi dire di no. Neppure con le ossa rotte.

Cinquantadue anni di corse, dicevo. Esatti: la prima gara è stata proprio il 14 ottobre del 1962, la Coppa Fisa a Monza. Ero con la mia Giulietta Spider Veloce, bianca: me l'aveva regalata mio padre, era la macchina di tutti i giorni, con la radio e il mangiadischi della Philips. Andavo d'istinto, mica sapevo dove cambiare e dove frenare. Col 300 come numero di gara - ancora me lo ricordo - ho fatto l'ottavo posto su trentasei, e da lì è iniziato tutto.

A proposito, sapete perché mi chiamano il pilota cowboy? Per il cappello che indosso sempre quando in testa non ho il casco, direte voi. Certo, ma sapete com'è iniziata? Io i cowboy li ho sempre ammirati, già da bambino: mi piacevano per il senso di libertà, per l'idea di domare e dominare il cavallo. E poi, ovviamente, per il cappello. Allora la prima volta che mi ritrovo negli Usa - era il 1967 - scendo dall'aereo, vado subito in un ne-

gozio che li vende ed esco con un texano originale in testa. Da allora è il mio elemento distintivo e in seguito è diventato anche lo spazio per uno sponsor...

### QUELLA VOLTA CHE CON LE FORBICI...

E da buon cowboy che si rispetti l'ho domato anch'io un cavallo. Quando nel '69 Enzo Ferrari mi chiama a Maranello, finito il colloquio con lui, vado subito nell'ufficio di Franco Gozzi e mi faccio dare un adesivo dei loro, di quelli con lo scudetto e le iniziali della Scuderia Ferrari. Gli chiedo pure un paio di forbici e mi metto a ritagliare lì per lì il Cavallino per appiccicarlo sul casco. Ce l'ho lasciato anche dopo che i rapporti con Ferrari cominciarono a non andare più tanto bene: alla fine del '73 decisi infatti di lasciare Maranello anticipando una scelta che il Commendatore avrebbe sicuramente preso a breve.

Quell'anno correvo con la 312 B3, una monoposto con telaio monoscocca che venne realizzato dalla Thompson in Inghilterra, dove di quella tecnologia ne sapevano più di noi. All'inizio non andava neanche a calci: c'erano problemi alla scocca che fletteva, al motore che perdeva potenza... Era nata da una squadra di tecnici che venivano dalla Fiat, guidati da Alessandro Colombo, ma fummo Mauro Forghieri (un grande amico) e io, alla fine a farla andare. Ogni volta che c'era un test da fare partivamo con una 124 familiare rossa e dietro, su un carrello, la B3. È stato dopo quell'esperienza che ho fatto aggiungere sul mio casco le briglie e la coda all'ingù: avevo domato il mio... Cavallino. **R**

### Un inizio un po' così

Monza, 9 settembre 1973: Arturo Merzario sulla Ferrari 312B3 durante il Gran Premio d'Italia (ritiro al secondo giro). All'inizio, la monoposto ebbe diversi problemi; Merzario e Forghieri riuscirono a metterla a punto.



# 4 EVER



CHRONO  
**4**  
**GEANT**  
FULL INJECTION

Chrono 4 Géant Full Injection rappresenta una perfetta combinazione di sportività ed eleganza. Cronografo automatico con dispositivo brevettato dei 4 contatori allineati. Cassa in acciaio Ø 46 mm. con speciale trattamento Full Injection. Impermeabile a 200 metri. Trattamento DLC® brevettato su cassa e fibbia. **Limited Edition 500 esemplari.**

  
**EBERHARD & CO**  
*Manufacture Suisse d'Horlogerie depuis 1887*

# CORRADO LOPRESTO

## Il cappellino di Pebble Beach



**QUANTO STO** per raccontare mi è capitato in quello che è considerato il più importante Concorso d'Eleganza al mondo, insieme con quello di Villa d'Este: il concorso di Pebble Beach. Qualche anno fa avevo iscritto una Lancia Aurelia Vignale. Purtroppo però, pochi giorni prima dell'evento, un problema familiare m'impedì di essere presente di persona. Chiesi così all'amico Massimo Delbò di sostituirmi, sicuro della sua competenza e conoscenza della vettura. Preso dai miei problemi e sapendo la macchina in mani sicure, trascorsi il Ferragosto con la famiglia scordandomi di Pebble Beach. Fino a quando non ricevetti un sms da Massimo: "Primi sul green!".

### "TI PRENDONO IN GIRO"

"Abbiamo vinto!", cominciai a urlare davanti ad amici e parenti. Mio padre, sempre ironico, mi chiese se avrei guadagnato anche dei soldi. E quando gli risposi che si trattava di un premio prestigioso e che mi avrebbero dato solo un bel trofeo, il suo commento fu: "Se non ti danno soldi allora ti prendono in giro...". E questo sfottò è andato avanti per più di 15 anni, cioè da quando ho iniziato a partecipare ai concorsi d'eleganza in giro per il mondo.

Attesi allora spasmodicamente altre news da Massimo, che però non si fece più vivo. Ripensando al fuso orario mi resi conto che in California erano le 5 di mattina. Qualcosa non tornava... In tarda serata chiamai Massimo per avere notizie e lui mi spiegò che "Siamo entrati per primi sul

green e abbiamo vinto un cappellino!". Un cappellino? E il primo premio chi l'ha vinto? "Non noi, quello lo ha vinto una... E il secondo una... E nemmeno il terzo". Scoprii solo allora che l'ingresso delle vetture (più di 300) sul campo da golf di Pebble Beach fa parte di un curioso cerimonia-

nale: la prima vettura che entra sul prato viene festeggiata e omaggiata con un berretto. E a questa singolare gara tra le foschie del mattino della baia di Monterey assistono un centinaio di giornalisti.

Nel 2012 ho partecipato ancora all'evento di Pebble Beach con un'altra vettura, e questa volta ero presente anche io, oltre a Massimo. Siamo entrati di nuovo per primi sul green: grandi festeggiamenti, applausi, pacche sulle spalle da tutti e cappellino in regalo. Più tardi, al concorso, grandi sorrisi, grandi manifestazioni di apprezzamento, ma arriviamo secondi. In verità speravamo, e forse meritavamo, di vincere.

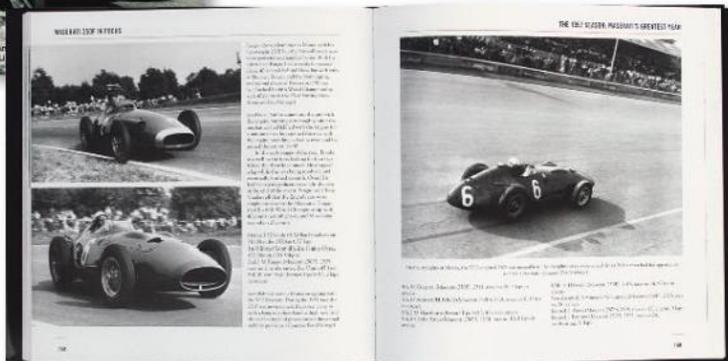
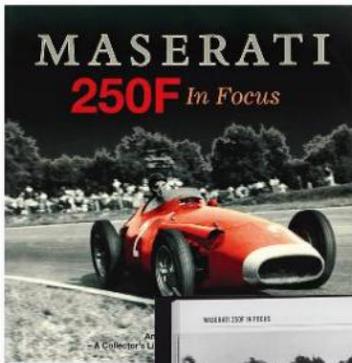
### MATTINIERI MA SECONDI

Anche quest'anno ci siamo preparati come ormai consuetudine. Alle tre e mezzo del mattino, con Stefano Paracchi, Massimo e mio figlio Duccio, eravamo davanti al cancello. Il trucco è arrivare con largo anticipo sull'orario di apertura, posteggiare la macchina e, nell'attesa, andare a prendersi un caffè. Arrivati al punto prestabilito baldanzosi, con grande sorpresa troviamo davanti a noi un'altra vettura. Caspita, secondi! Peccato niente cappellino quest'anno. Il pomeriggio però ci ha ripagato di tanta delusione: la mia Alfa Romeo 1900 SSZ di Zagato, presentata nella classe delle auto conservate, ha vinto il primo premio. Ci sto ancora pensando: ho capito che chi vince il cappellino non vince il concorso. Mi mancheranno gli sfottò di papà... **R**

### Eroi dell'alba

L'ingresso sul green di Pebble Beach, alle prime luci dell'alba, dell'Alfa Romeo 1900 SSZ Zagato (1954) di Corrado Lopresto, nella foto con Sandra Button, presidente del concorso. Quest'anno, niente cappellino, perché davanti alla vettura del collezionista italiano c'era un altro concorrente più mattiniero. In compenso, è arrivato il primo premio nella classe "Conservate".





## Fu il bolide di Fangio e Moss

*Tutto sulla 250F, con i piloti e la cronistoria di ogni gara*

La Maserati 250F è un'auto memorabile, che ebbe a sua volta avversari memorabili: Ferrari, Mercedes-Benz, Vanwall in testa. La monoposto debuttò col botto il 17 gennaio 1954 in Argentina, sul circuito di Buenos Aires, nel gran premio di apertura della stagione di Formula 1. L'idolo di casa Juan Manuel Fangio la condusse alla vittoria davanti a tre Ferrari 625 e incamerò i primi otto punti di quello che sarebbe stato poi il suo secondo anno iridato. Dotata di motore a 6 cilindri di 2493 cm<sup>3</sup> da 240 CV a 7200 giri/min, disputò complessivamente 46 gran premi di Formula 1 vicendone 8. Il volume, in edizione limitata di sole 1500 copie per collezionisti, ripercorre la storia dei suoi successi sportivi dall'esordio, nel 1954, all'ultimo gran premio,

quello degli Stati Uniti del 1960, condotta da Bob Drake. E inevitabilmente la sua carriera agonistica s'intreccia con quella dei grandi assi del volante che la guidarono: da Juan Fangio a Stirling Moss, da Mike Hawthorn a Gigi Villorosi, da Piero Taruffi a Luigi Musso e Roy Salvadori. Una preziosa guida con i risultati, i piloti, la cronistoria gara per gara; le caratteristiche tecniche e i numeri di telaio di tutti gli esemplari costruiti.

### MASERATI 250F IN FOCUS

Testo in inglese, 192 illustrazioni a colori e in bianco e nero, formato 25 x 25 cm.

**Anthony Pritchard**  
Veloce Publishing  
Pag. 224 - Euro 90,00

## GUIDA ALL'HALF TON

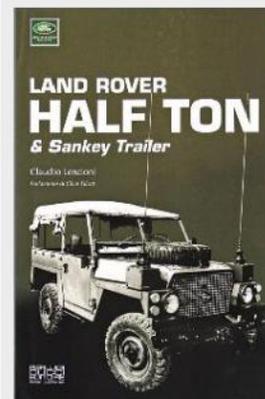
### "LAND" IN DIVISA

Una preziosa guida, curata dal Registro Storico Land Rover, sul veicolo militare leggero che gli inglesi svilupparono agli inizi degli anni Sessanta, perché potesse essere aviotrasportato nelle zone di combattimento. Ovviamente, la sua caratteristica principale era il peso contenuto - entro i 1140 kg - così da non superare il carico massimo consentito dell'elicottero Westland Wessex, principale velivolo da trasporto delle forze britanniche dell'epoca. Il volume include le specifiche dei prototipi e le livree dei reparti operativi; le tabelle comparative dei diversi modelli; ricco materiale fotografico che documenta nei minimi dettagli le differenze tra le varie versioni. La guida ripercorre la storia dell'Half Ton dalle prime fasi progettuali fino alla sua uscita di produzione nel 1984. Il veicolo è stato adottato dalle forze armate di una ventina di Paesi.

### LAND ROVER HALF TON

Testi in italiano e inglese, 350 illustrazioni a colori, formato 21 x 30 cm.

**Claudio Lencioni**  
Pierluigi Ducci Editore  
Pag. 314 - Euro 58,00



## TUTTI I LIBRI DA NON PERDERE

DAGLI STERRATI DEGLI ANNI 70 AL PENSIERO ILLUMINATO DEL "DRAKE"



### LE SETTE VITE DELLA "JENA"

La carriera sportiva del campione italiano rally 1975 (su Fiat 124 Abarth ufficiale). Ma anche le passioni più private di una vita spesa tra musica, idrovoltanti e bridge.

**Bobo Cambiaghi**  
Editoriale Lariano  
Pag. 216 - Euro 20,00



### ALFA ROMEO GIULIA GT

Nuova edizione, arricchita nei dettagli e nella sezione iconografica. Con la storia sportiva, le caratteristiche tecniche delle diverse versioni e le campagne pubblicitarie. In francese.

**Julien Lombard**  
Étai  
Pag. 226 - Euro 54,00



### IL SECONDO È IL PRIMO DEI PERDENTI

Un ritratto vivido e in parte inedito del "Drake" attraverso le sue parole e il suo pensiero di pilota, ingegnere, imprenditore e uomo di grandi visioni.

**Pino Allievi**  
Rizzoli  
Pag. 122 - Euro 15,00



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

Il mese dell'Usato ti aspetta. Solo le vetture Mercedes-Benz e smart che superano i 100 controlli di qualità entrano a far parte dell'usato selezionato FirstHand. Vieni a scoprirle, a ottobre su tutte le Young Used il terzo anno di garanzia è incluso.\*

Dal 23 al 26 ottobre scegli l'usato garantito FirstHand al salone Auto e Moto d'Epoca alla Fiera di Padova, il terzo anno di garanzia è incluso su tutte le vetture esposte.

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 31 ottobre 2014. Per maggiori informazioni, modalità ed eventuali esclusioni della garanzia FirstHand, chiama l'800 77 44 11 o vai su [www.firsthand.it](http://www.firsthand.it)

# A Chantilly solo la crème

*Cinquecento regine e un castello da fiaba. Così la Francia rilancia i fasti di Bagatelle*

## Giardino all'inglese

Lo spazio riservato all'Aston Martin, con tre DB4 in prima fila (al centro una GT e a destra una GT Zagato).



**Spazio (e onore!)** a Chantilly: dopo Amelia Island, Pebble Beach, Villa d'Este e Londra (Salon Privé), la splendida località a nord-est di Parigi debutta sulla ribalta dei grandi eventi internazionali con una "prima" che lascia tutti di stucco. La formula, studiata per richiamare in una cornice di assoluto prestigio (il parco attorno al castello) il meglio del collezionismo mondiale, ha ottenuto l'effetto sperato andando ben oltre le più rosee aspettative degli organizzatori, la società francese Peter Auto, a cui già si devono grandi show motoristici

come il Tour Auto e Le Mans Classic. La Francia torna così prepotentemente nel circuito dei grandi concorsi d'eleganza, dopo il tramonto dell'evento Louis Vitton di Bagatelle, nel 2004. Assolutamente straordinario il programma, capace di far convivere, davanti a oltre diecimila persone, esibizioni di dressage, serate d'alta cucina con chef stellati e presentazioni di alcune primizie assolute - la McLaren P1 GTR (debutto europeo), l'Aston Martin Virage Shooting Brake Zagato e la Citroën Divine DS (prime mondiali) - con la presenza di auto

da sogno dei più grandi carrozzieri, tra le quali diversi esemplari unici, come la Ferrari 250 GT SWB Coupé Speciale Bertone e l'ultima Maserati V4 sopravvissuta (1932). Complessivamente, oltre cinquecento vetture ante 1966, tutte di straordinario valore collezionistico, che si sono sparpagliate negli immensi spazi del parco secondo club di appartenenza (una ventina quelli presenti), marchio, Paese o categoria automobilistica. Nella giornata di sabato 6 settembre, una nutrita carovana di auto si è snodata in un tour di 120

chilometri nei dintorni di Chantilly, universalmente riconosciuta come la capitale del cavallo (gli è stato dedicato in loco anche un museo). La crème della crème - cento selezionatissime automobili - si è poi sfidata, la domenica, nel Chantilly Arts & Elegance Richard Mille, il concorso vero e proprio, suddiviso in undici classi, dai primi anni del 900 a oggi (una era infatti ristretta alle dreamcar moderne). Due di queste erano dedicate ai cent'anni della Maserati, presente con alcune vetture simbolo della sua storia secolare: dall'A6 GCS "Monofaro" alla V4, dall'A6G54

## LE VINCITRICI

Tributo a Bugatti: **Bugatti Type 55 (1933)**

Le antenate (costruite fino al 31 dicembre 1904): **Clément Panhard "Stirling" Tourer (1901)**

Il periodo tra le due guerre, auto sportive e da corsa: **Bentley Speed Six "Old n. 2" (1930)**

I grandi carrozzieri francesi degli anni 20 e 30: **Delahaye 135 M Cabriolet Figoni & Falaschi (1937)**

Telai inglesi, carrozzerie italiane: **Aston Martin DB4 GT Zagato (1962)**

Gli anni del design, concept degli anni 60 e 70: **Lamborghini Flying Star Touring (1966)**

Le auto inviolate: **Ferrari 330 GTC Speciale (1967)**

Vetture Endurance Pre '76 a motore centrale: **Lola T70 (1969)**

Le grandi carrozzerie per Maserati: **Maserati A6 G 2000 Zagato (1956)**

Le Maserati da corsa: **Maserati A6 GCS Monofaro (1947)**

Concorso d'Eleganza: **Alfa Romeo Disco Volante Touring**

Gran Prix des Clubs: **Club Delahaye**



### Beniamina di casa

La Bugatti 57S Atalante Earl Howe (1937), premio speciale Qatar Airways nella classe "Tributo a Bugatti". In basso, la Lola T70 (1969) sfilava davanti alla foltissima giuria. La vettura si è guadagnata la vittoria di classe tra le auto Endurance pre '76 a motore centrale.

### La numero 1 è la "2"

La Bentley Speed Six "Old n. 2" (1930), vincitrice tra le sportive del periodo tra le due guerre. Sotto, il meraviglioso Château de Chantilly, le cui tenute hanno fatto da cornice alla prima edizione del concorso.



"Monofaro" alla V4, dall'A6G54 all'A6 GCS Pininfarina e alla 420M Eldorado, passando per le sue più recenti MC12 e Boomerang prototipo. Sul fronte delle auto in concorso, nutrita e vincente, com'era lecito attendersi, la compagine italiana, con cinque trionfatrici di classe su undici. Due soli, invece, gli italiani nella giuria - Francesco Guasti, ex presidente Fiva, e Adolfo Orsi - come pure i collezionisti: Matteo Panini e l'immane Corrado Lopresto, che si è portato a casa un Premio Speciale con la sua Osca 1600 del 1961. Proprio a lui, abbiamo

chiesto un parere su questa prima edizione: "Mi ha lasciato a bocca aperta - ha risposto. - Per la qualità dell'organizzazione, la location spettacolare e la caratura culturale dell'intero evento, capace di mettere in programma anche momenti di 'stacco' che ho molto apprezzato, come una mostra di dipinti cinquecenteschi. E poi che dire di una grande giuria, e non soltanto nel numero dei suoi membri?". Insomma, buona la prima. E c'è di che scommettere che la seconda, già a calendario per il 5-6 settembre 2015, sarà ancora meglio.



# La passione oltre il garage

*Dal cofanetto Fiat, al manifesto d'epoca, al cronografo: una selezione di oggetti imperdibili*

**CHI AMA LE "CLASSICHE"** non si accontenta, solitamente, di guidare una bella macchina. Ama contornarsi di oggetti e andare a caccia di rarità che lo facciano sentire nel proprio mondo anche quando non è al volante. La rubrica che esordisce questo mese vuole offrire agli appassionati una panoramica di quanto si può trovare a tema automobilistico: sia accessori vintage prodotti oggi, anche dalle stesse case automobilistiche, sia soprattutto automobilia d'epoca, pur sapendo in quest'ultimo caso, che l'esemplare presentato magari è già stato venduto. L'intenzione è di fornire non solo qualche idea, ma soprattutto una valutazione attendibile e le opportune dritte su dove trovare ogni singolo pezzo. Giusto per fornirvi qualche spunto ulteriore.



## Storia Fiat in 12 loghi

Elegante cofanetto di velluto e raso con dodici stemmini che raccontano la storia e l'evoluzione del marchio Fiat, dalla sua costituzione, l'11 luglio 1899, a oggi. Prezzo 61,85 euro. Dallo store online di Fiat. <http://store.fiat.com>

## ↓ MERCATINI DEL MESE

### 4-5 Roma

Il Meglio di Millennium all'ippodromo di Capannelle, sulla via Appia. [www.millenniummotori.it](http://www.millenniummotori.it)

### 4-5 Cremona

Negli spazio Fiere Cà de Somenzi. [www.motoclubtorrazzo.it](http://www.motoclubtorrazzo.it)

### 4-5 Exporivagarda Prix (TN)

Nel quartiere fieristico. [info@exporivagrandprix.it](mailto:info@exporivagrandprix.it)

### 5 Piacenza Toys Expo

Mostra-mercato del giocattolo. [www.aigec.it](http://www.aigec.it)

### 11-12 Treviso

Presso BHR Treviso Hotel a Quinto di Treviso. Tel. 335 6610134.

### 23-26 Padova

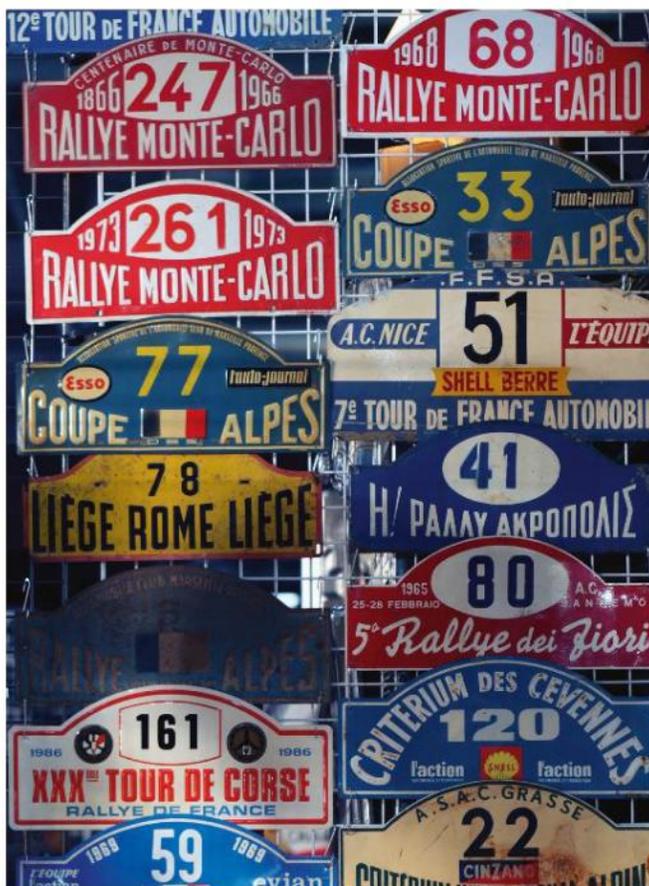
Auto e Moto d'Epoca, il più celebre Salone italiano. [www.autoemotodepoca.com](http://www.autoemotodepoca.com)

### 25-26 Busto Arsizio (VA)

Presso Malpensa Fiere. [www.automotodepoca.eu](http://www.automotodepoca.eu)

### 26 Santhià (VC)

In Piazza Aldo Moro. [www.alpimotoclub.com](http://www.alpimotoclub.com)



## Salvagocce con le ali di gabbiano

Cofanetto con quattro Wine Stoppers in acciaio e legno pregiato, che riproducono il pomello del cambio di una Mercedes "SL". Con foto del modello da cui derivano; 61 euro. <http://shop.mercedes-benz.com>

## Targhe da campioni

Targhe originali in lamiera delle più importanti competizioni degli anni 60 e 70. Ricercate soprattutto quelle del Rallye di Monte-Carlo, che oggi hanno quotazioni da 250 euro in su (per quelle degli anni 70). Si trovano su eBay e alle mostre-scambio. Attenti, però, alle repliche.

### Originalità in testa

Caschetto originale in fibra Les Leston "Grand Prix" del 1958. Con imbottitura interna, laccetto regolabile, protezione per il collo, visiera e un paio di occhiali da pilota Polaroid di oggi. All'ultimo Goodwood Revival è stato aggiudicato all'asta per 2346 euro.



### Sotto il segno di "Nivola"

L'ultimo nato della collezione Tazio Nuvolari di Eberhard & Co. Si tratta del modello automatico "Solo tempo", con cassa in acciaio e quadrante nero con zona "perlée". Il fondo è personalizzato con l'incisione della firma del pilota. Con cinturino in pelle, 1790 euro. [www.eberhard-co-watches.ch](http://www.eberhard-co-watches.ch)



### Andiamo al cinema

Locandina originale Metro-Goldwyn-Mayer del film "Grand Prix" (John Frankenheimer, Usa, 1966). Formato 76 x 57 cm. Con lievi segni di piega, è stata venduta recentemente a Goodwood a 938 euro.

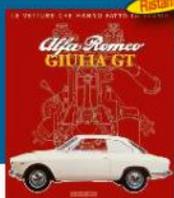
# Libreria dell'Automobile

NOVITÀ

[www.librieriellautomobile.it](http://www.librieriellautomobile.it)

[www.giorgionadaeditore.it](http://www.giorgionadaeditore.it)

ISCRIVITI ALLA  
NOSTRA MAILING LIST SU  
[www.librieriellautomobile.it](http://www.librieriellautomobile.it)



ALFA ROMEO

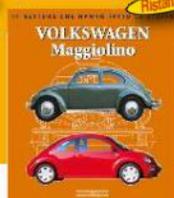
GIULIA GT

- € 25,00
- \* PAG: 96 - f.to cm. 24x27
- \* FOTO: 94 a col. e 68 b/n
- \* TESTO: Italiano



LA FERRARI SECONDO  
FORGHIERI.  
DAL 1947 A OGGI

- € 50,00
- \* PAG: 304 - f.to cm. 26x29,5
- \* FOTO: 250 a col. e 246 b/n
- \* TESTO: Italiano



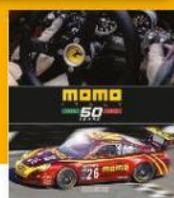
VOLKSWAGEN  
MAGGIOLINO

- € 25,00
- \* PAG: 116 - f.to cm. 24x27
- \* FOTO: 187 b/n e col.
- \* TESTO: Italiano



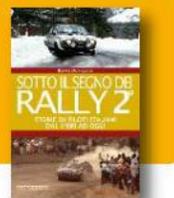
ZAGATO MILANO  
1919-2014

- € 40,00
- \* PAG: 208 - f.to cm. 29x29
- \* FOTO: 268 a col. e 118 b/n
- \* TESTO: Italiano/Inglese



MOMO ITALY 50 YEARS  
1964-2014

- € 50,00
- \* PAG: 200 - f.to cm. 28x30
- \* FOTO: centinaia a col. e b/n
- \* TESTO: Italiano/Inglese



SOTTO IL SEGNO DI RALLY 2  
Storie di piloti italiani dal  
1980 ad oggi

- € 24,00 - f.to cm. 14x22
  - \* PAG: 416
  - \* FOTO: a col. e in b/n
  - \* TESTO: Italiano
- Della stessa serie:  
SOTTO IL SEGNO DI RALLY 1



TEMERARI  
Ricordi da corsa dei  
"Cavalieri del rischio"

- € 24,00 - f.to cm. 14x22
- \* PAG: 280
- \* FOTO: a col. e in b/n
- \* TESTO: Italiano

VIENI A VISITARE IL NOSTRO  
nuovo punto vendita

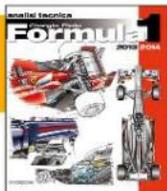
Corso Venezia, 45 - 20121 Milano  
Tel/Fax 02/76006624

Ufficio di vendita per corrispondenza:  
Mail order department:

Tel 02/27301462-8 Fax 02/27301454  
(Lune/Ven 9-18)

E-mail: [ordini@librieriellautomobile.it](mailto:ordini@librieriellautomobile.it)  
[info@librieriellautomobile.it](mailto:info@librieriellautomobile.it)  
Web Site: [www.librieriellautomobile.it](http://www.librieriellautomobile.it)

vieni a trovarci su Facebook e eBay



FORMULA 1 2013/2014  
ANALISI TECNICA

- € 29,00 - f.to cm. 24x27
  - \* PAG: 128
  - \* FOTO: oltre 400 disegni a col.
  - \* TESTO: Italiano
- Disponibile anche l'edizione INGLESE:  
FORMULA 1 2013/2014  
TECHNICAL ANALYSIS



LA MOTO ITALIANA  
LE GRANDI MARCHE DALLE  
ORIGINI A OGGI.

- € 25,00
- \* PAG: 624 - f.to cm. 19x19
- \* FOTO: 1500 a col. e b/n
- \* TESTO: Italiano



MOTO MORINI 3 1/2:  
IL BICILINDRICO SIMBOLO  
DEGLI ANNI SETTANTA

- € 40,00 - f.to cm. 28x25
- \* PAG: 168
- \* FOTO: 184 a col. e 16 b/n
- \* TESTO: Italiano

### MANIFESTAZIONI 2014/2015

- |                |   |
|----------------|---|
| 23/26 OTTOBRE  | PADOVA AUTO DI OGNI EPOCA<br>PAD. 1                 |
| 7/9 NOVEMBRE   | NOVEGRO MOSTRA SCAMBIO<br>AUTO/MOTO (MI) - PAD. A   |
| 2015           |   |
| 31/01 FEBBRAIO | FERRARA AUTO E MOTO DEL<br>PASSATO - MOSTRA SCAMBIO |
| 13/15 FEBBRAIO | TORINO AUTOMOTORETRÓ<br>LINGOTTO - PAD. 2           |
| 20/22 FEBBRAIO | NOVEGRO MOSTRA SCAMBIO<br>AUTO/MOTO (MI) - PAD. A   |
| 20/22 MARZO    | MILANO AUTOCCLASSICA - PAD. 14                      |

VENDITA PER CORRISPONDENZA MINIMO D'ORDINE € 20,00



# GIANNI MAZZOCCHI

*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 decimo.*

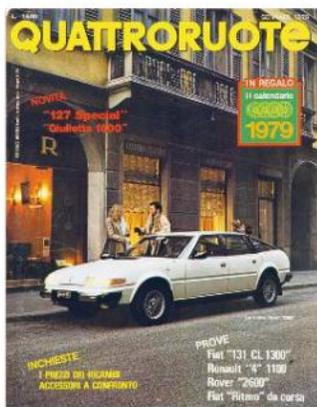
## Il bollo di circolazione verrà abolito?

Gennaio 1979

**La giustizia fiscale** assoluta è difficilmente raggiungibile anche perché ci sono imposte che, sembrando irragionevoli, vengono pagate malvolentieri o non vengono pagate. Proprio Luigi Einaudi diceva che non ci sono imposte giuste e imposte ingiuste, ma imposte che si pagano e imposte che non si pagano. Il fatto è che oggi sono presumibilmente milioni gli automobilisti che non pagano il bollo di circolazione. Ad alcuni sembra infatti insopportabile pagare un bollo, molto alto anche per le medie cilindrate, soprattutto se la macchina viene usata raramente. Peggio ancora se l'entità del bollo obbliga l'automobilista a usare una vettura minima anche quando

sarebbe più comodo, talvolta più economico e sempre più sicuro, usare una vettura più grossa. Per proporzionare e fare accettare a tutti l'imposta di circolazione c'è un mezzo sicuro, di facile esecuzione, che non richiede impegnative pratiche burocratiche né controlli. Basta che una piccola aliquota della gravosa imposta sulla benzina sia calcolata come imposta di circolazione. Questa soluzione, di estrema facilità e di semplicità elementare, è stata già da noi proposta vent'anni fa, ma, forse per difendere gli interessi dell'esattore, ci fu risposto che una volta aumentata l'imposta della benzina alla prima occasione lo Stato avrebbe reintrodotta il bollo di circolazione per colmare il "vuoto fiscale". Pensare che l'amministrazione statale non mantenga un solenne impegno è, secondo noi, una malvagità gratuita, tanto più che gli automobilisti (che con molta disciplina seppero imporre il rispetto della promessa abolizione della soprattassa di Suez) non lo consentirebbero. Adesso l'idea di abolire il bollo di circolazione torna di attualità, perché il governo britannico ha promesso formalmente che a partire dal 1983 un aumento del 12% sulla tassa della benzina sostituirà

il bollo di circolazione. Noi italiani, che tanto faticosamente cerchiamo di non farci buttar fuori dall'Europa, potremmo almeno uniformarci agli altri quando effettuano un cambiamento così semplice e così antiburocratico. Speriamolo.





11AVAS WORLDWIDE

# PEUGEOT 308 È AUTO DELL'ANNO. VIENI A SENTIRE LA DIFFERENZA CON I DRIVER DI QUATTORRUOTE **c'è**

NEGLI SHOWROOM PEUGEOT  
IL 24, 25 E 26 OTTOBRE SCOPRILA  
CON I DRIVER DI **QUATTORRUOTE c'è**

C'è un preciso motivo se 58 giudici di 22 Paesi hanno assegnato a Peugeot 308 l'ambito premio di "Auto dell'Anno". Ed è la grande capacità di innovazione che caratterizza questa vettura. Ciò che la rende così differente rispetto alle altre è la sua tecnologia rivoluzionaria. Come il nuovo Peugeot i-Cockpit®, una postazione di guida simile a quella degli aerei, dotata di volante ridotto, strumentazione rialzata per tenere alto lo sguardo e plancia dall'ergonomia avvolgente ed essenziale per sentire la strada in modo più puro. E poi ancora, Touchscreen multimediale da 9,7", design slanciato e compatto e nuovi motori Euro 6 BlueHDi e PureTech.

Insomma, una Driving Experience decisamente premiante. Sotto tutti i punti di vista. E oggi questa esperienza può diventare tua: vieni a provare l'Auto dell'Anno con i driver di Quattroruote C'è. Per vivere una sensazione di guida rivoluzionaria, basta informarsi qui: [nuova308.quattroruote.it](http://nuova308.quattroruote.it)

INFORMAZIONE PUBBLICITARIA



PEUGEOT

**1 POLISTIL**

Scala 1:25  
La riproduzione del 1972 della Lancia Fulvia Coupé HF che ha vinto il Monte-Carlo nello stesso anno con Munari-Mannucci.

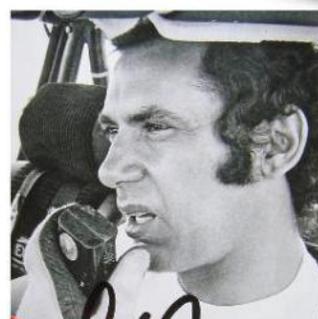
**2 POLISTIL**

Scala 1:25  
Versione "Spedizione Polare" della stessa vettura, con neve finta e ruote sul tetto.



# Lady Fulvia, mon amour

*Dopo l'epica vittoria al Monte-Carlo (1972), una cascata di modellini*



**Re degli sterrati**

Sandro Munari, classe 1940, al volante della Fulvia, negli anni d'oro della sua carriera.

Il pilota veneto vinse il Mondiale Rally nel 1977.



**3 PROGETTO K**

Scala 1:43  
La vettura di Baghetti-Bassi alla Londra-Sydney del 1968: fa parte di una piccola serie in livrea da gara.



**4 PROGETTO K**

Scala 1:43  
Bianco con le strisce azzurre, l'esemplare di Cavallari-Bauce che ha corso il Rally Bandama del 1975.

**5 PROGETTO K**

Scala 1:43  
Con la livrea utilizzata dall'equipaggio Gatti-Druetto al Monte-Carlo del 1967. Porte e cofani sono fissi.

**6 POLITOYS-M**

Scala 1:43  
Uno dei modellini più apprezzati: quello con quattro aperture, uscito nel 1966 con il n. di catalogo 520.

**7 MEBETOYS**

Scala 1:43  
Il glorioso marchio lombardo realizzato all'epoca diverse versioni. Questa è nella livrea Marlboro.

**8 MEBETOYS**

Scala 1:43  
Lo stesso modello in una versione di fantasia, con gli sponsor Agip e Alitalia (al Monte-Carlo 1975).

**9 MEBETOYS**

Scala 1:43  
La versione di serie, nella sua classica colorazione senape. Come le altre, è completamente apribile.

# RANGE ROVER SPORT

Il deserto del Rub al-Khali, l'Empty Quarter: 650.000 km<sup>2</sup> di terreno arido e inospitale. Eppure, il 3 novembre 2013, con picchi di velocità superiori ai 200 chilometri orari, la Range Rover Sport ha stabilito la traversata più veloce mai effettuata, con un tempo di 10 ore e 22 minuti. La Range Rover Sport, prestazioni da record. Si aprono i confini.

landrover.it



ABOVE & BEYOND



Land Rover consiglia  Scopri le soluzioni d'acquisto personalizzate di LAND ROVER FINANCE. Consumi da 7,3 a 12,8 litri/100 Km (ciclo combinato). Emissioni CO<sub>2</sub> da 194 a 298 g/Km.



# Silver Arrow in fotogrammi vivi

*L'opera è di un team di appassionati cechi. Un po' pittori, un po' registi e un po' maghi del 3D*

**RICREARE** la magica atmosfera dei grand prix degli anni 30 usando il meglio della tecnologia di oggi. Questo l'obiettivo di un gruppo di appassionati di corse della Repubblica Ceca, che ha sviluppato il "Silver Arrow Project", con cui hanno voluto rendere omaggio agli ottant'anni del mito Mercedes e Auto Union, quello per intenderci delle legendarie Freccie d'Argento. Da che cosa è partito il team di artisti e tecnici guidato da Jan Rambousek e Tomáš Kopecný? Da una considerazione molto semplice: all'epoca nessuna macchina fotografica avrebbe mai potuto rendere con la dovuta fedeltà l'adrenalina di una scena in circuito. Mentre oggi, avvalendosi della grafica in 3D e di avanzatissimi software di elaborazione digitale, è tecnicamente possibile riuscirci, offrendo allo spettatore il massimo della resa scenica. Nulla che il cinema non abbia scoperto da tempo, mettendo in campo risorse economiche da capogiro. Il team di "Silver Arrow Project" ha invece lavorato ponendosi come obiettivo semplici (si fa per dire!) quadri in 2D di dimensioni comprese tra il metro e trenta e i tre metri di base, la cui risoluzione (e conseguente impatto visivo) ha semplicemente dell'incredibile. Per realizzarli sono stati allestiti veri e propri set fotografici, con tanto di comparse in costume e una cura maniacale del dettaglio; le immagini in 3D così "catturate" sono state poi contestualizzate artisticamente, grazie a un sofisticato programma di elaborazione grafica, ricostruendo le macchine, le luci e gli effetti di una scena in movimento. Il risultato non è solo un quadro, ma un fotogramma "vivo", capace di suggerire all'occhio dello spettatore proporzioni, prospettiva, risoluzione e colori di una scena che si svolge a pochi metri di distanza: dal G.P. del Nürburgring del 1934 alle ultime comparse delle Freccie d'Argento nel 1939, con piloti del calibro di Caracciola, Rosemeyer, Lang e Nuvolari. In tutto sono state realizzate 80 stampe di un metro e trenta di base e cinque pannelli giganti larghi tre metri, ai quali si è aggiunta una tiratura di 800 pezzi più piccoli: quadretti di 55,9 x 29,2 cm, acquistabili per 185 euro (la confezione di 12 soggetti diversi costa 1850 euro).



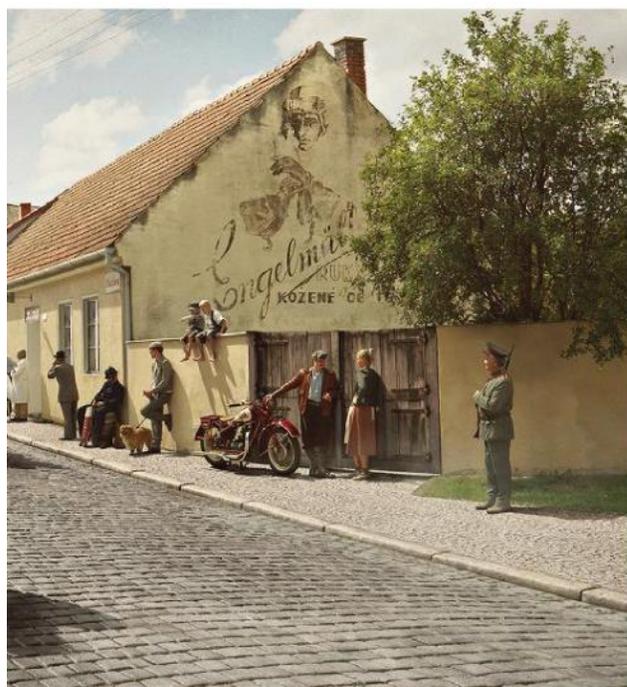
### Si comincia a mano libera...

La fase più creativa è quella alla scrivania, con la realizzazione del concept. Un artista lavora agli sketch che dovranno essere poi ricostruiti sul set con attori in carne e ossa.



### ...e si prosegue in strada

Si passa poi al lavoro in esterno, con i figuranti in costume da immortalare nella postura prevista nel concept (sullo sfondo di un telone verde). Nella prima delle due immagini grandi, il Team manager Mercedes Alfred Neubauer estrae Manfred von Brauchitsch dalla sua W154 che ha preso fuoco (24 luglio 1938). Come si vede qui a fianco, la scena viene riprodotta dapprima nella realtà. Nella seconda immagine, l'Alfa Romeo di Tazio Nuvolari perde una ruota durante il quinto giro del G.P. di Brno, nell'ex Cecoslovacchia (26 settembre 1937). Entro la fine dello stesso anno, "Nivola" deciderà di passare al volante di una Freccia d'Argento.



### Il plauso di Mercedes

Ancora immagini dal set. Le realizzazioni più grandi sono state esposte a Goodwood (per il Festival of Speed di giugno e il Revival di settembre) e a Pebble Beach (in California) ad agosto, suscitando lo stupore di migliaia di appassionati, oltre che l'ammirazione della stessa Mercedes, che ha in progetto di dedicare ai 12 soggetti panoramici un allestimento speciale nel suo museo di Stoccarda.



**ALFA ROMEO QUADRIFOGLIO ORO**

## Sportivamente lussuose

*Ho letto con interesse, nella rubrica Posta di agosto, la risposta riguardante le versioni Quadrifoglio Verde dell'Alfa. Vorrei ora sapere quante sono state le Quadrifoglio Oro.*

**Francesco Politi**

Se il Quadrifoglio Verde identifica le Alfa dal temperamento più sportivo, il Quadrifoglio Oro identifica quelle dall'allestimento più lussuoso. Complessivamente sono state sei, oltre la Milano (1986-90) realizzata sulla base della 75 e destinata al mercato americano. La prima fu l'Alfasud 1.5 Q.O. (1982-83) con motore della 1.5 TI a due carburatori (1). Si riconosce a prima vista per l'abitacolo più curato e l'equipaggiamento completo. Sempre in quel biennio, la gamma dell'Alfetta venne completata con la 2.0i Quadrifoglio Oro che disponeva di quattro alzacvetri elettrici, chiusura centralizzata e check control (2). La serie

successiva di questo modello (1983-84) aveva anche un sistema integrato di accensione e iniezione elettronica Bosch Motronic (3). Dal 1983 al 1986 fu invece prodotta l'Alfa 6 2.5i Quadrifoglio Oro, disponibile a richiesta con cambio automatico a tre rapporti (4). Anche la 33 ebbe la sua versione Oro (5), prodotta dal 1983 al 1986 con carrozzeria berlina e motore di 1,5 litri da 84 CV (prima serie) e da 95 CV (seconda serie). Nel 1984 anche l'Alfa 90 fu offerta con questo allestimento (6). Erano di serie fendinebbia, chiusura centralizzata, alzacristalli elettrici, computer e vernice metallizzata. La strumentazione era in parte digitale e il motore un V6 di 2,5 litri da 156 cavalli.



### CONSIGLI PER GLI ACQUISTI L'ATTO DI VENDITA

## Trabant bulgara: favorisca i documenti

*Ho avuto l'opportunità di acquistare una Trabant 601, non in buono stato, ma dal restauro possibile. Il proprietario era un operaio bulgaro e, di conseguenza, targhe e documenti erano di quel paese. Per il passaggio di proprietà volevo andare in un'agenzia specializzata, ma il venditore mi ha detto che non ce n'era bisogno e che mi avrebbe scritto tutto su un semplice foglio di carta con le sue generalità. Secondo lui, questo documento mi avrebbe permesso di circolare liberamente mantenendo le targhe della Bulgaria. Alle mie rimostranze, l'operaio cominciò a dirmi che un passaggio vero e proprio era complicato, che*

*bisognava fare il collaudo e anche nazionalizzare il mezzo. Concluse il discorsetto aggiungendo che con la targa bulgara avrei potuto stipulare l'assicurazione nel suo paese spendendo appena cinquanta euro l'anno e andare in giro quanto volevo. Un suo conoscente italiano, presente alla trattativa, ha voluto dire la sua spiegando che le auto e i furgoni della sua ditta erano tutti intestati a persone residenti in Bulgaria e che in questo modo risparmiava un sacco di soldi. Ho preso subito le distanze da questa procedura così disinvolta e rinunciato a quello che definisco un acquisto a dir poco infausto.*

**Lettera firmata**



Bene ha fatto a lasciar perdere, perché per lei sarebbero state solo seccature di non poco conto al primo controllo delle Forze dell'Ordine. Quando si acquista un veicolo già immatricolato all'estero è infatti obbligatorio

provvedere a immatricolarlo presso la Motorizzazione e quindi, entro sessanta giorni, iscriverlo al Pubblico Registro. In ogni caso si deve disporre di un'atto di vendita redatto in bollo con firma del venditore autenticata dal notaio.

**MORDE.**



**NUOVA RCZ *R* 270 CV**

PEUGEOT RACCOMANDA TOTAL Valori massimi ciclo combinato, consumi: 6,3 l/100 km; emissioni CO<sub>2</sub>: 145 g/km.

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

**NUOVA PEUGEOT RCZ R**

**MOTION & EMOTION**



**PEUGEOT**

FIAT AUTORADIO D'EPOCA

## Musica a tempo di 128

*Ho da poco acquistato una Fiat 128 prima serie del 1970 e vorrei personalizzarla installando un'autoradio d'epoca. Che modello mi consigliate? Dove va montata? E dove collocare l'antenna?*

**Massimo Baldini**

Come può vedere dalla foto qui sotto, la radio, sulla Fiat 128, era collocata sulla plancia con l'altoparlante di lato. Il modello illustrato è un'Autovox Raid a onde medie, ma c'erano in commercio molti modelli adattabili a questa vettura, come, per esempio, l'Autovox Melody Electronic a onde

medie e modulazione di frequenza. Ai mercatini ci sono specialisti che offrono vari tipi di radio d'epoca, anche se quella specifica per la 128 non è facile da trovare (può costare dai 50 ai 100 euro). Le sconsigliamo comunque di forare i pannelli delle portiere o la cappelliera per montare gli altoparlanti. Per quanto riguarda l'antenna, che deve essere cromata o in acciaio inox, il posto giusto è nello spazio tra il bordo del coperchio del bagagliaio e il parafrangente. Allora, erano pochissimi a montarla sul tetto, anche per non rischiare di avere infiltrazioni di acqua dal padiglione.



FIAT 131 LONDRA-SIDNEY

## Maratona a gasolio

*Vi risulta che una Fiat 131 diesel abbia partecipato alla Londra-Sidney?*

**Giancarlo Spilletti**

Nel 1977 la Fiat schierò al via della maratona Londra-Sidney ben tre 131 diesel, due delle quali si classificarono rispettivamente al sedicesimo e al ventitreesimo posto. La terza si ritirò in Australia a seguito di un incidente.

La partecipazione a questo raid di 30.000 km da parte della Casa torinese, mascherata dal nome Aseptogyl, servì a sperimentare il nuovo motore a gasolio prodotto nello stabilimento Sofim di Foggia che di lì a poco sarebbe stato montato sulle 131 e sulle 132. Quello della versione raid era un 2,4 litri con 72 CV, preparato dalla Abarth, che consentiva una velocità di 140 km/h.



**PHOTOBOX - LE AUTO DEI LETTORI**



**Adriano Bachioni** Matra Bagheera - 1979



**Angelo Ferro** Fiat 124 Sport Spider - 1969



**Edoardo Gori** Autobianchi A112 Abarth - 1979



**Enrico Allara** Mercedes-Benz 560 SL Usa - 1987



**Andrea Bo** Fiat 500 F - 1970



LA LUCE SVELA CHI SEI



## DS 3 CON NUOVI FARI XENO FULL LED

Vera icona automobilistica, DS 3 esprime audacia e personalità. Oggi si evolve con i nuovi fari Xeno Full LED, una prima mondiale che associa le tecnologie LED e Xeno ai nuovi indicatori di direzione a scorrimento. Un'innovazione unica per il segmento. Brillante, magnetica e ultra personalizzabile, DS 3 con nuovi fari Xeno Full LED risveglierà il tuo alter-ego.

DS 3 1.4 VTi 95 GPL. Consumo su percorso misto: 5,9 l/100 Km (uso benzina) - 8,2 l/100 Km (uso GPL). Emissioni di CO<sub>2</sub> su percorso misto: 136 g/Km (uso benzina) - 129 g/Km (uso GPL). La foto è inserita a titolo informativo.

LABORATORIO SU RUOTE

# OGGETTO MARCIANTE NON IDENTIFICATO

Poche notizie attendibili e molte leggende avvolgevano questa famiglia di cinque prototipi allestiti dalla Touring per la Casa del Portello nel biennio 1952-53. L'unico con carrozzeria chiusa fu voluto da Rudolph Hruska: il risultato fu un'aerodinamica dell'altro mondo

Testo di **Alessandro Barteletti** - foto di **Paolo Carlini**



**Custodita ad Arese**

Telaio "00003", questa è l'unica delle cinque Disco Volante costruite a "vestire" una carrozzeria coupé. Insieme con la Spider "00001", appartiene alla collezione del Museo Storico Alfa Romeo.



Uomo non ha ancora messo piede sulla Luna e neppure sfiorato lo spazio, ma infranto la barriera del suono. E gli alieni di Orson Welles hanno invaso la Terra già da un pezzo. Conquiste epiche e storie di fantascienza scatenano l'immaginazione collettiva, in quegli anni di metà Novecento, e di presunti avvistamenti di oggetti volanti non identificati si perde il conto.

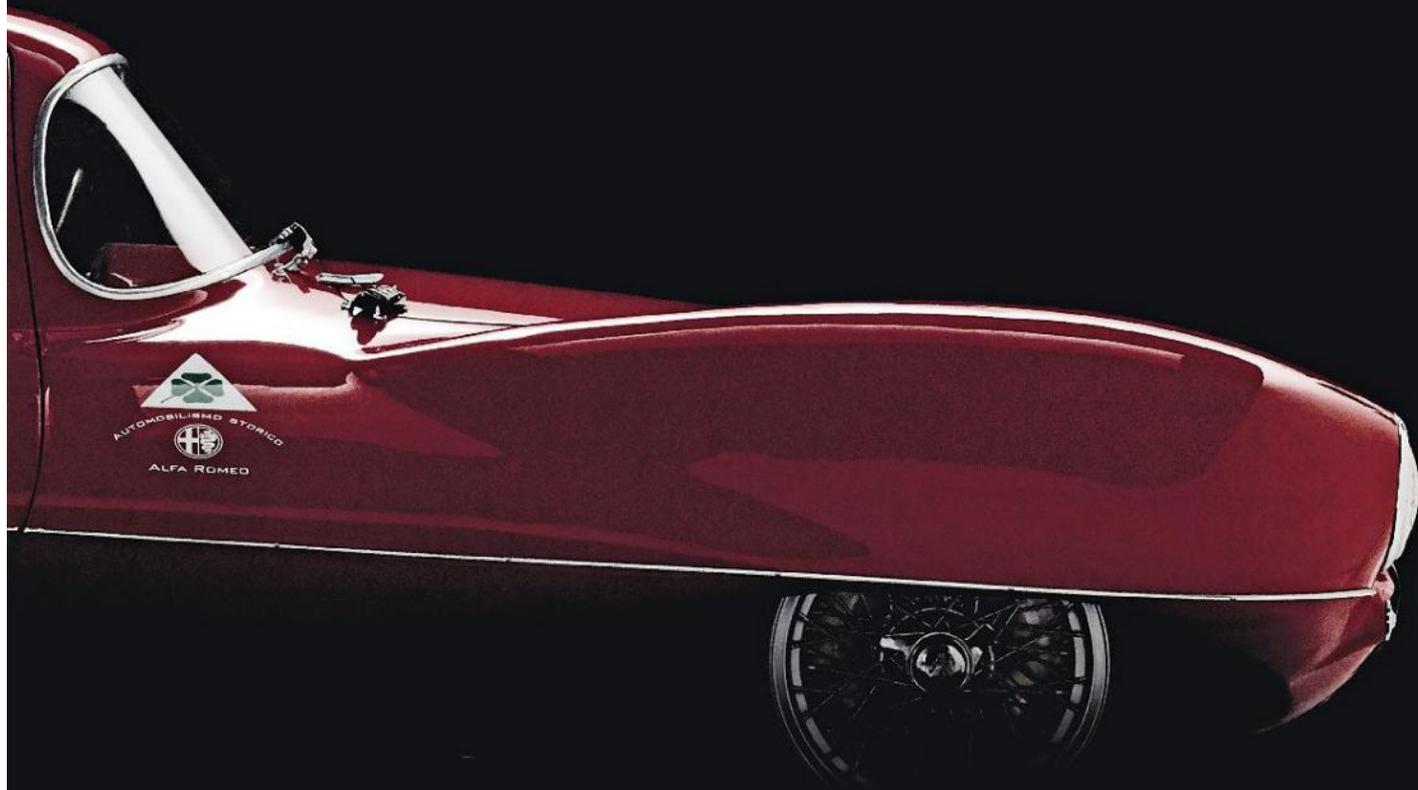
Un oggetto misterioso fa la sua apparizione anche a quote più basse, a livello strada si potrebbe dire. L'avvistamento ha data e coordinate precise: giugno 1952,

sulle curve e sui rettilinei dell'Autodromo di Monza.

La stampa ci andò a nozze davanti all'Ufo terrestre che l'Alfa Romeo e la carrozzeria Touring quel giorno svelarono. Della Disco Volante - questo il nome della 1900 tipo C52 - i cronisti scrissero esattamente le cose che vengono alla mente oggi quando ce la si trova di fronte: è un progetto che ha dell'incredibile. Per l'intuizione, il coraggio, la follia. La ricerca dell'aerodinamica perfetta partorita da un moto di creatività e ispirata dalle suggestioni della sua epoca. Dall'alto, dal basso, più da destra o da sinistra: i volumi, le proporzioni, le curve sembrano essere sempre diverse. In queste pagine vi mostra-

mo la versione Coupé del 1953, con motore di due litri, variante costruita in un singolo esemplare (vedi riquadro a pagina 40) e che appartiene alla collezione ufficiale del museo Alfa Romeo.

Strano il caso alle volte ma la Disco Volante, una vettura tanto suggestiva per nome e forme, ha del mistero anche nella sua storia. Due sono le cause: la perdita di documenti preziosi, finiti inceneriti dopo la chiusura della carrozzeria Touring negli anni Sessanta, e il tentativo, all'epoca, di attirare l'attenzione giocando su un effetto "top secret". Per ricostruirne i fatti ci siamo lasciati guidare dalle memorie di Carlo Felice Bianchi Anderloni (1916-2003), raccolte nel volume "Disco Volante" Ed. 





## L'aggiunta del padiglione migliorò le doti aerodinamiche della Spider

➔ Automobilia, che abbiamo rimesso in ordine con il supporto dei figli, Giovanni e Alberto, oggi impegnati con il Registro Internazionale Touring Superleggera.

L'“Area 51” dove la Disco Volante prese forma fu la sede della carrozzeria Touring, che dello studio delle linee e dell'aerodinamica aveva fatto il suo marchio di fabbrica. “Il peso è il nemico, la resistenza dell'aria è l'ostacolo”, era da sempre il motto dell'atelier. Gli stilisti della carrozzeria operarono in assoluta segretezza - si racconta - e in un affiatatissimo gioco di squadra con i tecnici dell'Alfa Romeo.

Per il Portello, a coordinare il progetto, scese in campo Gioacchino Colombo con un paio dei suoi uomini più fidati. Per la Touring

Carlo Felice Bianchi Anderloni, ovviamente, e Federico Formenti, responsabile del centro stile. Qualche visita fu concessa anche a Pasquale Gallo, l'allora presidente del Biscione. La stretta collaborazione tra Alfa e Touring fu importante perché permise di adattare nel migliore dei modi telaio e carrozzeria, realizzata con la tecnica Superleggera, cioè uno scheletro di sottili tubi d'acciaio saldati, rivestito da una “pelle” esterna in lega leggera, e fissato al telaio.

Nata nel 1952 con carrozzeria aperta tipo barchetta, la versione coupé della Disco Volante arrivò nel 1953 quando Rudolph Hruska entrò in quella squadra, subito dopo l'uscita di Colombo dal Portello. L'ingegnere ➔



### Natura corsaiola

Il posto guida è a destra, il cruscotto ospita termometro olio, contagiri, termometro acqua, manometro olio, indicatore livello carburante. Si noti l'angolo di apertura e la sagoma della porta (in alto, a sinistra), studiate per facilitare l'ingresso nella vettura.

### PRODUZIONE

Il nome **Disco Volante** fu registrato dalla Touring nell'autunno del 1952 per conto dell'Alfa Romeo, che ne poteva disporre a sua discrezione. Ciò ha generato spesso confusione perché il nome è stato spesso usato per indicare una famiglia allargata di vetture che includeva anche le successive 3000 CM carrozzate Colli e Boano. Qui, tuttavia, si fa riferimento solo agli esemplari prodotti da Touring nel 1952-53, con carrozzeria tipo Superleggera, e che riportano i seguenti telai.

#### Telaio n. 1359.00001

motore 4 cilindri 2 litri  
carrozzeria spider  
Museo Alfa Romeo, Arese

#### Telaio n. 1359.00002

motore 4 cilindri 2 litri  
carrozzeria spider  
“fianchi stretti”  
collezione privata

#### Telaio n. 1359.00003

motore 4 cilindri 2 litri  
carrozzeria coupé  
Museo Alfa Romeo, Arese

#### Telaio n. 1359.00011

motore 6 cilindri 3 litri  
carrozzeria spider  
Museo dell'Automobile  
di Torino

#### Telaio n. 1359.00012

motore 6 cilindri 3 litri  
carrozzeria spider  
storia sconosciuta

fonte:  
C.F. Bianchi Anderloni,  
“Disco Volante”, ed. Automobilia 1993



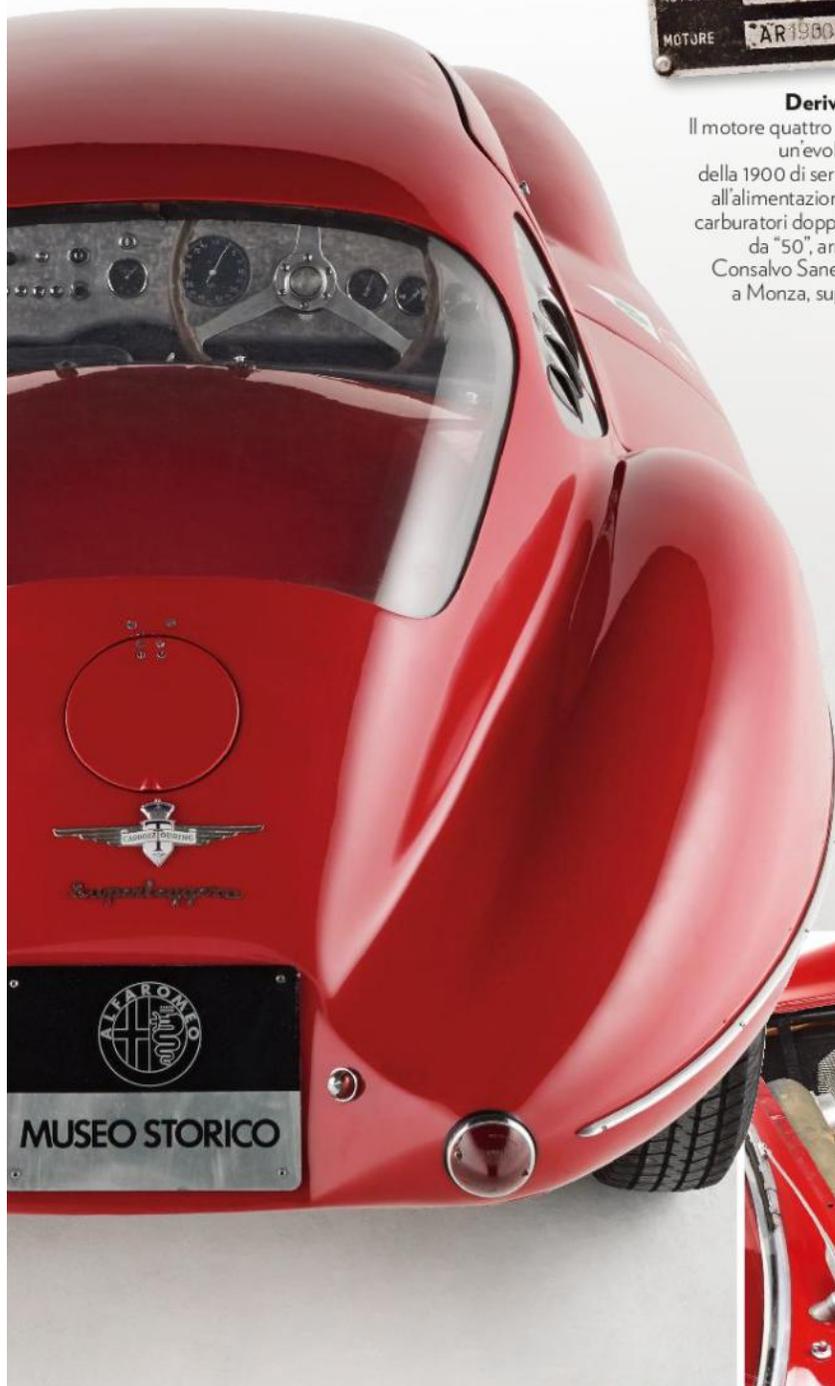


#### **Struttura Superleggera**

Le modanature che attraversano lo scudetto e i due tipici lobi laterali coprono l'ossatura della carrozzeria, realizzata secondo la filosofia costruttiva Superleggera.

Il padiglione si raccorda con la carrozzeria (a sinistra) cercando di ridurre la sezione maestra. Caratteristiche le feritoie per lo sfogo dell'aria ricavate nel finestrino laterale posteriore.





#### Derivato dalla serie

Il motore quattro cilindri di 2 litri è un'evoluzione di quello della 1900 di serie. Grazie anche all'alimentazione affidata a due carburatori doppio corpo Weber da "50", arriva a 158 cavalli. Consalvo Sanesi, durante i test a Monza, superò i 220 km/h.

## ↓ CARATTERISTICHE

**Motore** Anteriore, longitudinale - 4 cilindri in linea  
 Alesaggio 85 mm - Corsa 88 mm  
 Cilindrata 1997 cm<sup>3</sup>  
 Rapporto di compressione 8,7:1  
 Potenza 158 CV a 6500 giri/min  
 Distribuzione a 2 valvole per cilindro  
 Due assi a camme in testa (catena e ingranaggi di riduzione)  
 Due carburatori doppio corpo orizzontali Weber 50 DCO3  
 Raffreddamento ad acqua, 11 litri  
 Lubrificazione forzata, con radiatore olio (5,5 litri)  
 Impianto elettrico 12 V.

**Trasmissione** Trazione posteriore  
 Cambio a 4 rapporti  
 Leva di comando centrale  
 Frizione pluridisco a secco  
 Rapporto al ponte 10/39 (oppure 10/41)  
 Pneumatici 6,00 x 16  
 Cerchi a raggi, in lega leggera.

**Corpo vettura** Coupé 2 porte, 2 posti  
 Telaio tubolare con longheroni laterali  
 Carrozzeria a traliccio tipo Superleggera  
 Sosp. ant. a ruote indipendenti, bracci trasversali, bielle oblique, molle elicoidali  
 Sosp. post. a ruote indipendenti, bielle longitudinali e braccio centrale triangolare, molle elicoidali  
 Ammortizzatori idraulici telescopici  
 Freni a tamburo, imp. idraulico  
 Capacità serbatoio carburante 105 litri.

**Dimensioni e peso** Passo 2220 mm  
 Carreggiata ant. 1235 mm - post. 1200 mm  
 Lungh. 3950 mm (\*) - Largh. 1780 mm (\*)  
 Altezza 1064 mm (\*)  
 Peso in ordine di marcia 735 kg (\*).

**Prestazioni** Velocità massima oltre 220 km/h.

(\*) i dati si riferiscono alla versione Spider.



↳ austriaco, che vantava illustri trascorsi con la famiglia Porsche, l'Auto Union e la Cisitalia, e che neanche vent'anni più tardi avrebbe firmato proprio per il Biscione l'innovativo progetto Alfasud a trazione anteriore, s'innamorò della futuristica vettura e incoraggiò la realizzazione di due varianti. Mettere insieme la prima, la cosiddetta "fianchi stretti", con carrozzeria aperta fu facile: si trattava di semplificare ciò che già era stato fatto per

la Spider. Ne uscì una macchina più compatta e maneggevole.

La seconda, la Coupé appunto, fu realizzata aggiungendo alla originaria Disco Volante del 1952 un padiglione stretto, che va a restringersi verso l'alto per mantenere una sezione maestra minima e ottenere doti aerodinamiche di tutto rispetto. Per sfruttare risorse già esistenti e nel rispetto della tradizione che proprio in quegli anni nacque al Portel-

lo, sintetizzata dallo slogan "L'auto di famiglia che vince le corse", il motore derivava da quello della 1900 di serie.

I tecnici del Portello, con diversi accorgimenti, e ottenendo un incremento di cilindrata da 1884 a 1997 cm<sup>3</sup> con la modifica dell'alesaggio, trasformarono il quattro cilindri in un piccolo mostro da 158 cavalli; sul circuito di Monza, durante i collaudi, Consalvo Sanesi, al volante della Spider, otten-



ne una media sul giro di 164 km/h e superò i 220. E siccome - per riprendere le parole di Bianchi Anderloni - "l'appetito vien mangiando", fu approntata anche una variante con un 6 cilindri di tre litri (velocità media 177 km/h, massima 240) e passo allungato di venti centimetri. Si trattava di uno dei tre motori realizzati a fine anni 40 per lo studio della Tipo 1950, ossia la 6C 3000, l'erede della 6C 2500, il cui progetto fu presto accantona-

to. Forse per i risultati ottenuti a Monza, forse per l'attesa di un ritorno alle corse dell'Alfa che giusto un paio d'anni prima - nel '50 e '51 - s'era aggiudicata il Campionato del Mondo della neonata ma già prestigiosissima Formula 1, forse perché indotta dalle stesse Alfa e Touring a crederlo (perché faceva gioco), tutta la stampa ne parlò come di un'auto destinata alle competizioni. Ma nessuna Disco Volante avrebbe mai preso parte a una gara

(salvo qualche partecipazione privata della "fianchi stretti").

Fu una vettura laboratorio, un esercizio di stile e - come si direbbe oggi - un'operazione di marketing. Brillante e riuscitissima: per diversi anni a seguire, e soprattutto dagli Stati Uniti, continuarono ad arrivare lettere di clienti che chiedevano, impazienti, quando avrebbero potuto finalmente ordinare il loro... oggetto "marciante" non identificato. **R**

# YANKEE MILANO

Sembra un'eresia, ma guidare una Mustang nella metropoli lombarda regala piaceri inaspettati. Almeno così assicura Fabrizio Arlanch, che conosce la città meglio di un tassista e che della sua pony car elogia il sound e la souplesse del V8 di 4,7 litri. È una versione nata per l'esportazione ed è giunta in Italia da nuova. Nel 2013 è stata restaurata

Testo di **Fabrizio Greggio** - foto di **Wolfgang**



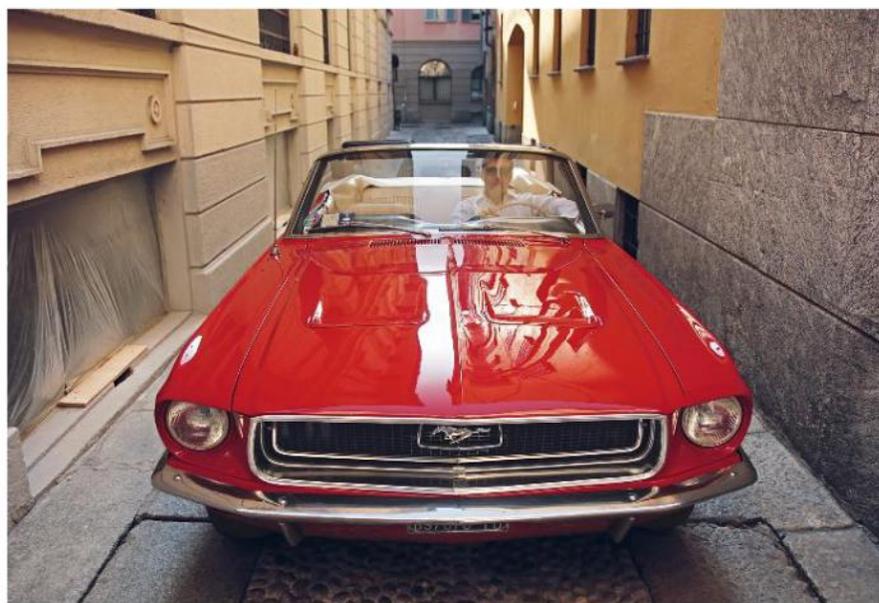
“Guidare la Mustang è piacevole sempre;  
la quarta marcia è lunga  
e rende superfluo usare il cambio”



**Destinazione europea**

Fabrizio Arlanch, milanese classe 1978, ha acquistato la Mustang nel 2006. La vettura nacque come versione per il mercato d'esportazione, come testimoniato dalla scala in km della strumentazione. Il cambio manuale a quattro marce era optional (di serie era a tre) e costava 184 dollari. Fabrizio è socio, oltre che del Cmae, del Classic Mustang Italy, associazione che riunisce i model year 1964-73.





**E** chi lo dice che la “storica” debba essere utilizzata solo per l’abituale gita fuoriporta durante il fine settimana? Fabrizio Arlanch, imprenditore milanese trentaseienne, non disdegna affatto di guidare la sua Ford Mustang Convertible model year 1968 nella trafficata Milano. “È la mia personale ‘lotta’ contro l’omologazione delle auto moderne, tutte argento o bianche, diesel, prive di una spiccata personalità. Ed è anche la mia sfida alle tante costosissime supercar che affollano scalpitando le vie del centro e che suscitano tra i passanti un interesse di gran lunga inferiore rispetto a quello destato dalla mia rossa convertibile. Certo a Milano è in corso una crociata contro l’automobile, vista dalle istituzioni come l’origine di tutti i mali; tuttavia a conoscere bene la città vi sono ancora delle oasi felici dove ritrovarsi e ‘passeggiare’ tranquillamente al volante della propria auto storica”.

Per Fabrizio l’acquisto della Mustang non è il coronamento di un sogno a lungo accarezzato, anzi avviene quasi per caso. “A metà anni Duemila - ricorda Fabrizio - decisi di vendere la mia Alfa Romeo GT e di comprare un’automobile d’epoca; dopo quindici anni come lettore di Ruoteclassiche era giunto il momento per compiere il grande passo. Inizialmente non avevo un’idea precisa: dapprima considerai la Lancia Flaminia Coupé, poi la Mercedes SL della serie R107, limitando però la ricerca solo alle versioni equipaggiate con motori V8. A un certo punto facendo due calcoli sui costi di gestione mi dissi: perché non osare e scegliere un’americana?”.

A dire il vero la decisione di mettersi in garage un’auto made in Usa non nasce dal nulla, bensì dalla passione che Fabrizio coltiva per gli Stati Uniti, da lui visitati in lungo e in largo più volte. “Possiamo definirla come una natu-

rale evoluzione; del resto il legame tra la cultura americana e le sue automobili è così stretto e indissolubile che per me era impossibile non rimanerne in qualche modo affascinato. Da perfetto neofita mi orientai subito su due icone del motorismo d’Oltreoceano: la Chevrolet Corvette e la Ford Mustang. Dopo aver esaminato numerose proposte, nel 2006 trova presso AutoClassic di Moncalieri (TO) la vettura giusta: una Mustang Convertible del 1968.

#### TORINESE DALLA NASCITA

“L’esemplare mi piaceva e si presentava originale, a eccezione del doppio scarico in luogo del singolo. Il model year 1968, pressoché identico al ‘67, è l’ultimo a conservare le linee pulite ed equilibrate della prima Mustang; nel 1969 infatti la sportiva Ford assume tratti più muscolosi e una connotazione decisamente più sportiva e aggressiva, a scapito però dell’eleganza. Nella scelta poi ha avuto un peso rilevante il fatto che fosse stata immatricolata da nuova in Italia, e precisamente a Torino; peccato che le targhe non siano più le originali del 1968 poiché l’anno successivo venne ritargata dal primo proprietario, presumibilmente per smarrimento. Purtroppo non sono riuscito a rintracciarlo; magari vedendo la sua macchina su Ruoteclassiche vorrà mettersi in contatto...”.

La nostra protagonista quindi è una versione prodotta per l’esportazione, come evidenziato dalla scala del tachimetro espressa in km; anche la dotazione tradisce la sua destinazione europea: mancano infatti optional quasi irrinunciabili per il pubblico americano, quali l’aria condizionata e il servosterzo, mentre sono presenti il servofreno e soprattutto il cambio manuale a 4 marce (che costava al tempo \$ 184). Tra gli accessori a pagamento ci sono anche il differenziale a slittamento limitato (\$ 79) e la capote ad azionamento elettrico (\$ 53). Sotto il “louvered hood” (optional a richiesta),

### Nel cuore della finanza

Guidare una "storica" a Milano ha un suo fascino (nella foto, Piazza Affari).

Il model year 1968 mantiene l'eleganza della prima versione del 1964. La capote elettrica era a richiesta; con sovrapprezzo era proposto anche il lunotto in vetro.

➔ ossia il cofano motore con i due sfoghi per l'aria al cui interno sono alloggiati gli indicatori di direzione, si cela il V8 "289" (4728 cm<sup>3</sup>) da 195 HP, alimentato da un carburatore doppio corpo, il più piccolo nella gamma dei V8 proposti, che comprendeva il "302", il "390", il "427" e il "428 Cobra Jet", disponibile però solo dal 1° aprile 1968.

### PUNTO DOLENTE SONO I FRENI

Quando viene acquistata da Fabrizio la vettura è vissuta, ma in ordine sia di carrozzeria sia di meccanica, tanto è vero che per sette anni viene utilizzata senza particolari problemi. "Ma nel 2013 la Mustang mostrava ormai inequivocabili i segni del tempo e quindi ho deciso di avviare un restauro integrale; la carrozzeria è stata portata a lamiera per eliminare alcuni punti di ruggine, localizzati soprattutto nelle porte, e riverniciata in una tonalità di rosso lievemente più chiaro rispetto all'originale Candyapple Red (codice T o 5T). I rivestimenti interni sono stati rimpiazzati con riproduzioni conformi alle specifiche d'origine per mate-



## ↓ CARATTERISTICHE

**Motore** Anteriore, longitudinale - 8 cilindri a V di 90°  
Alesaggio 101,60 mm - Corsa 72,89 mm  
Cilindrata 4728 cm<sup>3</sup>  
Rapporto di compressione 8,7:1  
Potenza 195 HP a 4600 giri/min  
Coppia 39,8 kgm a 2500 giri/min  
Distribuzione 2 valvole per cilindro  
Asse a camme centrale  
Carburatore Autolite doppio corpo  
Lubrificazione forzata a carter umido,  
capacità 3,8 litri  
Impianto elettrico 12 V, batteria 45 Ah.

**Trasmissione** Trazione posteriore  
Cambio manuale a 4 marce (optional)  
Leva di comando centrale  
Differenziale autobloccante (optional)  
Pneumatici 7,35-14  
Cerchi in lamiera.

**Corpo vettura** Cabriolet 2 porte, 4 posti  
Scocca portante  
Carrozzeria in acciaio  
Sosp. ant. a ruote indipendenti,  
bracci trasversali, molle elicoidali,  
barra stabilizzatrice  
Sosp. post. a ponte rigido,  
balestre semiellittiche longitudinali  
Ammortizzatori idraulici telescopici  
Freni a tamburo, servofreno (optional)  
Sterzo a circolazione di sfere  
Capacità serbatoio carburante 61 litri.

**Dimensioni e peso** Passo 2745 mm  
Carreggiata ant./post. 1485 mm  
Lungh. 4665 mm - Largh. 1800 mm  
Altezza 1305 mm  
Peso in ordine di marcia 1400 kg.

**Prestazioni** Velocità oltre 180 km/h  
Consumo medio 16/17 litri/100 km.

riale e disegno. Sostituita anche la capote, che probabilmente non era neppure quella di primo equipaggiamento. Ho voluto ripristinare ogni componente che non fosse irrimediabilmente compromesso; per i particolari irrecuperabili mi sono rivolto ai numerosi specialisti americani, presso i quali si trova veramente di tutto".

Nonostante le dimensioni, la Mustang si destreggia bene in città e la guida risulta rilassante grazie a un motore sufficientemente potente e a un cambio con una quarta marcia così lunga da non far rimpiangere la trasmissione automatica. Non è certo una sportiva brucia semafori, bensì l'ideale compagna per sfilare in souplesse accompagnati dalla sonorità del V8, la cui voce però non si impone in modo arrogante, neppure nelle strette viuzze del centro. Impossibile comunque passare inosservati, cosa che ovviamente non dispiace...

L'assenza del servosterzo, se in manovra impone un certo sforzo, in velocità rende l'avantreno piacevolmente 'pesante' dando una sensazione di maggior controllo. Ottimo il lavoro delle sospensioni, che filtrano bene le irregolarità del fondo, pavé compreso. La frenata è il punto dolente in quanto i tamburi fanno quel che possono. Ma chi acquista un'americana questo lo sa fin troppo bene. **R**



### Frecce integrate

Il doppio scarico non è originale. Col motore V8 di 4,7 litri ("289") l'impianto era singolo. A richiesta era proposto il cofano motore con sfoghi per l'aria ("louvered hood", a sinistra), all'interno dei quali venivano alloggiati gli indicatori di direzione.

# RUOTECLASSICHE

GIRA E RIGIRA L'ABBONAMENTO  
CONVIENE. SEMPRE!



# RUOTECLASSICHE

ASTE LE CENTO AUTO DEI RECORD • PROTAGONISTI BJÖRN WALDEGÅRD, IL MAGO DEI RALLY

ALFA ROMEO

## DISCO VOLANTE

LA REALTÀ OLTRE LA FANTASCIENZA

ABBIAMO GUIDATO  
FORD MUSTANG CONVERTIBILE  
FERRARI 288 GTO  
E TESTAROSSA  
PEUGEOT 306 CABRIOLET  
VOLVO 244 TURBO

EVENTI  
GRAN PREMIO NUVOLARI  
REVIVAL

AGGIORNATI

NATE PER CORRERE JAGUAR  
TUTTI I SEGRETI DEL PRO...

VIVI L'ESPERIENZA DI  
UNA LETTURA GLOBALE  
CON L'ABBONAMENTO  
ALL INCLUSIVE!

Su carta e sullo schermo del tuo  
smartphone, tablet o PC,  
RUOTECLASSICHE sarà sempre con te.

In più, in versione digitale:

- GRATIS fotogallery delle auto
- Condivisione dei contenuti



METTITI AL CENTRO DI UN MONDO DI VANTAGGI. APPROFITTANE!

Con la prima copia della rivista riceverai il codice per attivare l'accesso alla versione digitale semplicemente collegandoti al sito [www.ruoteclassiche.it/abbonati](http://www.ruoteclassiche.it/abbonati)

SCEGLI L'ABBINATA: PIÙ RISPARMIO E SEMPRE ALL INCLUSIVE!

SCONTO  
**31%**

RUOTECLASSICHE\* (12 numeri)  
+ QUATTORRUOTE\* (12 numeri)  
SOLO € 84,70\* invece di € 122,40

## ABBONATI ADESSO!

Compila e spedisce la cartolina allegata, è già affrancata.

O collegati al sito [store.edidomus.it](http://store.edidomus.it)

oppure telefona al

Numero Verde  
**800 001199**

(lunedì/venerdì ore 8.45 - 20.00  
sabato ore 8.45 - 13.00)

\* più versione digitale inclusa \* più € 3,90 di contributo spese spedizione (tutti i prezzi sono IVA inclusa)

**A NATE PER CORRERE JAGUAR LIGHTWEIGHT E TYPE (1963-2014)**



**MEZZO SECOLO DI ATTESA**

# RESUSCITATA!

Nel 1964 l'allestimento di una speciale GT derivata dalla E Type si fermò alla numero dodici, di diciotto pezzi previsti. Richiesta esaurita. A distanza di 50 anni, a Coventry torna in auge l'idea di portare a termine la serie. Il prototipo delle rimanenti sei che saranno realizzate è stato appena concluso, perfettamente fedele al progetto iniziale. Come ci racconta uno degli artefici dell'iniziativa

Testo di **Maurizio Schifano**



P

rimavera 2010, quartier generale Jaguar, a Whitley, presso Coventry: alcuni dirigenti si ritrovano per un cocktail. Dai tanti discorsi a ruota libera, tipici di certe occasioni, nasce l'idea di rimettere mano al progetto Lightweight: quello che tra il 1963 e il 1964 aveva dato origine a una piccola serie di GT derivate dalla E Type, per i "privati".

Una serie incompiuta, perché delle 18 vetture previste ne erano state allestite solo 12, semplicemente perché al momento la richiesta si era esaurita, nonostante i buoni risultati agonistici subito ottenuti alla 24 Ore di

Le Mans. "Ero convinto che dovessimo finire quel lavoro", spiega David Fairbairn, Strategy Integration Manager, che abbiamo intervistato per questo servizio, "anche se l'impresa non sarebbe stata facile". Alla Jaguar infatti della Lightweight E Type erano rimasti solo i disegni; le attrezzature per realizzarne i componenti esclusivi, dalla scocca in alluminio al motore col particolare monoblocco in lega leggera e la testa "wide angle", erano perdute; i valenti tecnici e soprattutto gli abili battilastra poi erano da tempo andati in pensione.

In compenso, in mano ai collezionisti erano rimaste quasi tutte le 12 vetture realizzate (addirittura 11 si dice), conservate in ottime condizioni, dato il loro valore, pari a diversi

milioni di sterline. "Era una sfida che dovevamo accettare e vincere, puntando sul fatto che solo noi avremmo potuto realizzare ancora delle autentiche Lightweight: nello specifico, solo e unicamente le 6 alle quali assegnare i 6 numeri di telaio rimasti in sospeso".

L'entusiasmo di David riuscì presto a coinvolgere i colleghi e lo studio di fattibilità del progetto dimostrò anche la sua remuneratività, alla luce del fatto che le vetture allestite potevano essere vendute a un prezzo adeguato. Ci sono voluti comunque quattro anni per formare alla Jaguar Heritage division (parte della nuova Special Operation division) il team di una decina di elementi, che avrebbe di fatto dovuto rea- ➤

### Alluminio a vista

Sul prototipo il pavimento e il tunnel della trasmissione non sono stati verniciati, per mettere in risalto l'alluminio della scocca. Plancia e volante, molto simili a quelli della E Type di serie, sono rigorosamente conformi agli originali. D'obbligo il rollbar e le cinture di sicurezza a 5 punti (in basso).

lizzare le attrezzature e le vetture: tecnici esperti addetti alla produzione della nuova F Type e specialisti addetti all'assemblaggio dei prototipi JLR, ma anche un ingegnere appena pensionato e subito richiamato in servizio. In questo lasso di tempo è stato pure creato un nuovo reparto nella sede storica della Jaguar di Browns Lane a Coventry, vicino allo storico Competitions Department, destinato in futuro anche alla manutenzione e al restauro di vetture storiche dei clienti. "Dovevamo far sì che queste 6 Lightweight risultassero non solo ai massimi livelli di qualità, come tutte quelle che attualmente produciamo, ma anche realmente 'autentiche'. A tale scopo abbiamo stabilito che era indispensabile ricorrere a materiali, a componentistica e a metodi di assemblaggio, nei limiti del possibile, identici a quelli in uso nel 1963". L'uso delle tecnologie più avanzate è stato però necessario per effettuare le scansioni della scocca e di tutti i componenti della carrozzeria di uno degli esemplari allestiti nel biennio 1963-64, indispensabile per ottenere un risultato davvero conforme. All'ini-

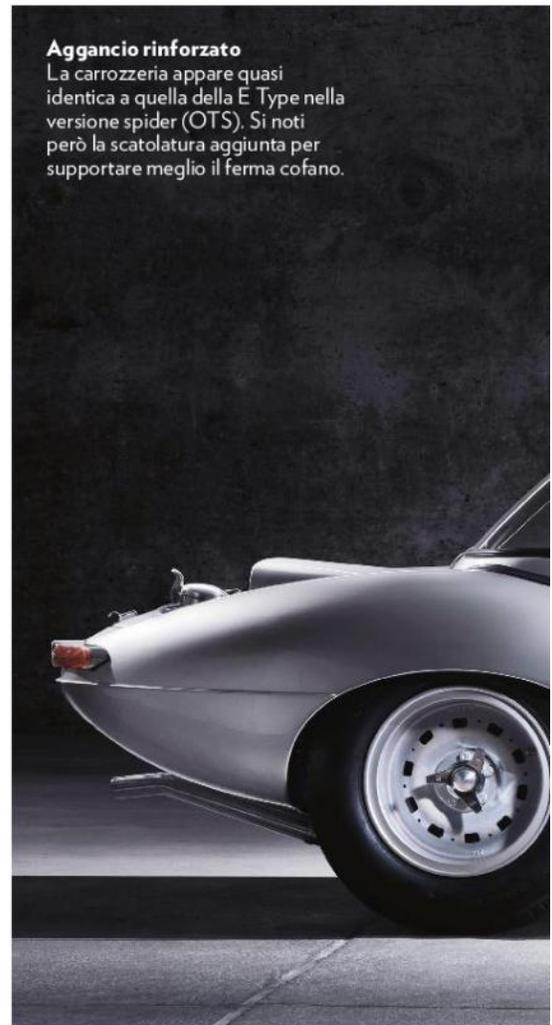


zio di agosto di quest'anno è stato completato il prototipo di questo lotto rimanente della Lightweight, che non reca alcun numero di telaio e che non sarà messo in vendita.

"Pochi giorni dopo, l'abbiamo esposto all'ingresso del Concorso di Eleganza di Pebble Beach", aggiunge David, "dove ha destato la più grande ammirazione. Allestite come vetture per le competizioni storiche, con la relativa omologazione Fia, le 6 Lightweight che realizzeremo rispecchieranno, in linea di massima, le specifiche della numero 12, prodotta

### Aggancio rinforzato

La carrozzeria appare quasi identica a quella della E Type nella versione spider (OTS). Si noti però la scatola aggiunta per supportare meglio il ferma cofano.



## LA COSTRUZIONE

# BATTUTA A MANO

La scocca è costituita da 230 parti, che saranno realizzate in gran parte nello stabilimento Jaguar di Whitley. Solo gli elementi di maggiori dimensioni saranno forniti da specialisti esterni, utilizzando attrezzature disegnate dalla Casa. La formatura dei lamierati esterni sarà effettuata battendo pannelli di alluminio su appositi stampi. Lo stesso avverrà per i cofani, le porte e l'hardtop, anch'essi in alluminio. Completata, la scocca sarà spedita a Gaydon per la verniciatura, e infine a Browns Lane per l'assemblaggio della meccanica e degli interni. Il motore della Lightweight derivava da quello della D Type, vittoriosa a Le Mans nel 1957, derivato a sua volta da quello della

XXK120 del 1948. Identiche la cilindrata e la testa "wide angle" con valvole maggiorate; specifico il monoblocco in alluminio anziché in ghisa. Questa particolare versione del 6 cilindri bialbero Jaguar sarà replicata ad hoc.



### Tecnologia d'epoca

La verniciatura del prototipo, a Gaydon (sopra); i collettori di scarico arroventati durante una prova del motore (a sinistra).

## ESPERIMENTO MK2

# CUSTOM D'AUTORE

**Fedeltà assoluta** all'originale per la Lightweight. Personalizzazione d'autore invece per la MK2, firmata da Ian Callum, responsabile del Jaguar's Advanced Design Studio, e realizzata partendo da un esemplare da restaurare. L'idea era di esaltare la purezza del disegno d'origine, interpretandolo in chiave più attuale ed eccitante. La vettura, esposta a Londra dal 3 al 5 settembre, è piaciuta a tal punto, che sarà prodotta in piccola serie. Ne parleremo in dettaglio in un prossimo articolo.



↓ **CARATTERISTICHE**

**Motore** Anteriore, longitudinale - 6 cilindri in linea  
 Alesaggio 88 mm  
 Corsa 106 mm  
 Cilindrata 3868 cm<sup>3</sup>  
 Rapporto di compressione 10:1  
 Potenza 340 HP a 6500 giri/min  
 Coppia 38,7 kgm a 4500 giri/min  
 Distribuzione a 2 alberi a camme in testa  
 3 carburatori doppio corpo Weber  
 4SDCO3; optional, iniezione meccanica Lucas  
 Accensione elettronica  
 Lubrificazione a carter secco, con radiatore  
 Raffreddamento ad acqua  
 Impianto elettrico 12V, batteria 62 Ah.

**Trasmissione** Trazione posteriore  
 Cambio Jaguar a 4 marce sincronizzate  
 Frizione monodisco a secco  
 Leva di comando centrale  
 Rapporto finale standard 3,31:1  
 Differenziale autobloccante Power-Lok  
 Pneumatici Dunlop "Racing CR65",  
 ant. 6.00 L15, post. 6.50 L15  
 Cerchi ruota Dunlop in magnesio.

**Corpo vettura** Spider 2 porte, 2 posti, hardtop amovibile  
 Monoscocca in alluminio,  
 telaio motore tubolare in acciaio  
 Carrozzeria in alluminio, rollbar in acciaio  
 Sospensioni anteriori a ruote indipendenti,  
 trapezi, barre di torsione longitudinali,  
 barra stabilizzatrice rinforzata  
 Sospensioni posteriori a ruote indipendenti,  
 semiassi oscillanti a doppia articolazione,  
 triangoli inferiori, doppie molle elicoidali  
 Ammortizzatori idraulici telescopici  
 rinforzati  
 Freni idraulici a disco Dunlop  
 Sterzo a cremagliera  
 Serbatoio carburante 64 litri.

**Dimensioni e peso** Passo 2440 mm  
 Carreggiata ant./post. 1270/1397 mm  
 Lunghezza 4453 mm  
 Larghezza 1700 mm  
 Altezza 1181 mm  
 Peso a vuoto 1000 kg.

Il prototipo è stato ultimato ad agosto. Non reca numero di telaio e non sarà messo in vendita. Svelato a Pebble Beach, ha riscosso ampi consensi



nel 1964, e comunque adatteranno le soluzioni dimostrate più efficienti sugli altri 11 esemplari che, costruiti a mano e realizzati con particolari voluti dai clienti, erano uno diverso dall'altro". In realtà saranno differenti l'uno dall'altro anche questi ultimi 6, che come uniche concessioni alla "modernità" adatteranno un motorino d'avviamento di attuale produzione e un serbatoio benzina di sicurezza, e che saranno personalizzati in base alle richieste degli acquirenti.

L'alimentazione, di base a 3 carburatori doppio corpo Weber, potrà avvalersi in alternativa di un'iniezione meccanica Lucas, omologata già all'epoca per la Lightweight, e il

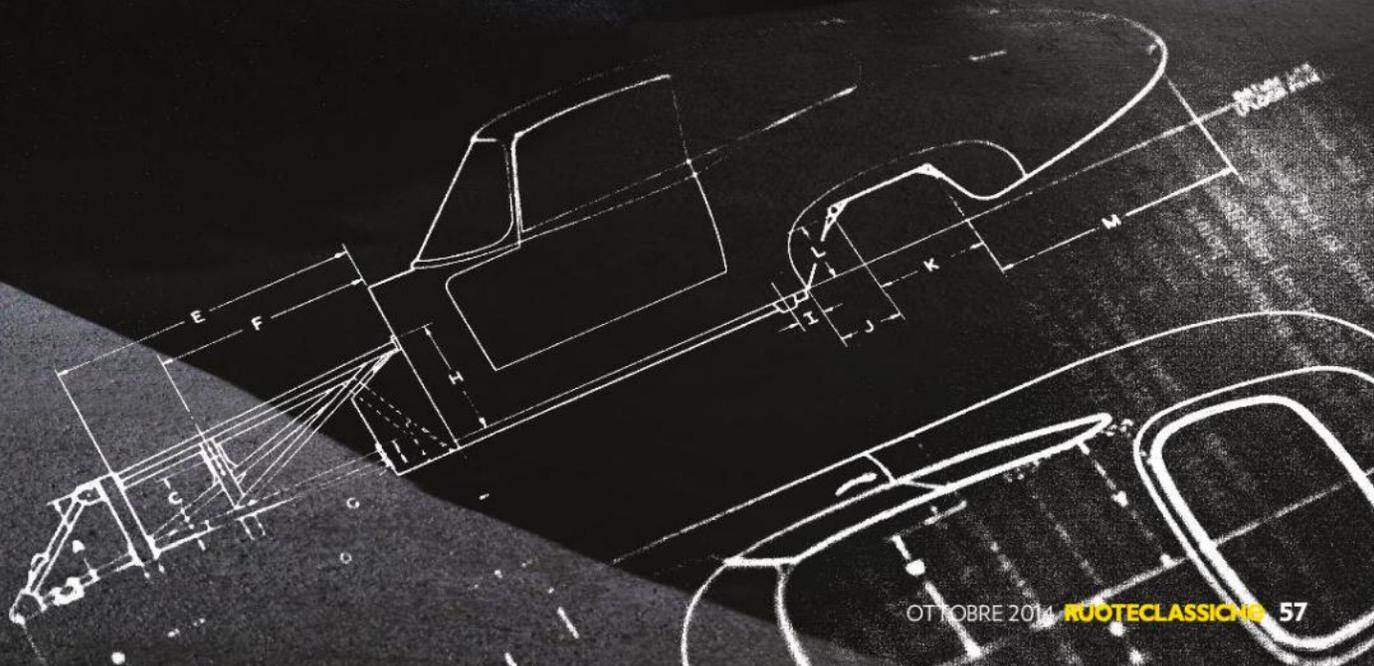
rapporto finale potrà essere scelto in un'ampia gamma. La speciale pelle Connolly che riveste i sedili e la console centrale, prodotta secondo le specifiche Jaguar degli anni 60, potrà essere scelta in una gamma di sette colori e l'allestimento interno, volutamente spartano, potrà essere più ricco e simile a quello della E Type di serie. Per quanto riguarda la carrozzeria il Jaguar's Advanced Design Studio, presieduto da Ian Callum, ha selezionato sei colori "heritage" consigliati: Carmine Red, Opalescent Grey Metallic, Silver Metallic, Opalescent Blue Metallic, British Racing Green e Old English White; tuttavia, su particolari richieste concordate con lo stesso Ian

Callum, sarà possibile ottenere altre tinte. Prima di essere consegnato, ciascun esemplare sarà sottoposto a un collaudo su strada, analogo a quello effettuato sul prototipo, ciò per verificare l'immediatezza di risposta dell'acceleratore, delle sterzo e dei freni, tanto di tutte le Jaguar di ieri e di oggi, accompagnata dal rombo cupo e pieno del fantastico 6 cilindri XK, che neanche in questa versione "racing" da oltre 300 CV risulta minaccioso, ma piuttosto rassicurante. Alla Jaguar non l'hanno dichiarato ufficialmente, ma pare che questi 6 esemplari siano già stati venduti, a cifre intorno ai 2.000.000 di sterline, ovvero 2.540.000 di euro. Bingo!



#### Sfida a Le Mans

Con la Lightweight Briggs Cunningham, in coppia con Bob Grossman, ottenne subito un buon risultato: 9° assoluto e 2° di categoria alla 24 Ore di Le Mans del 1963.



**A** **PROTAGONISTE** VOLVO 244 TURBO (1980-85)

**Look Total Black**

L'allestimento con profili e cornici in nero satinato è quello introdotto con la versione GLT model year 1981, caratterizzato anche dai fanali più larghi e dal vano targa nero. Con sovrapprezzo la vettura poteva essere ordinata anche in argento o rosso metallizzati. La scritta Intercooler rivela la presenza del relativo kit, aggiunto dall'attuale proprietario.



POTENZA CONTROLLATA

# SEDUZIONE SVEDESE

Negli anni 80 la 244 Turbo è stata una delle berline più desiderate dell'epoca. Fu tra le prime a essere dotata di un motore sovralimentato e con una filosofia vicina a quella dei nostri giorni. In più, è praticamente indistruttibile. Abbiamo scovato un esemplare full optional conservato con grande cura. E particolarmente raro

Testo di **Maurizio Schifano** - foto di **Thomas Maccabelli**

**I** bei cerchi in lega Virgo, con gomme ribassate, e la scritta sulla coda sono i particolari che, a prima vista, distinguono la Turbo da tutte le altre 244. Si notano bene sull'esemplare model year 1981 del nostro servizio: una rarità in Italia, perché appartiene al primo lotto venduto, quello equipaggiato col motore di 2,1 litri. Infatti con il model year 1982, lanciato nel settembre 1981, da noi la Turbo sarebbe arrivata con motore sotto i 2 litri, per beneficiare dell'Iva al 18% anziché al 35, ma con 10 CV in meno.

Costruita alla fine del 1980 e immatricolata a Roma nel febbraio 1981, questa 244 Turbo da undici anni appartiene a un "volvista" convinto, il quale, non contento dell'allestimento già molto completo (quello ricchissimo di serie con in più il condizionatore e l'interno in pelle optional), l'ha dotata di ogni possibile acces-

sorio, rigorosamente marcato Volvo. Di recente, anche del prezioso kit Intercooler Boost System, che la Casa offriva dal 1983, per portare la potenza a 170 CV, acquistato pezzo per pezzo su Internet con una lunga e paziente ricerca. Evidente nella vista di coda anche il gancio di traino, col coperchio dedicato, anch'esso aggiunto dal nostro "volvista"; per puro sfizio, perché non possiede né carrelli né roulotte, ma l'ha comunque fatto omologare.

E via così, perché sono tanti e alcuni davvero curiosi gli accessori, trovati in Svezia, Olanda, Stati Uniti e persino Australia, che ci illustra con fierezza l'attuale proprietario: l'impianto radio Top Executive a quattro altoparlanti, la plancia con tre strumenti supplementari, le calotte in policarbonato per proteggere i fari, il cofanetto portamonete da incassare sulla plancia, la lampada di lettura mappe e molto altro, per almeno 5000 euro, escluse le spese doganali e di spedizione. 

**Quadro supplementare**

Visibile sopra la plancia il quadro supplementare, con indicatore consumo carburante (vacuometro), voltmetro e termometro olio; era un optional della Casa, che l'attuale proprietario ha acquistato di recente. La selleria in pelle, solo nera, era a richiesta; di serie c'era il velluto argento.



↳ Molto interessante dunque questa 244 Turbo, messaci a disposizione tramite la Volvo Car Italia, perfettamente conservata e rara anche perché il colore nero della carrozzeria, specie sulla versione station wagon 245, per la Turbo rimase a catalogo solo un paio d'anni.

**IL TURBO DIVENTA UN MUST**

Nata per garantire maggiori prestazioni, un'esigenza sentita da una parte del pubblico Volvo in genere piuttosto "tranquillo", la 244 Turbo, lanciata nell'autunno del 1980, fu il primo modello di serie della Casa svedese ad adottare un motore a benzina sovralimentato. Fu preceduta da alcune vetture sperimentali a lungo collaudate dalla polizia locale. Alla fine degli anni 70, il turbocompressore, che aveva dato ottimi risultati nelle corse, stava diventando un must anche per le sportive stradali, una

"ricetta magica" che garantiva un incremento di potenza e di coppia, mantenendo contenuti i consumi e le emissioni, decisamente interessante alla luce di normative antinquinamento sempre più restrittive e di costi dei carburanti sempre più alti. La maggior parte delle Case l'aveva adottata su berline e supercar; nel 1978, proprio in Svezia, la Saab, per prima, l'aveva impiegata su una berlina. La Volvo non poteva essere da meno, ma per la versione più performante della serie 240 scelse di aumentare il tiro ai bassi e medi regimi più che la potenza, secondo una filosofia più vicina a quella di oggi che a quella di 35 anni fa.

Con l'applicazione del turbo, collettori di aspirazione e di scarico modificati, valvole di scarico al sodio, un profilo delle camme meno spinto e un rapporto di compressione ridotto da 9,3:1 a 7,5:1, che comportava pistoni di nuovo

disegno, il 4 cilindri in linea B21 E, già dotato di iniezione meccanica, fu trasformato nel B21 ET, con potenza massima di 155 CV anziché di 123 e una coppia massima di 24,5 kgm anziché di 16,5, erogate agli stessi regimi, secondo curve molto vicine a quelle del V6 B28 E di 2,8 litri aspirato di origine PRV, che equipaggiava la serie 260 e che non era così parco nei consumi. Al lancio, come model year '81, la berlina 244 Turbo era affiancata dalla 242 Turbo, a 2 porte, venduta praticamente solo negli USA e tolta di produzione nel 1984. Col model year '82 arrivò anche la 245 Turbo, la prima station wagon al mondo con questo tipo di motore; nel 1985 la 244 Turbo e la 245 Turbo uscirono dai listini.

Grazie all'ottimo cambio a 4 marce con overdrive, adottato su tutta la serie 240, la 244 Turbo resta una vettura piacevole e affidabile. Non c'è da meravigliarsi: è una Volvo. **R**

**INTERVISTA A MICHELE CRISCI, PRESIDENTE VOLVO CAR ITALIA**

**L'IMPORTANZA DELL'HERITAGE**

*Quando e perché Volvo ha intrapreso quello che Lei stesso ha definito un nuovo corso in merito all'attività legata alla Storia?*

"La decisione è maturata quest'anno, ma diciamo che ci stavamo pensando già da tempo. L'obiettivo del nuovo corso è valorizzare, quanto più possibile, il patrimonio storico di Volvo.

Un patrimonio enorme, che diventa strumento decisivo per dare autenticità ai prodotti di oggi e rafforzare il marchio".

*Oltre alla partecipazione, per la prima volta e in forma ufficiale, al Salone Auto Moto d'Epoca di Padova quali sono le iniziative nel breve e medio termine?*

"La partecipazione al Salone di Padova è un passaggio chiave del nostro nuovo percorso Heritage. Ma abbiamo anche rafforzato il Registro

Storico Volvo d'Epoca, l'organo che coordina le attività dei proprietari di Volvo storiche in Italia, portandolo più direttamente sotto il controllo di Volvo Car Italia per garantire la massima efficienza. Abbiamo inoltre iniziato a lavorare in sinergia con il Dipartimento Heritage di Volvo Car Group. Il tutto darà come frutto una serie di attività ancora più mirate per gli anni a venire, con la partecipazione alle gare più prestigiose con le nostre auto seguite dalla Scuderia del Registro Volvo e la presenza in eventi lifestyle".

*Quali di queste iniziative riguardano Volvo in Italia?*

"Tutte le attività menzionate riguardano Volvo Car Italia e il mercato italiano, anche se svolte in collaborazione con la Casa madre".

*Volvo ha in programma di riprodurre e di*

*commercializzare attraverso i propri concessionari lotti di ricambi originali per i modelli storici?*

"Questo accade già e da tempo; Volvo Cars produce infatti i ricambi per mantenere in efficienza tutte le vetture d'epoca esistenti. In Italia non abbiamo la necessità di attivare i concessionari su questo fronte: ciascun proprietario, con l'aiuto del nostro Registro Storico, può reperire tutti le parti di cui ha bisogno".

*Volvo ha intenzione di creare un proprio centro di restauro per le vetture storiche appartenenti ai clienti?*

"Non è nei nostri piani, anche perché ciascun proprietario di vetture Volvo ha i propri fornitori di fiducia per questo genere di necessità".



## ↓ CARATTERISTICHE (1981)

**Motore** Ant. longitudinale - 4 cilindri in linea B21 ET  
Alésaggio 92 mm - Corsa 80 mm  
Cilindrata 2127 cm<sup>3</sup>  
Rapporto di compressione 7,5:1  
Potenza 155 CV DIN a 5500 giri/min  
Coppia 24,5 kgm DIN a 3750 giri/min  
Distribuzione ad albero a camme in testa  
Iniezione meccanica Bosch K-Jetronic  
Turbocompressore TB 03  
Accensione elettronica a transistor  
Lubrificazione forzata, 3,8 litri  
Raffreddamento ad acqua, 9,5 litri  
Impianto elettrico 12 V, batteria 60 Ah.

**Trasmissione** Trazione posteriore  
Cambio a 4 marce sincronizzate,  
overdrive sulla 4<sup>a</sup> marcia  
Leva di comando centrale  
Frizione monodisco a secco  
Rapporto al ponte 3,73:1  
Pneumatici 195/60 HR15  
Cerchi 6x15" Virgo in lega leggera.

**Corpo vettura** Berlina, 4 porte, 5 posti  
Carrozzeria portante in acciaio  
Sospensioni anteriori a ruote indipendenti,  
montanti McPherson, barra stabilizzatrice  
Sospensioni posteriori a ponte rigido,  
puntoni long., molle elicoidali,  
doppi puntoni di reazione, barra Panhard  
Ammortizzatori idraulici telescopici rinforzati  
Freni idraulici a disco, ant. autoventilanti,  
doppio circuito "triangolare", servocomando  
Sterzo a cremagliera, servocomando  
Serbatoio carburante 60 litri.

**Dimensioni e peso** Passo 2640 mm  
Carreggiata ant./post. 1430/1360 mm  
Lungh. 4790 mm - Largh. 1710 mm  
Altezza 1430 mm - Peso a vuoto 1340 kg.

**Prestazioni** Velocità 190 km/h (in 4<sup>a</sup> marcia, senza  
overdrive)  
Accelerazione 0-100 km/h in 9 secondi  
Consumo medio 11,8 l/100 km.

L'assetto e i pneumatici ribassati conferiscono un aspetto sportivo. Ma l'erogazione del motore è tutt'altro che cattiva



### Limitata dalla stazza

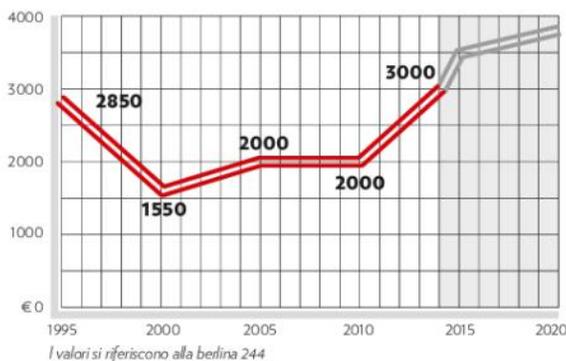
Piacevole da guidare sul misto veloce, la 244 Turbo mette un po' in imbarazzo sul misto stretto per via della sua stazza. La tenuta però, almeno su fondo asciutto e pulito, rimane buona.



# Le 2,1 litri sono le più ambite

*Il motore di maggior cubatura e più potente delle prime arrivate in Italia dà maggiori soddisfazioni. L'affidabilità resta elevata, nonostante la complessità costruttiva*

## VALORE NEL TEMPO



**Le berline della serie 240** non sono mai state amate dagli italiani, che preferivano di gran lunga le station wagon, quotate nell'usato fino al 45% in più. Non fa eccezione la 244 Turbo, che "storica" fin dal 1995, resta la versione più apprezzata. Oggi il suo valore coincide con quello della wagon 245 Turbo, come avviene per tutte le versioni della serie 240. Si tratta di cifre contenute, che rispecchiano un interesse basso; tuttavia a esemplari perfetti come quello del servizio è lecito attribuire un valore maggiore di oltre il 50%.

## RESTAURO

### ETERNA O QUASI

**La durata delle Volvo** è proverbiale. Le 240 erano tra le poche auto al mondo davvero protette dalla ruggine, grazie a trattamenti dei lamierati e ad accorgimenti costruttivi efficaci, come i rivestimenti dei passaruota in plastica, la verniciatura trasparente antiruggine dentro le portiere e i passaggi d'aria per la ventilazione all'interno delle stesse e dei longheroni. Perciò anche dopo 35 anni di servizio, come quelli attribuibili alle prime Turbo, sono ben pochi i casi di carrozzerie con fenomeni importanti di corrosione. I problemi maggiori per le Turbo potrebbero sorgere nel caso fosse necessario sostituire i profili esterni, quelli con finitura nera comuni solo alla versione GLT, perché alcuni di essi sono oggi molto rari; lo stesso vale per parti specifiche dell'interno, come il rivestimento del cielo e le relative maniglie, anch'essi neri. Per quanto riguarda la meccanica e l'elettronica di bordo colpisce l'affidabilità nel tempo: rarissimi i guasti al turbocompressore e alla moltitudine di comandi e dispositivi elettrici. Qualche dispiacere lo possono dare l'impianto di alimentazione e quello d'iniezione, per l'inevitabile usura; i ricambi comunque si trovano, sebbene a prezzi elevati.

## NE HANNO SCRITTO

**Quattroruote**, agosto 1982,  
Prova su strada: Volvo 244 Turbo.

**Ruoteclassiche**, giugno 2011,  
Protagoniste: Volvo 242 GT-245  
GL 1979.

**Ruoteclassiche**, agosto 2013,  
Protagoniste: Volvo Super Polar  
1991.

**Volvo - Le automobili dagli  
anni Venti agli anni Ottanta**,  
Libreria dell'Automobile 1985,  
autore Björn-Eric Lindh, testo  
in italiano, 232 pagine, 18 euro,  
su eBay.

## VITA DI CLUB

**Registro Italiano Volvo 240**,  
[www.volvo240.it/registro.html](http://www.volvo240.it/registro.html)  
Sodalizio fondato da appassionati nel  
2011, conta circa 160 iscritti e collabora  
attivamente con il Registro Italiano  
Volvo d'Epoca.

**Registro Italiano Volvo d'Epoca**,  
[www.volvoautoitalia.it/epoca/registro.asp](http://www.volvoautoitalia.it/epoca/registro.asp)  
Associazione con sede a Bologna, voluta  
da Volvo Car Italia nel 1994, che riunisce  
e valorizza le Volvo d'interesse storico  
presenti in Italia, fornendo assistenza  
per il reperimento di ricambi e il restauro.  
All'inizio degli anni 2000 ha costituito la  
Scuderia Volvo, affiliata ACI/CSAI, che  
dispone di 4 vetture, da affidare a piloti  
che sappiano tenere alta la bandiera della  
Casa nelle gare di regolarità. Segretario  
storico del club, che oggi conta circa  
900 iscritti, è Walther Lombardi.



Rara in assoluto e in Italia in particolare, la versione più sportiva della serie 240 è anche la più interessante sul piano collezionistico



## LA PAGELLA

Fascino **	Prezzo ****	Costo di gestione **	Uso quotidiano ****	Affidabilità *****	Ricambi ***	Attività dei club *****
L'attrattiva e la grinta non sono quelle di altre berline turbo contemporanee e successive. L'immagine di solidità, tipica della serie 240, è comunque apprezzabile, anche se molti alla berlina preferiscono la station wagon.	Le quotazioni attuali sono irrisorie se paragonate alla sostanza e ai contenuti tecnici di questa automobile. Va poi tenuto conto che in teoria, grazie alla sua fruibilità e affidabilità, la Turbo potrebbe anche essere l'unica vettura di famiglia.	Il consumo delle Volvo non era certo contenuto e quello della Turbo, quando si tira un po', risulta ben superiore al valore dichiarato dalla Casa. La manutenzione potrebbe sicuramente essere onerosa, ma per fortuna la necessità di interventi è minima.	Comoda, spaziosa e facile da guidare è adatta a qualsiasi utilizzo quotidiano. Il peso e l'assetto la rendono un po' impacciata sui percorsi molto tortuosi; meglio i trasferimenti autostradali, dove il tiro formidabile consente ancora oggi sorpassi in tutta sicurezza.	La presenza del turbo non deve far pensare alla fragilità che affliggeva talune concorrenti dell'epoca. I progettisti di Malmö avevano studiato a fondo tutti gli accorgimenti per evitare inconvenienti. Tranquilli, questa Volvo non vi lascerà mai a piedi.	Molti sono forniti dalla Casa, che ha un magazzino dedicato, ma i tempi sono lunghi. Difficili da reperire sono invece certi ricambi specifici della Turbo, come le parti dell'allestimento esterno ed interno di colore nero e i pistoni; altri si trovano, ma a caro prezzo.	Grazie all'iniziativa della filiale locale, anche in Italia i cultori delle Volvo possono contare su un sodalizio serio e ufficialmente riconosciuto dalla Casa, che organizza anche attività culturali e sportive. Per la serie 240, come già citato, c'è poi un registro dedicato.



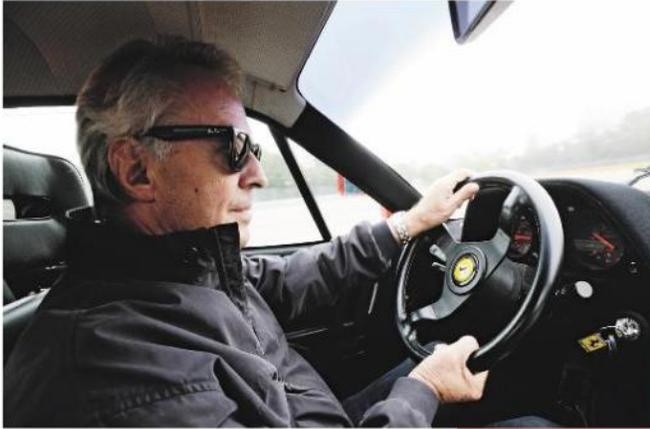
SFIDA IN PISTA A FIORANO

# DESTINI DIVERSI

Abbiamo portato sul circuito privato della Ferrari due icone di Maranello degli anni Ottanta, desiderate ieri come oggi. Dario Benuzzi, storico collaudatore di sviluppo del Cavallino, le ha provate per noi: più docile la Testarossa, più estrema la GTO. I valori attuali però sono molto distanti

Testo e foto di **Alessandro Barteletti**





“Acceleri e i rumori dello scarico e dell’aspirazione ti sovrastano. Guidando oggi la GTO penso che avevamo fatto una gran macchina”

I sogni si realizzano. Abbiamo le prove. La prima è il cancello della Pista di Fiorano, il circuito privato della Ferrari, che si spalanca davanti a noi. La seconda l’immagine nello specchietto che riflette la presa d’aria sul fianco della 288 GTO, dove siamo seduti, e il muso della Testarossa che ci sta seguendo. La terza la parlata inequivocabilmente modenese dell’uomo al volante. L’uomo è Dario Benuzzi, classe 1946, collaudatore di sviluppo, in Ferrari dal 1971. E un paio di Rayban sempre sul naso.

Trenta e quarantenni di oggi hanno - abbiamo - una cosa in comune. La Ferrari 288 GTO e la Ferrari Testarossa le abbiamo possedute tutti. Nella versione diciotto volte più piccola del vero, certo, ma faceva poca differenza. A terra su un tappeto che graffiava come l’asfalto di Monza, o su un lato della scrivania dove si spendevano interi pomeriggioni di studio, nella nostra testa, da sotto quei cofani in scala, usciva lo stesso boato che il V8 biturbo della 288 GTO e il 12 cilindri boxer aspirato della Testarossa fanno sul serio.

Nel trentesimo anno dalla loro nascita, l’uomo che può vantare il merito e... la “colpa” di come queste due vetture vanno, ce li ha fatti sentire. Dario Benuzzi, dicevamo è stato il collaudatore di sviluppo di vetture del Cavallino tra le più memorabili. “Il mestiere più bello del mondo”, dice lui. Significa che i rettilinei, le staccate, le curve di Fiorano le conosce meglio delle sue tasche. Le ha fatte milioni di volte per levigare ogni possibile difetto e plasmare il carattere che ogni nuova vettura, nella testa dei progettisti, deve avere.

Accomunate dall’anno di nascita - il 1984, appunto - e dai nomi che rievocano due miti della tradizione del Cavallino (la 250 Testa Rossa del 1957 e la 250 GTO del 1962), quelli della 288 GTO e della Testarossa sono due caratteri forti, definiti, e molto diversi. “La GTO era la vettura che si doveva impor- ➤





### La prima hypercar del Cavallino

La GTO ha interno in pelle nera con rivestimento della parte superiore della plancia opaco per evitare i riflessi sul parabrezza. Questo esemplare è stato immatricolato nel febbraio del 1985. Appartiene, dal 2010, a due collezionisti - padre e figlio - modenesi. Primo proprietario fu Pietro Barilla (per questo la targa Parma). Nella foto a sinistra, Dario Benuzzi al volante.





“La Testarossa ha tutta un'altra indole. Il suo motore a dodici cilindri ha grandi prestazioni, ma è docile. Il suo terreno ideale è l'autostrada”

re a quei tempi per prestazioni elevate”, conferma Benuzzi. “La Testarossa, sempre molto veloce, si orientava verso un mercato e una clientela con esigenze meno sportive”. Insomma: la prima per la pista, la seconda per la strada (e l'autostrada).

La 288 GTO nasce infatti con un obiettivo ben preciso: 200 vetture per ottenere l'omologazione Gruppo B. Le corse, in realtà, non le farà ma l'obiettivo lo raggiunge e lo supera, con 272 esemplari prodotti. Pininfarina - neanche a dirlo - con la mano di Leonardo Fioravanti ha fatto un capolavoro. Ha preso una 308 GTB e l'ha resa più muscolosa, più aerodinamica, più “forte” nelle linee. C'è anche il richiamo al passato, con lo sfogo d'aria a fine fiancata “rubato” alla GTO del 1962.

Inevitabile chiedere a Benuzzi che cosa si prova a riprendere quel volante trent'anni dopo. “Per un attimo c'è l'emozione di una cosa del passato che ritorna, poi dai gas e una sensazione più forte e ‘reale’ ti sovrasta. Il sound, lo scarico, l'aspirazione, la prontezza... ti viene da dire ‘Cavolo però, trent'anni fa abbiamo fatto proprio una gran macchina’”. In effetti c'è un po' di Formula 1 qui sotto. Ci sono soluzioni, materiali, prestazioni. Lo spirito. Il telaio è tubolare e il motore V8 di 2,9 litri è sovralimentato da due turbo. Un vero purosangue che, senza chiedere aiuto all'elettronica, scarica a terra 400 cavalli e ha regalato alla GTO un record: essere la prima vettura stradale di serie della storia a superare il muro dei trecento all'ora (305 km/h per l'esattezza). “Neanche 1200 chili sulla bilancia, rapporti peso/potenza così sulle vetture di oggi non li vedi più”, riflette Benuzzi.

Se la 288 GTO brilla di luce propria, la Testarossa non è certo rimasta nell'ombra. Ha preso una strada differente perché - l'abbiamo detto - diverse erano le sue origini e la sua indole. “Altra gran macchina ma più sfruttabile”, spiega Benuzzi. È l'erede della 512 BB (Berlinetta Boxer) da cui ha preso





### Brutale ma di classe

La pelle beige rende l'abitacolo molto elegante. I due specchi retrovisori alla base dei montanti caratterizzano il primo ritocco estetico al quale fu sottoposta la Testarossa. (questa, del 1987, è di un collezionista di Maranello). Nella pagina accanto, ancora Benuzzi alla guida.



## Da nuova, la GTO costava una trentina di milioni di lire più della Testarossa. Oggi punta verso il milione di euro. La Testarossa è ferma a cinquantamila

➔ il 12 cilindri contrapposti di 4,9 litri che qui, però, ha quattro valvole per cilindro e i coperchi delle punterie verniciati, ovviamente, di rosso. I cavalli sono 390, fa i 290 all'ora e lo 0-100 in 5,7 secondi. Ma ciò che al Salone di Parigi, quando venne svelata nell'ottobre del 1984, attirò di più l'attenzione fu la linea. "Di rottura", come dichiarò Pininfarina: è spigolosa, slanciata e al tempo stesso larghissima, con una carreggiata posteriore che supera l'anteriore di quasi 15 centimetri. Poi c'è il tema delle griglie, che dominano le fiancate (con la funzione di presa d'aria per il raffreddamento dei due radiatori dell'acqua) e la coda, dove una personalissima fascia orizzontale copre i gruppi ottici.

Ciò che forse nel 1984 più avvicinava 288 GTO e Testarossa era il prezzo: 194 milioni di lire la prima, 161 milioni la seconda. Ironia della sorte, proprio il valore è l'aspetto che oggi le allontana. "Hanno seguito strade molto diverse", conferma Antonio Ghini, direttore del Museo Ferrari di Maranello e del Museo Enzo Ferrari Modena. Se una Testarossa è quotata sui 50.000 euro, infatti, la 288 GTO è vicina ai 700.000 (e punta al milione). La GTO è la prima delle hypercar del Cavallino, vetture cioè estreme prodotte in un numero di esemplari molto basso (dinastia oggi rappresentata da LaFerrari dopo F40, F50 ed Enzo).

"Capostipite da una parte, produzione limitata dall'altra: per chi volesse tutta la serie, la GTO è proprio la più difficile da trovare", afferma ancora Ghini. Che della Testarossa, invece, esalta l'aspetto stilistico: "Sergio Pininfarina diceva: una carrozzeria deve essere innovativa ma non estrema. La Testarossa, figlia di un certo esibizionismo degli anni 80, dell'edonismo regaliano, invece era anche estrema". È solo il fatto di essere stata prodotta fino al 1991 (senza considerare le successive evoluzioni 512 TR e F512 M), cioè per sette anni e in un numero consistente di esemplari (7177 pezzi), che la rende un oggetto del desiderio più abbordabile. "Entrambe - conclude Ghini - hanno comunque il valore di rappresentare quella filosofia che voleva la Ferrari col motore posteriore centrale, rinunciando a qualunque genere di confort pur di favorire le prestazioni: sono le esponenti di uno stile e di un ciclo tecnico che ormai s'è concluso". **R**



*Si ringrazia l'Autofficina Bonini che ha messo a disposizione la 288 GTO e la Toni Auto che ci ha fornito la Testarossa.*



↓ **288 GTO**

**Motore** Post. centrale, longitudinale - V8 di 90°  
 Alesaggio 80 mm - Corsa 71 mm  
 Cilindrata 2855 cm<sup>3</sup>, 32 valvole  
 Rapporto di compressione 7,6:1  
 Potenza 400 CV DIN a 7000 giri/min.  
 Coppia 50,6 kgm a 3800 giri/min.  
 Due assi a camme in testa per bancata  
 Iniezione/acc. elettr. Weber-Marelli IAW  
 Due turbocompressori IHI con intercooler  
 Raffreddamento ad acqua, 18 litri  
 Carter secco, radiatore olio, 8 kg.

**Trasmissione** Trazione posteriore  
 Cambio meccanico a 5 rapporti  
 Frizione bidisco a secco  
 Differenziale autobloccante  
 Pneumatici anteriori 225/55 VR16 -  
 posteriore 265/50 VR16.

**Corpo vettura** Coupé 2 porte, 2 posti  
 Telaio tubolare in acciaio  
 Carroz. in lega e materiali compositi  
 Sospensioni ant. e post. a ruote  
 indipendenti, quadrilateri trasversali, molle  
 elicoidali, barra stabilizzatrice  
 Ammortizzatori idraulici  
 Freni a disco autoventilati  
 Capacità serbatoio 120 litri.

**Dimensioni e peso** Passo 2450 mm - Lungh. 4290 mm  
 Largh. 1910 mm - Altezza 1120 mm  
 Peso a vuoto 1160 kg.

**Prestazioni** Velocità massima 305 km/h  
 Accelerazione 0-100 km/h 4,9 sec.



↓ **TESTAROSSA**

**Motore** Post. centrale, longitudinale - 12 cil. boxer  
 Alesaggio 82 mm - Corsa 78 mm  
 Cilindrata 4943 cm<sup>3</sup>, 48 valvole  
 Rapporto di compressione 9,3:1  
 Potenza 390 CV DIN a 6800 giri/min.  
 Coppia 50 kgm a 4500 giri/min.  
 4 valvole per cilindro  
 Due assi a camme in testa per bancata  
 Iniezione mecc. multipoint Bosch K-Jetronic  
 Raffreddamento ad acqua, 22 litri  
 Carter secco, radiatore olio, 13 litri

**Trasmissione** Trazione posteriore  
 Cambio meccanico a 5 rapporti  
 Frizione bidisco a secco  
 Differenziale autobloccante  
 Pneumatici anteriori 225/50 VR16 -  
 posteriore 255/50 VR16.

**Corpo vettura** Berlinetta 2 porte, 2 posti  
 Telaio tubolare in acciaio  
 Carrozzeria in acciaio e lega leggera  
 Sospensioni ant. e post. a ruote  
 indipendenti, quadrilateri deformabili,  
 molle elicoidali, barra stabilizzatrice  
 Ammortizzatori idraulici telescopici  
 Freni a disco autoventilati  
 Capacità serbatoio 120 litri.

**Dimensioni e peso** Passo 2550 mm - Lungh. 4485 mm -  
 Largh. 1980 mm - Altezza 1130 mm  
 Peso a vuoto 1502 kg.

**Prestazioni** Velocità massima 290 km/h  
 Accelerazione 0-100 km/h 5,7 sec.



#### A casa del Drake

La 288 GTO e la Testarossa a Fiorano davanti alla palazzina dove Enzo Ferrari seguiva personalmente le attività sul circuito di Fiorano e, attraverso la televisione, i gran premi.

**LA SPECIALITÀ DI SOCHAUX**

# VAL LA PENA RISCOPRIRLA

La Casa del Leone si è sempre distinta per le sue cabriolet nate dalla collaborazione con Pininfarina. Non fa eccezione la 306, che oltre alla firma prestigiosa, mette sul piatto una elevata affidabilità meccanica, una notevole cura costruttiva e un'abitabilità invidiabile

Testo di **Marco Di Pietro**





**Si paga tutto a parte**

La dotazione delle prime 306 Cabriolet non era molto generosa: si pagavano a parte l'ABS (2,1 milioni di lire), l'airbag (742.000 lire), il climatizzatore manuale (2,2 milioni) e la selleria in pelle (1.643.000 lire), peraltro abbastanza richiesta in Italia, dove gli esemplari full optional sono diffusi.



**P**er entrare nel novero delle youngtimer a un'automobile non basta trovarsi nel limbo che accoglie le vetture troppo vecchie per essere considerate usate, ma troppo recenti per fregiarsi dello status di "storiche". Occorre che questa automobile presenti una qualche raffinatezza tecnica, un qualche pregio stilistico, che sia l'erede di una tradizione consolidata della Casa costruttrice oppure che sia stata prodotta in serie limitata. Senza almeno uno di questi elementi, un'auto è destinata quasi certamente all'oblio.

La Peugeot 306 Cabriolet ha le credenziali per vedersi riconosciuto il titolo di youngtimer. La 306 si inserisce infatti in un filone, quello delle vetture scoperte di media cilindrata, che per Peugeot è sempre stato un elemento qualificante, fin dall'anteguerra. Una tradizione che all'indomani dell'ultimo conflitto mondiale si è consolidata grazie alla collaborazione con uno dei più celebri maestri carrozzieri italiani, Pininfarina. La firma dell'atelier torinese è dunque il secondo elemento che rende la 306 un'auto interessante. La sua linea è morbida ed equilibrata: evoca tranquille passeggiate in campagna, in montagna o in riva al mare. Il suo abitacolo, curato negli assemblaggi, offre un'ottima abitabilità per quattro persone.

Un'auto comoda, che si guida in relax. Che adotta una capote in tela, pur tra- ➡

La potenza non è elevatissima, ma ben distribuita lungo tutto l'arco di utilizzo del motore. Prestazioni non da primato per una "milleotto", ma nel traffico di tutti i giorni usarla è un vero piacere



## PRO...

- Linea elegante
- Qualità costruttiva
- Affidabilità
- Rivalutazione garantita
- Prezzi interessanti

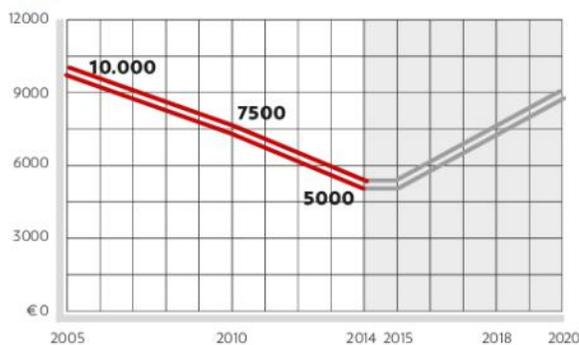
## ...E CONTRO

- Prestazioni poco sportive
- Quasi tutte pagano ancora il bollo
- Molti gli esemplari sfruttati
- Quotazioni ancora in discesa
- Stato della capote non sempre ottimale

### Rollbar? No grazie

L'assenza di roll bar e la pulizia della linea di Pininfarina la rendono una tra le scoperte da famiglia più riuscite di sempre. Il confort segna un altro punto a favore di questa cabriolet: l'assorbimento è buono anche sui terreni sconnessi e la rumorosità si mantiene su livelli contenuti.

## VALORE NEL TEMPO



Il mercato italiano offre diversi esemplari di 306 Cabriolet, con prezzi che partono da 1000 euro per quelli parzialmente da sistemare (in genere con carrozzeria da "rinfrescare", capote tagliata o rovinata in più punti, non funzionante nel meccanismo elettroidraulico e con motore gravato da troppi km), per salire fino ai 5000 euro per esemplari conservati in modo ottimale. La quotazione è esattamente questa: 5000 euro, ovvero un po' più alta rispetto alle concorrenti, a causa della consolidata tradizione del marchio nella produzione di vetture scoperte. Questo valore dovrebbe mantenersi stabile nei prossimi anni, per poi crescere gradatamente nell'arco dei prossimi 3-4 anni.

## IL RIPRISTINO DELLA CAPOTE

Molte delle 306 sul mercato presentano la capote rovinata. Per un ripristino parziale, un buon tappezziere può provvedere a cucire gli strappi con rammenti invisibili e sostituire il lunotto in plastica che, dopo qualche anno, è certamente ingiallito. Il costo di queste operazioni è attorno ai 200-300 euro. Per la sostituzione totale del rivestimento della capote (compreso il lunotto), ci sono aziende specializzate che producono capote di qualità corrispondente all'originale in vendita attorno ai 650 euro (quasi la metà del ricambio originale), costo cui va aggiunta la manodopera. La spesa complessiva, quindi, può mantenersi al di sotto dei 1000 euro.



↓ LA TECNICA

## RINFORZI E CONTRAPPESI

➤ dizioneale, ma costruita con estrema cura, e con funzionamento elettroidraulico di serie. Molti esemplari, nonostante il passare del tempo (le prime 306 Cabriolet compiono adesso 20 anni), se sono state curate e non hanno subito gli insulti dei vandali, sono in grado di reggere i peggiori temporali e di non far passare il minimo spiffero d'aria.

Rispetto alle concorrenti di pari epoca (Renault Mégane, Rover Serie 200, Opel Astra, Volkswagen Golf, BMW 318i e Audi Cabrio 2.0 E) garantisce un migliore rapporto prezzo-dotazione-comfort-abitabilità. Ed è anche più equilibrata stilisticamente, sia da aperta sia da chiusa. Ma questo è un giudizio soggettivo, seppur condiviso da molti.

La 306 offre un ulteriore vantaggio: è ben accetta da uno dei registri di marca più attivi in Italia: il Club Storico Peugeot, diretta emanazione della filiale italiana della Casa ([www.peugeot.it/clubstorico/](http://www.peugeot.it/clubstorico/)). Il sodalizio, oltre all'organizzazione di raduni ed eventi, offre ai soci assistenza tecnica (documentazione e informazioni) e cura il registro nazionale. Si pone dunque come un riferimento indispensabile per i collezionisti e gli estimatori del marchio.

Questo modello nasce alla fine del 1993 e rimane in produzione fino al 2002. La presentazione della versione scoperta avviene ad alcuni mesi di distanza dal debutto della ➤



### Predilige la coppia

Con una potenza di poco superiore ai 100 CV, il monoalbero a iniezione e catalizzato non si distingue per la dotazione di cavalli. Ben più interessante è la coppia massima (15,6 kgm a 3000 giri), che ha un andamento "piatto" fin da regimi bassissimi.

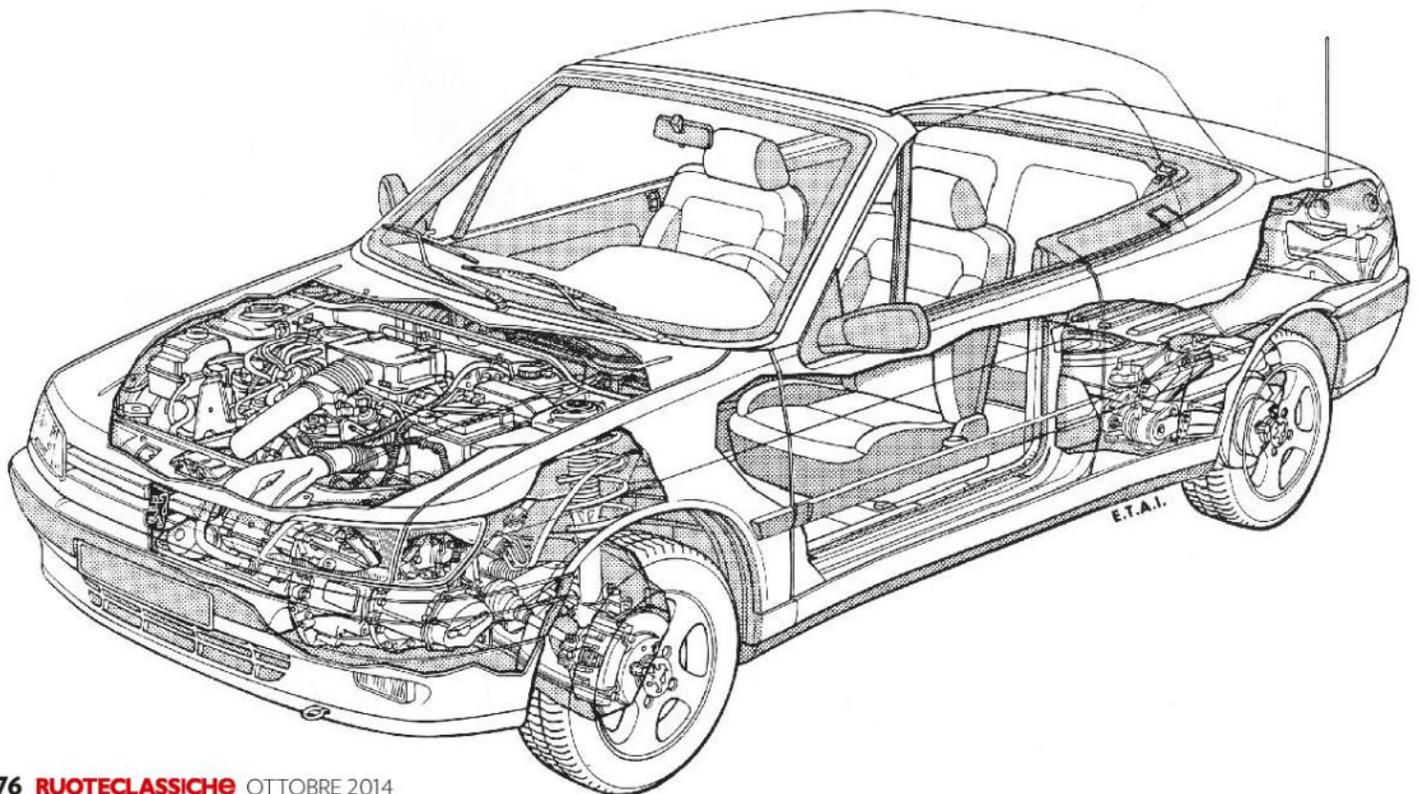
**Per trasformare** in cabriolet la "306", la Peugeot ha dovuto affrontare diversi problemi.

Innanzitutto l'irrobustimento della scocca, che ha comportato un aumento di peso di ben il 20% rispetto alla versione chiusa, una maggiorazione concentrata soprattutto nella zona posteriore. La massa totale della carrozzeria è cresciuta, rispetto alla berlina, di 73 kg, arrivando a 339 kg.

Interessante è la soluzione radicale adottata per aumentare la sezione resistente dei longheroni: oltre ad incrementare lo spessore della lamiera, alla struttura originale è stato saldato un secondo scatolato. Il secondo problema che i tecnici hanno

dovuto risolvere è stato quello delle vibrazioni generate dalla nuova scocca: la Casa francese ha adottato delle piccole masse riequilibratrici sotto il baule, in corrispondenza del paraurti. Si tratta di contrappesi di ghisa, da 5 a 7 kg, collegati alla scocca attraverso supporti in gomma, in grado di assorbire le vibrazioni a bassa frequenza.

Il resto della meccanica della 306 Cabriolet è piuttosto tradizionale: motore trasversale anteriore a benzina (non furono mai realizzate versioni a gasolio), trazione anteriore, sospensioni a quattro ruote indipendenti con barra stabilizzatrice all'anteriore e al posteriore. Il motore di 1,8 litri di cilindrata eroga una potenza di 101 CV. L'impianto di iniezione è un Bosch Multipoint con accensione integrata. Una curiosità: la struttura portante della 306 Cabriolet è derivata non da quella della berlina a due volumi, bensì dalla scocca progettata per la successiva versione a tre volumi, proposta nel 1995 e che in Italia ha riscosso scarsissimo successo.



## LA CAPOTE

### SI APRE IN 17 SECONDI

La capote della 306 è a comando elettroidraulico. Le tre centine principali sono collegate con cavi che guidano la tela. All'esterno, un coperchio nasconde la capote quando è abbassata. Il gruppo elettroidraulico è sistemato nel bagagliaio dietro al passaruota destro; è comandato da una centralina elettronica che gestisce le varie sequenze. L'intero ciclo di apertura si completa in 17 secondi. Il rivestimento della capote è caratterizzato da un triplo strato: quello esterno è in tessuto rinforzato con le migliori caratteristiche di resistenza agli agenti atmosferici e impermeabile, poi c'è uno strato intermedio fonoassorbente e infine quello interno che funge da rivestimento del cielo. La capote, in origine, era disponibile in quattro colori diversi. Oggi i produttori di rivestimenti di qualità equivalente all'originale arrivano a proporre per la 306 una scelta tra 12 tinte differenti.



## UNO SPOT TUTTO DA VEDERE

### SE ALLA GUIDA C'È RAY CHARLES

Per il lancio della 306 Cabriolet i creativi della Peugeot inventarono uno spot pubblicitario che fece sensazione: al volante della nuova scoperta francese chiamarono nientemeno che la leggenda del blues Ray Charles, che cantava a squarciagola uno dei suoi più celebri motivi ("Georgia on my mind") compiendo evoluzioni nel deserto. Al termine dello spot, l'allora quasi settantenne cantante afroamericano pronunciava la frase: "ti posso lasciare da qualche parte?". Lo spot fece epoca, anche se suscitò la contestazione da parte dell'Unione Italiana Ciechi, che lo considerò offensivo. In realtà non tutti i non vedenti si dichiararono d'accordo con la presa di posizione dell'associazione.



## GAMMA COLORI

### CARROZZERIA

#### Metallizzati Micalitici



Giallo Genêt Arancio Newport Rosso Scarlatto



Rosso Lucifero Verde Iseo Blu Cina



Grigio Hadès Grigio Thallium Grigio Iceland

### RIVESTIMENTI INTERNI

#### Classic



Cuir Alezan Tissu Merlin Noir Tissu Fostéria



Cuir Rouge Amarante Cuir Ouragan

### CAPOTE



Noir Ouragane Bleu Marine Bordeaux Verte

## RICAMBI OGGI

Proiettore anteriore	€ 250
Faro posteriore	170
Pastiglie freni ant.	70
Dischi anteriori	250
Set 4 pneumatici 185/60HR 14	360
Set 4 cerchi in lega (usati)	400
Cofano anteriore (usato)	150
Portiera completa (usata)	350
Paraurti anteriore (usato)	150
Paraurti posteriore (usato)	150
Parabrezza	300
Impianto di scarico completo	600
Motore di rotazione semicompleto	2400
Rivestimento capote completo	650
Kit guarnizioni giro-porta	180



→ berlina a due volumi (gennaio 1993), anche se l'evoluzione cabriolet era prevista fin dall'origine del progetto, così come la versione a tre volumi e la station wagon. Unica la motorizzazione al debutto: un "milleotto" monoalbero da 101 CV, non troppo potente, ma molto elastico, a cui nel 1996 viene affiancato un due litri da 123 CV. Nel 1997 il primo restyling: nuovo frontale con paraurti ridisegnati, gruppi ottici più grandi e allungati, calandra ridisegnata e coda aggiornata con plastiche delle luci differenti. Inedite le motorizzazioni: un "millesei" da 88 CV e un due litri bialbero da 132 CV. Nel 1999 il secondo restyling, meno "importante": in pratica la 306 è ora riconoscibile per i fendinebbia di forma circolare. La cabriolet esce di produzione nel 2002, quando la berlina da un anno aveva passato il testimone alla 307.

### MEGLIO PUNTARE SUL "1800"

La 1.8 è forse la versione più interessante da cercare. Innanzitutto perché è la prima, e perché è quella che più si approssima all'età per diventare "storica" a tutti gli effetti. Da segnalare la versione Roland Garros di colore verde metallizzato, con interni in pelle bianca e tessuto verde, con moquette verde e cinture di sicurezza rosse, oltre a una dotazione di accessori migliorata. Viene venduta in Italia dal maggio del 1995 al dicembre del 1997. Tra le versioni seguenti, il motore 1.6 da soli 88 CV è un po' fiacco: meglio i due litri, in particolare il bialbero, che però da noi sono meno diffusi.

Quali sono i difetti della 306? Per essere un'auto di vent'anni sono assai pochi: il motore 1.8 è praticamente indistruttibile: dopo oltre 200.000 km inizia a "mangiare" un po' d'olio (ma con moderazione: al massimo un kg ogni 2500 km) e diventa rumoroso nelle punterie delle valvole. I freni durano abbastanza poco: le pastiglie sono "morbide" e vanno sostituite ogni 25.000 km circa (costo del ricambio: 70 euro), mentre i dischi arrivano a 75.000 km (250 euro). La frizione, se maltrattata, richiede una sostituzione non oltre i 100.000 km (800 euro, manodopera compresa). La capote

### ↓ RILEVAZIONI

#### Velocità massima

Dichiarata (km/h - autolimitata)	<b>182 km/h</b>
Effettiva (km/h in V marcia)	<b>179,681 km/h</b>

#### Accelerazione

km/h	secondi
0-60	<b>5,3</b>
0-80	<b>8,8</b>
0-100	<b>11,3</b>
0-120	<b>16,5</b>
0-130	<b>19,8</b>

#### Ripresa in V marcia

km/h	secondi
70-80	<b>5,1</b>
70-100	<b>10,7</b>
70-120	<b>19,0</b>
70-140	<b>26,3</b>

#### Consumo

km/h	km/litro
70	<b>18,1</b>
90	<b>15,2</b>
100	<b>13,8</b>
140	<b>9,9</b>

#### Frenata

km/h	metri
60	<b>15,9</b>
100	<b>40,2</b>
120	<b>58,1</b>
140	<b>78,7</b>

è robusta. Ma talvolta presenta perdite al circuito idraulico: si rovinano le tubazioni per il movimento di apertura e chiusura e iniziano a perdere. Se la perdita è minima, basta controllare il livello dell'olio una volta al mese, se aumenta, occorre rivedere l'impianto (con una spesa da 500 a 1000 euro). Gli ammortizzatori non si usurano facilmente, ma perdono efficacia col passare degli anni: la sostituzione di tutti e quattro costa circa 700 euro. **R**

### ↓ CARATTERISTICHE

#### Motore

Anteriore, trasversale, inclinato verso l'abitacolo di 30° - 4 cilindri in linea  
 Alésaggio 83 mm - Corsa 81,4 mm  
 Cilindrata 1761 cm<sup>3</sup>  
 Rapporto di compressione 10:1  
 Potenza 101 CV (74 kW) a 6000 giri/min  
 Coppia 15,6 kgm (153 Nm) a 3000 giri/min  
 Distribuzione monoalbero a camme in testa, 2 valvole per cilindro  
 Iniezione elettronica multipoint Bosch MP 5.1  
 Omologazione Euro 1  
 Lubrificazione forzata a carter umido  
 Impianto elettrico a 12 V, batteria 52 Ah.

#### Trasmissione

Trazione anteriore  
 Cambio manuale a 5 rapporti  
 Leva comando centrale  
 Rapporto finale: 4,063:1  
 Frizione monodisco a secco  
 Pneumatici 185/60 HR 14  
 Cerchi in lega da 5,5J x 14.

#### Corpo vettura

Cabriolet 2 porte, 4 posti  
 Scocca portante  
 Sosp. ant. a ruote indipendenti, bracci trasversali, molle elicoidali  
 Sosp. pot. a ruote indipendenti, braccio trasversale e braccio obliquo con guida verticale, molle elicoidali  
 Barre stabilizzatrici  
 Ammortizzatori idraulici telescopici  
 Freni a disco autoventilanti anteriori, a disco pieno posteriori, ABS a richiesta  
 Scatola guida a cremagliera, servosterzo idraulico  
 Serbatoio carburante 60 litri.

#### Dimensioni e peso

Passo 2540 mm  
 Lungh. 4144 mm - Largh. 1689 mm  
 Altezza 1356 mm - Peso a vuoto 1220 kg.

#### Prestazioni

Velocità massima 182 km/h  
 Consumo medio 7,7 litri/100 km.

#### Mirabile automatismo

Sbloccati i fermi anteriori sul parabrezza, basta premere il comando della capote elettroidraulica, che cinque martinetti, coordinati dal computer, provvedono a far rientrare silenziosamente nell'apposito vano ricavato tra l'abitacolo e il baule.





## LA PAGELLA

### Fascino

\*\*\*\*

Tra le più riuscite cabriolet del suo segmento prodotte. Il fascino della firma di Pininfarina aggiunge un elemento di distinzione dalle concorrenti. Questo spiega il perché abbia un valore superiore alla media.

### Prezzo

\*\*\*\*

Il nostro prezzo di riferimento è di 5000 euro, ed è condiviso dagli esperti del club di marca. In realtà si può spendere meno, ma per vetture che necessitano interventi di una certa entità: chi più spende meno spende.

### Costo di gestione

\*\*\*\*\*

La meccanica è semplice e affidabile. La manutenzione periodica richiede pochi interventi: un cambio d'olio e dei filtri all'inizio della bella stagione. E una controllata ai freni. Eventuali spese straordinarie rientrano in limiti accettabili.

### Uso quotidiano

\*\*\*\*

Può essere un'unica macchina, ma attenzione ai vandali: un taglio alla capote significa spendere fino a mille euro per la sostituzione completa. Meglio evitare di lasciarla in parcheggi non custoditi. E di notte non deve mai "dormire" all'aperto.

### Affidabilità

\*\*\*\*\*

Se non ha "lavorato" troppo in passato, ed è stata rispettata con un minimo di manutenzione ordinaria, la 306 non vi lascerà mai per strada. Prima di comprarla, verificate gli interventi manutentivi eseguiti.

### Ricambi

\*\*\*\*\*

Si trova tutto perché è molto recente, a prezzi abbastanza contenuti. Qualche problema per i particolari rivestimenti interni della serie speciale "Roland Garros". Al limite, occorre farli rifare su campione. Però la spesa lievita...

### Attività dei club

\*\*\*\*\*

Il Club Storico Peugeot è uno dei più dinamici tra i registri di marca che operano in Italia. Questo è anche uno dei motivi per cui le Peugeot storiche o in procinto di diventare tali sono così ricercate sul mercato dagli appassionati.



LA CREATIVA DI CITROËN

# LA SIGNORA IN JEANS

Oggi ha i capelli bianchi, l'aria sorridente e gentile, ma gli occhi (e gli occhiali) sono ancora quelli luminosi e curiosi di più di 40 anni fa, quando con la sua agenzia B Communications contribuiva a far conoscere e, soprattutto, a far comprare agli italiani le auto del marchio francese. Anche quelle meno attraenti

Testo di **Gilberto Milano** - foto di **Alessandro Bianchi**

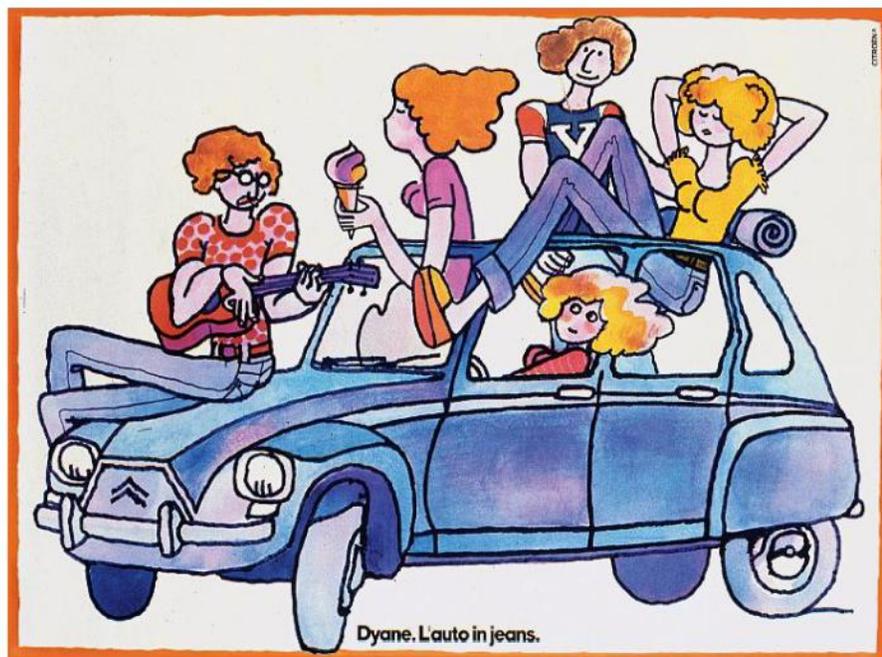
**T**itti Fabiani è a suo modo tra le protagoniste del successo della Citroën nel nostro paese, la marca francese per la quale ha curato, con il marito Dino Betti van der Noot, la comunicazione pubblicitaria dal 1971 al 1984. In tempo quindi per gestire gli ultimi sprazzi di gloria della DS, ma anche per riuscire a far liberare i piazzali dei concessionari dalle Ami 8 imposte dalla filiale italiana o per portare al successo la Dyane, per consolidare l'immagine e il mercato della GS e della Visa, e per contribuire alla progettazione della campagna pubblicitaria per il lancio della CX, della quale proprio in queste settimane si celebra il quarantesimo anniversario della nascita. Titti e Dino da tre anni hanno chiuso la loro agenzia che,

per chi non si interessa di pubblicità, è stata tra le più grandi e innovative nel suo settore, non solo in Italia, e si occupano rispettivamente di design e di architettura (lei) e di musica jazz e di cucina (lui). Ma i loro ricordi sono ancora vivi e aiutano a far conoscere un pezzo di storia della Citroën con una visuale piuttosto insolita: quella della comunicazione pubblicitaria.

Li abbiamo incontrati a Milano, nella loro splendida casa-studio in zona Brera, in un luogo dove il mondo della pubblicità si è incontrato per più di un decennio con quello dell'auto dando vita a campagne che i teenager degli anni 70 ricorderanno ancora con nostalgia, e molti probabilmente con gli occhi lucidi. Slogan come "L'auto in Jeans", "Comprì una 1200. Guidi una 1600", "Silenzio si vola", sono sicuramente ancora impressi nelle menti dei cinquantenni e

dei sessantenni di oggi, e l'occasione di conoscerne la genesi probabilmente aiuterà a ricordare momenti felici della loro gioventù. Titti era la creativa, Dino si occupava di tutto il resto.

"La prima auto di cui abbiamo curato la pubblicità però non è stata una Citroën, ma la Innocenti Mini Minor, che abbiamo introdotto in Italia con una campagna a bassissimo costo" chiarisce subito Titti. "Siamo a metà degli anni 60. La Citroën arriva nel 1971 e la prima campagna su cui 



## Correvano gli anni 70

Titti Fabiani nel suo studio-abitazione milanese. In questa pagina, una delle sue campagne pubblicitarie più fortunate, quella per la Dyane, iniziata nel 1972, per la quale ha ideato lo slogan "Dyane. L'auto in jeans". Il disegno è opera sua.





#### Il volo della CX

La campagna per il lancio della CX è stata l'ultima ideata da Titti Fabiani per Citroën. Il tema era quello del volo. Da notare le inquadrature della CX, molto innovative per l'epoca, con la vettura ripresa anche dal basso per creare dinamismo. Titti da giovane (in alto a sinistra) e con il marito Dino (sopra).

“Con la CX avevamo come concorrenti i marchi Bmw, Audi e Mercedes. Per differenziarci dovevamo puntare su chi non avesse preclusioni per il nuovo”



“Bisognava fare in modo che il prodotto avesse una personalità ben definita e che si creasse un rapporto con il consumatore”



→ gio di Titti si discosta da quello dell'epoca, non solo Citroën. Invece di mettere in evidenza la tecnologia, per esempio le sospensioni idropneumatiche, punta su una comunicazione che richiama intuitivamente il comfort e la tecnologia: 'Facile imitarla. Fuori', oppure 'Comprì una 1200. Guidi una 1600'. Una tecnica comunicativa adottata poi per la CX, un'auto talmente avanti rispetto alle vetture dell'epoca da sembrare un'astronave. "La CX era un'auto straordinaria, ricca di tecnologia e di comodità. Ci piaceva moltissimo. Avevamo come concorrenti le tedesche: Bmw, Audi e Mercedes, auto molto affidabili, che dopo 20 anni funzio-

navano ancora bene, mentre la CX era tipicamente latina. Pensiamo allora che la cosa migliore sia paragonare il modo di viaggiare sulla CX al volo. Dovevamo andare verso quella clientela priva di preclusioni per il nuovo, che magari non aveva mai posseduto la DS ma l'aveva guardata con curiosità, anche con ammirazione. Il target era lo stesso delle Mercedes e delle auto di prestigio, ma un po' più aperto e meno tradizionalista, più disponibile al nuovo. Quindi, se tu dici 'Come volare' stai dicendo che vai veloce, che vedi avanti, che il suolo non ti tocca, mentre con 'Silenzio si vola' strizzi l'occhio al 'Silenzio si gira' cinematografico e suggerisci l'idea che puoi vivere un'esperienza così spettacolare come se stessi girando un film. In sostanza, stai dando una serie di collegamenti che funzionano”.

**PERSONALITÀ AL PRODOTTO**

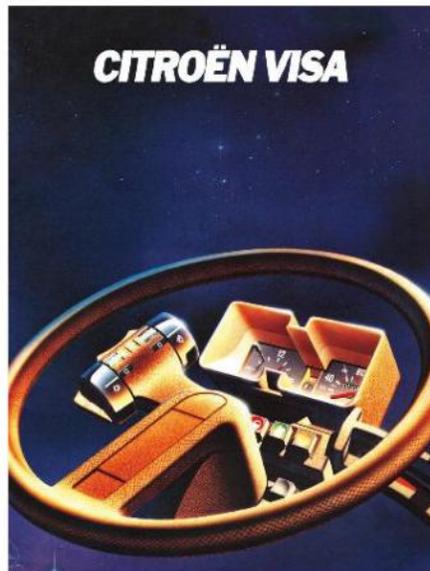
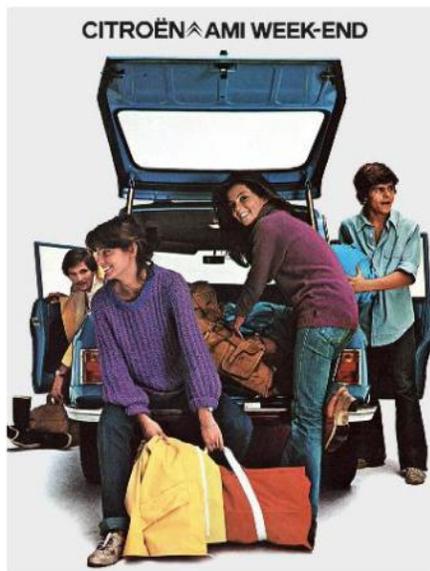
Ma l'originalità del messaggio di Titti passa anche per il taglio delle immagini, così mentre negli altri Paesi in cui la CX viene venduta le foto pubblicitarie inquadrano la vettura prevalentemente dall'alto, in Italia

è ritratta di fronte e di lato ad altezza stradale o addirittura dal basso. È una soluzione che crea dinamismo e forte impatto visivo, mai prima di allora era stato fatto qualcosa del genere.

“Non va dimenticato, inoltre, che noi operavamo in un mondo in cui le possibilità di comunicare erano un centesimo di quello che sono oggi. Potevamo dire delle cose sapendo che si sarebbero notate” dice Titti, “Adesso uno dei problemi maggiori che incontra chi deve fare pubblicità è quello di farsi vedere. Farsi ascoltare. Quindi è molto importante la spettacolarità. Ma quando devi far innamorare qualcuno di un prodotto la cosa più importante è costruire intorno a esso una personalità, un'immagine. Qualsiasi oggetto sia. Dare una personalità al prodotto era una delle teorie che cercavamo di trasmettere ai nostri possibili clienti. Bisognava fare in modo che il consumatore creasse un rapporto tra sé e il prodotto, che questo diventasse quasi una persona, che avesse una personalità molto precisa e che questa personalità risultasse simpatica al consumatore”.

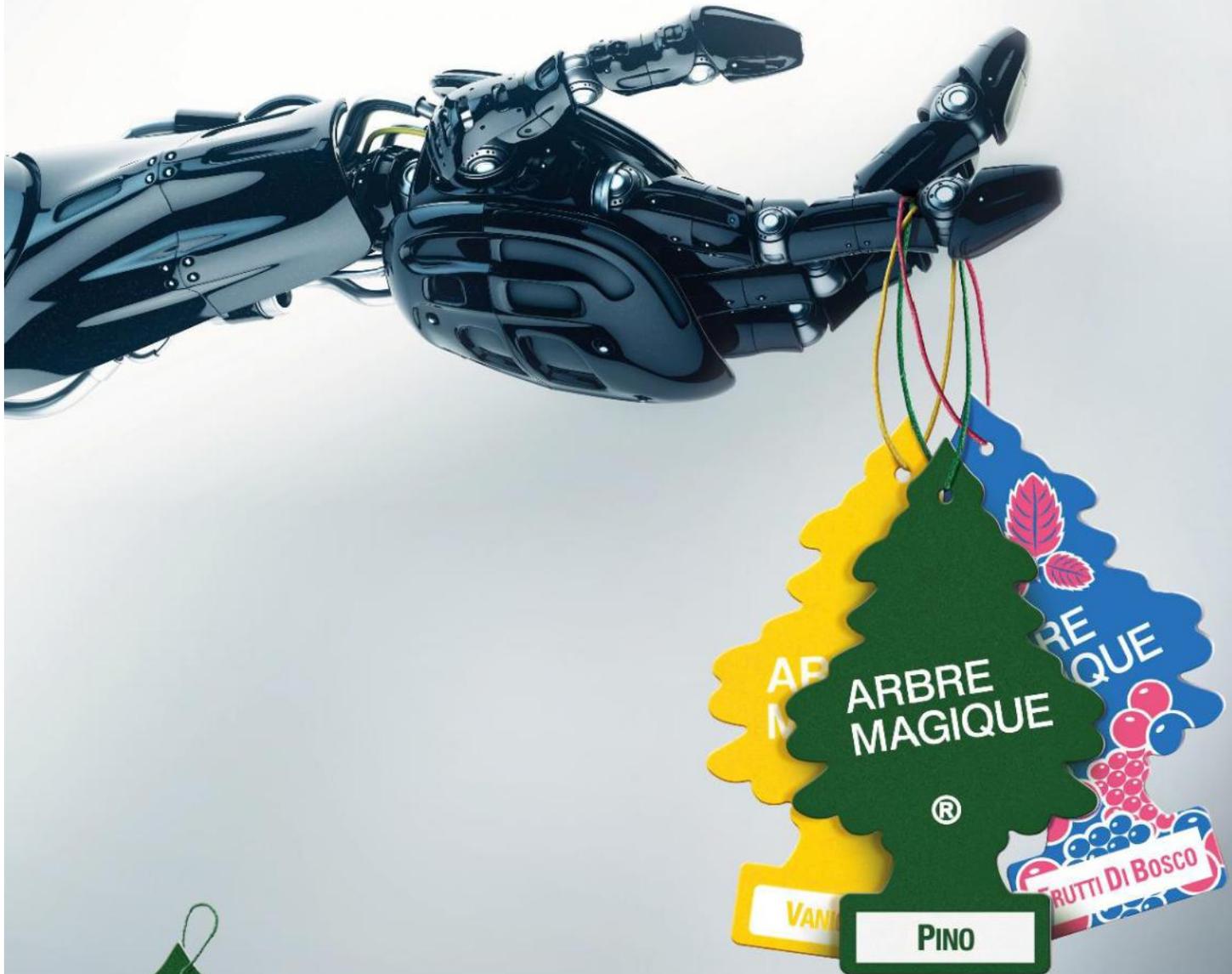
**L'auto che non si vede**

Qui sotto, altri esempi della modernità del messaggio pubblicitario ideato da Titti Fabiani per la Casa francese. Da sinistra: la pubblicità per la Ami 8 Break, dove l'auto non si vedeva; per la Visa, dove veniva evidenziato il design spaziale del cruscotto, e per la GS. In alto, la campagna per la Dyane.



TUTTE LE MACCHINE AMANO ARBRE MAGIQUE.<sup>®</sup>  
DAL 1964.

FREDRERS



ARBRE MAGIQUE<sup>®</sup> FESTEggia IL SUO 50° ANNIVERSARIO.

L'UNICO DEODORANTE PER AUTO CHE, CON OLTRE  
30 FRAGRANZE INCONFONDIBILI, ACCOMPAGNA  
OGNI GIORNO MILIONI DI AUTOMOBILISTI.

**ARBRE MAGIQUE<sup>®</sup>**



The Tree design and ARBRE MAGIQUE are trademarks. © Julius Sämann Ltd.



PRIMATO ITALIANO

# DA CASELLO A CASELLO

Fu costruita in appena diciotto mesi dal primo colpo di piccone. Un vero record! Come il fatto che si trattava della prima autostrada del mondo. Sono passati 90 anni dalla sua inaugurazione. Per le celebrazioni della ricorrenza, un centinaio di mezzi d'anteguerra ha sfilato tra gli applausi. C'eravamo anche noi

Testo e foto di **Alfredo Albertini**

**E**ra il 21 settembre del 1924 quando il re Vittorio Emanuele, sulla Lancia Trikappa guidata dall'ingegner Piero Puricelli, ideatore e progettista della nuova autostrada, inaugura il tratto Milano-Varese dell'arteria oggi conosciuta come A8. La messa in esercizio avvenne ad appena diciotto mesi dal primo colpo di piccone, che fu dato alla presenza di Benito Mussolini, entusiasta di quest'opera che avrebbe regalato all'Italia uno straordinario primato, quello di aver realizzato la prima autostrada moderna

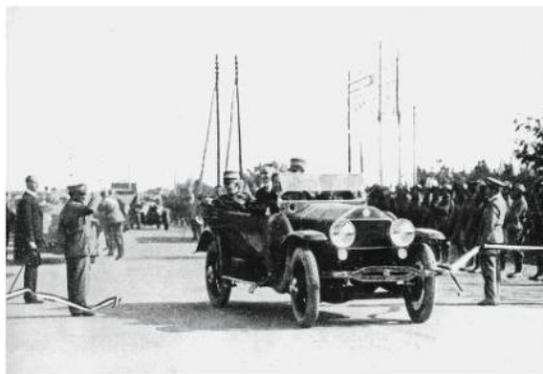
del mondo. Dotata fin da subito di 17 caselli e di oltre un centinaio tra sottopassi e sovrappassi, era a pagamento e l'orario di esercizio era dalle 6 alle 24.

Domenica 21 settembre 2014, esattamente novant'anni dopo, ripercorriamo, con la Bugatti 57 carrozzata Gangloff del 1939 della Collezione Quattroruote, lo stesso percorso. Con noi altre settanta automobili e una trentina di moto, tutte rigorosamente d'anteguerra. L'evento, organizzato impeccabilmente dal CMAE (Club Milanese Auto Moto d'Epoca) e dal VAMS (Club Varese Auto Moto Storiche) con il contributo di Autostrade per l'Italia e di altri club federati Asi, ha

preso il via nell'atrio della sede della Regione Lombardia a Milano dove si sono ritrovati i mezzi dei partecipanti, alcuni dei quali indossavano abiti in tema con l'epoca. Vi si potevano ammirare modelli di ogni tipo, dalla modesta Fiat 508 Balilla del 1933 in allestimento camioncino all'elegante Isotta Fraschini Tipo 8 Torpedo Castagna del 1923. Tra questi estremi abbiamo visto una centenaria Lancia Theta del 1914, una Hudson Coach Super Six del 1924, una Fiat 2800 Ministeriale Torpedo del 1939. Ma anche Lancia Lambda, Alfa Romeo 6C 1500 con compressore, Jaguar SS 100, Mercedes-Benz 170V, Citroën C6, Bugatti Type 23 Brescia, MG TA, Ri- 



## MILANO-LAGHI LA STORIA



### INAUGURATA DAL RE

Il progetto per l'autostrada dei Laghi viene presentato a Benito Mussolini il 23 novembre 1922. Il 26 marzo del 1923 viene dato il primo colpo di piccone e il 21 settembre del 1924 la Lancia Trikappa con a bordo il re Vittorio Emanuele III (più a sinistra) percorre la nuova arteria che collega Milano a Varese. Il casello di Milano-Certosa durante i primi anni Cinquanta (a sinistra).

## La Milano-Varese è stata la prima autostrada moderna al mondo. Venne completata in un anno e mezzo

### Entusiasmo alle stelle

Il dinamico presidente del Club Milanese Auto Moto d'Epoca, Marco Galassi (a destra). L'evento è stato organizzato da questo sodalizio e dal club Varese Auto Moto Storiche, presieduto da Angelo De Giorgi. Una coppia di partecipanti in costume d'epoca (più a destra); l'atrio del Palazzo della Regione Lombardia Milano dove è avvenuta la partenza (sotto).



### MILANO-LAGHI LA STORIA



### TRAFFICO D'EPOCA

Inizialmente l'autostrada è aperta solo dalle 6 alle 24. I caselli sono 17, i sovrappassi 35, i sottopassi 71. Le corsie sono due, una per l'andata e una per il ritorno, la larghezza di 14 metri, di cui 10 pavimentati con lastre di calcestruzzo. Negli anni Sessanta le corsie divennero tre, con quella centrale di sorpasso. La barriera di Vergiate-Sesto Calende (più a sinistra) e il casellante in divisa (a sinistra).



### Sfilata sulla A8

La colonna di storiche, tutte anteguerra, tra Milano e Busto Arsizio (a sinistra). Alcune delle trenta moto presenti (sotto): in primo piano una Ariel, affiancata da alcune Guzzi.



Ley Brooklands. Bellissime anche le motociclette, tra cui spiccavano diverse Moto Guzzi, anche con sidecar, oltre ad Ariel, Benelli, Bsa, Gilera e Norton. A scortare la carovana, che ha attraversato Milano per raggiungere l'imbocco dell'autostrada, mezzi storici dei Vigili del Fuoco e della Polizia Stradale. Non è stato facile immettersi sulla Laghi in una domenica mattina di sole, quando molti lasciavano la città. E così le vetture e le moto d'epoca si sono inserite tra quelle moderne, i cui meravigliatissimi occupanti hanno sfoderato i cellulari per immortalare l'evento. C'erano addirittura tantissime persone ad aspettare il serpentone che si erano appostate sui viadotti, ai bordi delle aree di servizio e ai principali svincoli.

Tutto è filato liscio e senza guasti (si è avvertito solo qualche starnuto dei motori a causa dei continui stop and go) anche se per raggiungere il centro di Varese, dove era allestito il traguardo, ci sono volute quasi due ore (ed erano appena una cinquantina di chilometri). Dopo la sfilata e il bagno di folla nel capoluogo varesino la giornata si è conclusa al borgo di Mustonate, poco distante. Qui la nostra Bugatti ha terminato questa passeggiata fuori dal tempo, accanto alle sue coetanee testimoni di un'epoca ormai davvero lontana. Un plauso quindi a tutti quei collezionisti che hanno scelto di avere in garage, come storica, un'auto o una moto d'anteguerra, ben più impegnative di modelli più recenti, ma proprio per questo ancor più affascinanti. **R**



### Accolte dagli applausi

L'Isotta Fraschini Tipo 8 Torpedo Sport Castagna del 1925 (a sinistra) di Silvano Cima all'arrivo nel centro storico di Varese. La Bugatti Type 57 carrozzata Gangloff del 1939 (sopra), della Collezione Quattroruote, anch'essa al traguardo varesino.



LA CLASSICA DI REGOLARITÀ CON UN DRIVER D'ECCEZIONE

# SCOPPIETTANDO SULLE ORME DI TAZIO

Mille chilometri lungo cinque regioni con un tre cilindri da 44 cavalli, quello della DKW Monza del 1958. Al volante Marco Bonanomi, pilota Audi abituato a ben altre potenze, che si è cimentato per la prima volta con un'auto d'epoca. Ecco la cronaca di una gara molto speciale. Vinta anche quest'anno dall'equipaggio bresciano Vesco-Guerini

Testo di **Laura Confalonieri** - foto di **René Collection**



P

rendete un pilota abituato a guidare la R18 e-tron quattro, il prototipo ibrido da 750 cavalli dell'Audi che ha vinto la 24 Ore di Le Mans. Mettetelo su una piccola coupé del

1958, con motore a tre cilindri, due tempi e la bellezza di 44 cavalli, e fategli fare una gara in cui non conta andare veloci. Anzi: piano con l'acceleratore, perché qui bisogna rispettare al centesimo di secondo i tempi imposti dalla tabella di marcia e su certi tratti non si possono superare neppure i 30 all'ora. Sono gli ingredienti di un'avventura quantomeno curiosa al Gran Premio Nuvolari, andato in scena dal 18 al 21 settembre nella città del grande Tazio. Per raccontarvi la classica di regolarità organizzata dalla Scuderia Mantova Corse ci siamo fatti affiancare da Marco Bonanomi, pilota del team Audi nel Wec, il campionato mondiale Endurance, che si è messo per la prima volta al volante di un'auto d'epoca. Per nulla banale: una DKW 3=6 Monza che appartiene alla collezione del museo Audi di Ingolstadt.

### "BELLA FATICA LA REGOLARITÀ"

Del resto, soprattutto per chi, come Bonanomi, scopre per la prima volta la regolarità, l'occasione è di quelle speciali. Già il venerdì mattina Mantova brulica di gente e di auto da sogno: quest'anno al via ce ne sono 276 e tra i concorrenti figurano moltissimi stranieri, a conferma di quanto il "Nuvolari" sia una gara di respiro internazionale. Ci aspettano tre tappe per un totale di oltre 1000 chilometri, lungo i quali sono disseminate 80 prove cronometrate e 5 prove di media a rilevamento segreto. Non un gioco da ragazzi. Marco, però, è fiducioso: nei primi chilometri prende confidenza con la DKW, che richiede una guida particolare, primordiale rispetto ai sistemi hi-tech a cui è abituato. "È leggera", spiega, "ma la coppia arriva solo agli alti regimi. Il cambio al volante ha quattro marce, che vanno cercate con attenzione e inserite un po' di prepotenza. Non troppa, però, perché la leva è sottile e sembra fragile". Il rumore non è certo il fruscio di un prototipo ibrido: il borbottio del due tempi ci accompagna e in effetti, come suggerisce la sigla della vettura, per brevi tratti, quando siamo in accelerazione, diventa simile a quello di un quattro tempi a sei cilindri.

Le prime prove ci fanno subito capire che il ritmo è alto e la gara è per veri specialisti. Ma la sensibilità del pilota fa sì che i nostri scarti di



errore diminuiscano a ogni passaggio. Sull'aerodromo di Modena e all'autodromo di Imola l'andatura tra i pressostati si fa elevata. Finalmente un po' di adrenalina, anche per Marco. Arriviamo a Rimini che è ormai buio. E la stanchezza si fa sentire: "Pensavo che queste competizioni fossero poco più che passeggiate", ammette lui mentre facciamo rifornimento, miscelando olio e benzina. "Invece, sono lunghe e faticose. E noi siamo su una comoda coupé...". aggiunge guardando una Bugatti T40 del 1927 che ci passa a fianco.

### IFRENI CI LASCIANO

La seconda tappa parte presto da Rimini sotto uno scroscio di pioggia: per fortuna, il cielo cambia in fretta e poco dopo il sole torna a splendere; il percorso è molto divertente, con salite e curve continue. Puntiamo sui colli romagnoli, per poi passare nelle Marche ver-

so Urbino. Durante una prova, però, il motore ci abbandona. Ingolfato. Riusciamo a rimettere in moto, ma poco dopo ci fermiamo di nuovo. Intervengono i meccanici del team Audi Tradition, che sistemano il carburatore e ci permettono di ripartire. Abbiamo perso oltre mezz'ora, però: dobbiamo rimontare. E qui, finalmente, il nostro driver comincia a divertirsi davvero. Ce la mette tutta: riesce a infilare la piccola coupé in mezzo al traffico, a guadagnare vantaggio a ogni occasione, sfruttandone i (pochi) cavalli e l'agilità, e punta verso le crete senesi. Il motore regge, ma le frenate continue si fanno sentire, anche perché non possiamo contare su alcun aiuto da parte del propulsore per rallentare. Il pedale si alleggerisce un po', ma riusciamo ad arrivare a Siena e a goderci lo spettacolo di piazza del Campo gremita di gente. Filiamo via sulle colline poco fuori dal centro, imbocchiamo una strada sterrata, lasciandoci 

“Rare le occasioni per godersi il panorama, anche se la media non è certo elevata. L'adrenalina non arriva dalla velocità, ma dalla concentrazione nella guida”



#### L'omaggio di Audi al "Nivola"

Gli oltre 1000 chilometri di percorso hanno messo a dura prova soprattutto chi viaggiava su vetture scoperte. Una vettura moderna spicca tra tante auto d'epoca: è la nuova Audi TT, che ha fatto da apripista alla carovana e di cui a Mantova è stata presentata una serie speciale dedicata proprio a Nuvolari. Sotto, panni alla mano, si approfitta delle pause per dare una spolveratina agli interni delle vetture aperte...



#### IL NOSTRO DRIVER

## UN TIPO DA ENDURANCE

**Marco Bonanomi** è uno dei piloti del team Audi che partecipa al World Endurance Championship. Originario di Lecco, 29 anni, Bonanomi muove i primi passi sportivi sugli sci, per passare poi ai kart, dove si mette in luce per le doti al volante. Corre in Formula Renault e in F.3 (nel 2003 è quarto nel Campionato italiano), poi passa alla F.3000 Euro Series, dove nel 2006 è secondo assoluto. Dal 2008 si sposta sulle monoposto della GP2 Asia. Nel 2010 disputa il campionato italiano GT3 con l'Audi R8 LMS. L'anno successivo diventa anche tester per la R18 TDI, che vince la 24 Ore di Le Mans. Il suo debutto sul circuito della Sarthe arriva nel 2012: è subito sul podio, terzo con la R18 Ultra insieme a Oliver Jarvis e Mike Rockenfeller. Continua l'attività di sviluppo e prende parte alla 6 Ore di Spa e alla 24 Ore di Le Mans, insieme a Jarvis e Felipe Albuquerque, ma quest'anno uno sfortunato incidente lo costringe al ritiro.





**Sotto i cipressi**

L'MG K3 Mille Miglia del 1933 degli austriaci Schacherleitner-Schacherleitner impegnata sulla salita che porta a Borgo Scopeto, tra le crete senesi.

**LA BANCA IN SPIDER**

**SETTORE STRATEGICO**

Tra le auto al via c'era anche una Giulia Spider del 1962 che correva con i colori del team Banca Generali, istituto d'investimenti da due anni supporter del "Nuvolari". "Quello delle competizioni per auto classiche è un mondo di passione", spiega l'AD Piernario Motta, "che coinvolge un grande pubblico ed evoca l'eccellenza del nostro Paese e il suo grande capitale. Noi ci occupiamo della gestione dei patrimoni, per questo abbiamo preso parte con entusiasmo all'evento". Il settore delle "storiche" è anche interessante per gli investimenti. "Non è il nostro specifico", continua Motta, "ma certo i numeri che si realizzano alle aste sono da capogiro. Se scelta con attenzione e competenza, un'auto vintage oggi può essere un ottimo affare".



**+** dietro una nuvola di polvere. Riusciamo ad arrivare al controllo orario proprio allo scadere del nostro minuto. Abbiamo ancora il cuore in gola, quando accade l'irreparabile: il pedale del freno va a fondo corsa senza che accada nulla. Siamo ancora in piano, Marco afferra la leva del freno a mano e riesce a fermare la macchina, giusto un metro prima di una lunga discesa. "Chi è che mi aveva detto che le gare d'auto d'epoca sono tranquille?", dice scendendo. Dopo un rapido controllo, i meccanici tedeschi decretano che non possiamo proseguire. Succede, con le auto d'epoca, sottoposte a sforzi non indifferenti. La delusione, però, brucia: niente a che vedere con un ritiro come quello di Marco nell'ultima 24 Ore di Le Mans, quando è stato

tamponato da un'altra auto. Ma a uno sportivo, ogni abbandono pesa.

"Ecco un elemento in comune con le gare di Endurance: devi pensare ai tempi sul giro, ma anche a preservare la macchina", dice mentre saliamo a bordo di una moderna e comoda Audi A3 Cabrio, con cui ci mettiamo a inseguire il resto dei concorrenti. Che continuano a gustarsi il tracciato tra le colline toscane, il passaggio ad Arezzo e la scalata dell'Appennino per tornare a Rimini.

Nel frattempo, ai piani alti della classifica sta andando in scena un bellissimo duello: Andrea Vesco e Andrea Guerini, con la loro Fiat 508 S Balilla del 1934, stanno battagliando con Mocerì-Bonetti che, su una Fiat 1100/103 del

1954, danno loro un gran filo da torcere fin dalla prima prova, seguendoli a pochissimi centesimi di distanza, raggiungendoli, per poi farsi di nuovo sopravanzare. Anche per il terzo gradino del podio c'è bagarre tra Fortin-Pilé su MG TA del 1936, terzi nella prima tappa, e Cané-Galliani, su Lancia Aprila del 1938, distanziati di una manciata di punti, ma in recupero nella seconda parte della gara. La volata finale, domenica mattina, è decisiva: da Rimini i lunghi rettilinei portano le auto verso Ravenna, di nuovo a Imola in pista, lungo gli argini del Po e a Ferrara, per le ultime tre prove. I due equipaggi in testa vi arrivano a pari punti. Davanti al Castello estense va in scena una delle più appassionanti sfide degli ultimi tempi, mol-



to bella anche perché vede protagonisti quattro giovani. Per soli 4 centesimi, il duo bresciano passa in testa, conquistando il "Nuvolari" per la quarta volta, ma uno scarto così ridotto rende onore anche gli inseguitori. Cané-Galliani si confermano al terzo posto. La Coppa delle Dame va a Federica Bignetti e Luisa Ciatti, in gara con un'Alfa Romeo Giulietta Spider Veloce del 1960, mentre il premio per la miglior scuderia è appannaggio della Lora Piana Classic.

Mantova accoglie i concorrenti sotto il sole, con una bella folla che riempie piazza Sordello. Noi passiamo davanti al podio, Marco guarda i concorrenti e dice: "Non appena la macchina è a posto, voglio la rivincita". La piccola Monza ha fatto comunque breccia. **R**

#### Per la quarta volta

I vincitori Andrea Vesco-Andrea Guerini al traguardo, sulla loro Fiat 508 S Sport Balilla del 1934.

Per l'equipaggio bresciano è la quarta volta nella classifica mantovana. A destra, la Jaguar SS100 (1938) degli svizzeri Müller-Manetsch (Classic Team Eberhard), primi tra gli stranieri.

## DKW 3=6 MONZA

### UN OMAGGIO ALL'ITALIA

**Deve il nome** alla partecipazione della DKW nel 1957 alla Coppa Intereuropa, disputata sul circuito brianzolo, dove ottenne un buon piazzamento. Un nome che voleva essere anche un omaggio alle gran turismo all'italiana di quei tempi, cui la Monza s'ispira. Solo nell'aspetto, però, perché la berlinetta sportiva che ci ha accompagnato al Gran Premio Nuvolari ha peculiarità tutte sue. Carrozzeria in vetroresina, che la rende leggera (pesa 810 kg), motore a tre cilindri e due tempi, come tradizione DKW, raffreddato ad aria, trazione anteriore. La sigla 3=6 è una sorta di dichiarazione d'intenti da parte degli ingegneri tedeschi, convinti che il tre cilindri a due tempi avesse prestazioni equivalenti a quelle di un sei cilindri a quattro tempi. Il modello fu realizzato in poco più di cento esemplari, tra il 1956 e il 1958: una diffusione scarsa dovuta anche ai costi elevati di realizzazione della carrozzeria. La nostra, che appartiene alle collezioni del Museo Audi di Ingolstadt, ha motore da 980 cm<sup>3</sup> e 44 CV di potenza (ne esiste anche una versione di 896 cm<sup>3</sup>). La velocità di punta è di 135 km orari.



UN SALTO NEL PASSATO

# LA MACCHINA DEL TEMPO

Nessun altro evento è così ben architettato per proiettare chi partecipa in un'altra dimensione visiva, olfattiva e sensoriale. L'edizione numero 17 del Revival ha contato 148 mila spettatori. Quasi tutti in abito giusto. Tra le celebrazioni, i 60 anni delle Maserati 250F e della Jaguar D Type. O i 50 anni dal debutto, proprio qui, di Sir Jackie Stewart

Testo di **David Giudici**





**Omaggio a una leggenda**

Sir Jackie Stewart, sulla destra nella foto accanto a Sir Stirling Moss, è stato omaggiato con un tributo a lui dedicato per i 50 anni dal debutto proprio qui nelle corse. La Tyrrell-Cosworth 002 del 1973 apriva la parata di mezzi a lui dedicati.

**Pitlane di Monza**

Descritta da Moss come la miglior auto a motore anteriore da lui guidata, la 250F ha festeggiato qui i 60 anni. Le Maserati erano allineate nei box di Monza ricostruiti (in alto a destra). Le Jaguar D Type della "Lavant Cup" (in basso a sinistra).



**Q**uando iniziate a com-  
muovervi nel parcheggio,  
ancora prima di varcare i cancelli di ingresso di un evento, ecco, forse state per vivere una giornata difficile da dimenticare. E state anche per accedere a una manifestazione che non ha pari. Vi guardate attorno e, incasellate ordinatamente sul green, un trionfo spettacolare di auto rigorosamente classiche: Ferrari 275 GTB4, Jaguar MK1, MG B, Lotus Elan, Mercedes SL (W113), Ford Mustang Mk1, VW T1, tutte lì che vi guardano, mentre fate un giro su voi stessi strabuzzando gli occhi. Difficile restare impassibili... A rendere il tutto ancora più suggestivo, il pubblico che nella stragrande maggioranza dei casi indossa un costume d'epoca o comunque abiti in stile anni 40 e 50. Qualcuno punta ai 60 e 70, emulando i Beatles e Grease. C'è persino uno stuolo di appassionati che, con la propria auto d'epoca, fa il servizio navetta...

Benvenuti al circuito di Goodwood, West Sussex, a sud di Londra, dove a metà

settembre va in scena il "Revival". Un evento unico al mondo per successo di pubblico (148 mila visitatori per la 17ª edizione), livello di auto presenti e suggestioni. Nei tre giorni in pista si sono date dura battaglia svariate categorie di vetture, incluse ben sedici Maserati 250 F qui per celebrare i 60 anni dal debutto nelle gare. Tra queste non poteva mancare l'esemplare con cui Juan Manuel Fangio si aggiudicò il Gran Premio del Nürburgring del 1957, così come la Eldorado Special sviluppata per disputare il campionato Indy nel 1958 con Stirling Moss. Compleanno importante anche per la "coscritta" Jaguar D Type con 27 esemplari tra i cordoli che hanno corso tra il 1954 e il 1956 e provenienti dalle più svariate collezioni.

Spettacolo imperdibile anche l'adunata di bolidi che si sono ritrovati per rendere omaggio all'immarcescibile Sir Jackie Stewart, che proprio qui a Goodwood 50 anni fa fece il suo debutto su una monoposto. Tredici anni delle sue corse sono andati in scena, dalla Marcos GT Xylon dell'esordio assoluto, con la quale vinse a Chertherhall nel 1962, alla Tyrrel Cosworth 006 con cui si





**GT che fanno battere il cuore**

La RACTT Celebration, gara di un'ora per sole auto GT chiuse, costruite tra il 1960 e il '64, ha visto vincere il pilota Giedo Van Der Garde, insieme a David Hart, su AC Cobra del 1963.



**Cavallino d'epoca**

John Surtees (in alto a sinistra) in pista con la "sua" Ferrari 158. La parata delle Jeep e dei mezzi militari (a sinistra) per i 75 anni della base RAF a Goodwood. Spettatori incantati ai paddock (sopra).

“Le battaglie tra le auto in pista sono senza esclusione di colpi: l'odore di gomma e olio bruciati che arriva sugli spalti ne è la testimonianza diretta”



#### Senza risparmi sul gas

Lo spettacolo in pista non è mai mancato e l'odore di gomme e olio bruciato nell'aria lo evidenziavano. Come la derapata di questa Jaguar Mk1 con un Derek Bell in grande polvero al volante.



#### Quote rosa

Oltre alle figuranti di vario tipo, presenti per animare il clima di festa, alcune dame in costume si potevano ammirare anche al volante di qualche sportiva d'epoca.

aggiudicò il suo terzo titolo nel 1973, passando alle varie Jaguar E Type Lightweight, Ferrari 250 LM, Ford-Lotus Cortina, BRM, Matra, March e chi più ne ha più ne metta.

Nella categoria Shelby Cup, si sono affrontate in circuito le fresche cinquantenni Ford Mustang prima serie e poi, ancora, un tripudio di Ferrari tra cui una 250 GTO del 1964 con motore di 4 litri (tre gli esemplari costruiti). Impossibile elencare tutte le altre.

La tradizionale passeggiata al paddock è da tuffo al cuore. Qui anche gli sponsor si allineano al tema retro dell'evento. Per citarne alcuni, Bmw ha allestito un salone di vendita con auto e arredamento anni 50, lo

stesso hanno fatto Rolls-Royce replicando un laboratorio di restauro, Mini con un'officina e Porsche con un magazzino ricambi. È come entrare nella macchina del tempo.

Certo, nell'Earls Court l'esposizione dei pezzi di ieri si miscela con qualche auto di oggi, dunque le Land Rover e Range Rover prima serie (tra i pezzi rari c'era anche una Velar) sono accanto alla nuova Discovery Sport; oppure la Bmw fa spazio alla instant classic i8 a fianco della 507. Lo stesso vale per la Porsche 911 Turbo, esposta nel primo prototipo a "fianchi stretti" che ha debuttato al Salone di Francoforte nel 1973 e nell'ultima versione "991" Turbo S. Il piatto forte era



#### Un revival senza uguali

Dagli artisti e ritrattisti di strada (sopra), ai giornalisti e piloti presenti al Goodwood Revival: l'ampia maggioranza dei partecipanti è in abiti d'epoca. Una coreografia che rende unico l'evento.

però l'esposizione di 25 iconiche "The Versatile V8" da sottoporre al giudizio del pubblico, che includeva Ferrari 288 GTO, De Tomaso Mangusta, Maserati Medici, Aston Martin DBS, Allard M1, Tatra T87, Alfa Romeo Montreal e Porsche 928.

Ma non sono solo le auto a rendere avvincente lo show. In mezzo al pubblico, i piloti che hanno fatto la storia del motorismo internazionale. Si mischiano con la gente comune, anche loro in abiti d'epoca, e salgono al volante appena possono. Tra i presenti illustri Derek Bell, Jochen Mass, Arturo Merzario, Emanuele Pirro, Stirling Moss, John Surtees e Mark Webber. Che viaggio ragazzi! **R**

PEBBLE BEACH COUNCORS D'ELEGANCE

# UN TRIONFO ITALIANO

Alfa Romeo, Ferrari e Maserati hanno sbancato il botteghino del più rinomato concorso d'eleganza estivo d'oltreoceano. Ma l'edizione di quest'anno ha previsto alcune imperdibili chicche, come 16 delle 18 Ruxton costruite negli anni 30, un'esposizione di Tatra e il ritorno di una Mercedes molto raffinata

Testo e foto di **Massimo Delbò**





**P**ebble Beach in salsa italiana quello del 2014, con tanto di Tricolore a sventolare, con merito, sui podi più importanti. A cominciare da quello della "Best in show", dove sul gradino più alto è salita idealmente una Ferrari 375 MM Scaglietti del 1954. La classe più ambita, dedicata alle vetture in condizioni originali, è stata invece appannaggio dell'Alfa Romeo, grazie al titolo guadagnato da una 1900 SS Zagato, anch'essa del '54. La 375 MM che - meglio ricordarlo - è la prima vettura costruita nel dopoguerra a vincere il concor-

#### In buca col Tridente

Nella pagina a fianco, schierate sul green, le 15 protagoniste della Classe "Maserati Racing". In primo piano, l'ultima 450 S (1957) costruita. In alto, Jon Shirley su Ferrari 375 MM, la "Best in show 2014".

so di Pebble Beach dal 1968, nasce dal telaio da competizione incidentato #0456 AM. Viene ordinata da Roberto Rossellini a Scaglietti come regalo per la moglie, Ingrid Bergman, e quindi esposta al Salone di Parigi del 1954 nella sua livrea originaria azzurra, per essere poi riverniciata in grigio-oro, tinta successivamente introdotta nella gamma colori di Maranello come "Grigio Ingrid". L'attuale proprietario, da oltre dieci anni, è l'americano Jon Shirley, che solo recentemente ha sottoposto l'auto a un minuzioso restauro.

Ben diversa la storia della 1900 SSZ (telaio 1900C\*01845) del collezionista italiano Corrado Lopresto, che dopo aver avuto un fulgido passato sportivo è stata usata come auto di tutti i giorni, prima di essere parcheggiata e "dimenticata" in un box per circa quarant'anni. Riscoperta di recente, la vettura non è mai stata restaurata e si è presentata al concorso sfoggiando le sue affascinanti cicatrici.

Il marchio Maserati, tra gli ospiti d'onore della kermesse, ha festeggiato in California i suoi cent'anni con ben due classi - "Vetture da

corsa" e "Vetture stradali" - e un'infilata di auto da lasciare senza fiato. La classe delle Maserati da corsa è stata vinta dalla 4CLT/48 del 1949 (telaio #1599) con cui Fangio ha debuttato in Europa; nella classe Turismo ha primeggiato, invece, una A6G/54 Frua Coupé del 1956, una delle più belle Maserati di sempre.

La Ferrari aveva anche lei una classe dedicata, di spettacolare impatto scenico: quella che intendeva omaggiare la 250 Testa Rossa. Alla fine l'ha spuntata una 250 TR '59 Fantuzzi Spyder (telaio #0766 TR), vincitrice della 12 Ore di Sebring del 1959. Straordinaria la spianata di venti esemplari parcheggiati l'uno accanto all'altro, per la gioia e l'emozione anche dei collezionisti più scafati.

La 64ª edizione di Pebble Beach ha avuto il pregio di presentare al pubblico anche la vettura di una casa americana sconosciuta ai più - la Ruxton - nata in piena crisi del '29, piuttosto all'avanguardia dal punto di vista tecnico e contraddistinta da una linea bassa e slanciata. Il marchio ha comunque avuto nel mondo una certa notorietà perché ha affidato a 

## ↓ CONCOURS ON THE AVENUE

# IL VIA DA CARMEL

Il concorso "on The Avenue" di Carmel ha aperto, di martedì, la settimana motoristica più incredibile del mondo. La sua caratteristica sono, per tradizione, le auto parcheggiate lungo la strada principale di Carmel, una delle più rinomate della costa Ovest degli Stati Uniti, spesso accompagnate dai rispettivi proprietari che si mettono a disposizione degli appassionati per raccontare della loro auto. Ebbene, si trovava di tutto, purché rigorosamente originale o storicamente importante. Quest'anno il "Best in Show" è andato alla Porsche 917K (telaio #017), ex Jo Siffert e Brian Redman, con i suoi colori Gulf, di proprietà di Bruce Canepa. Solo vedere una 917 sulle strade di tutti i giorni avrebbe meritato il costo del biglietto per gli Stati Uniti, ma ovviamente c'era molto di più: la classe dedicata alle "Woody" per esempio (foto sotto), da noi rarissime e invece Oltreoceano rappresentative di un modo vintage d'intendere il viaggio e il tempo libero, o quella dedicata ai cinquant'anni della Sunbeam Tiger, di cui era presente almeno un esemplare per ogni anno di produzione, in modo testimoniare lo sviluppo del modello.



↳ uno dei massimi architetti del tempo, Joseph Urban, la realizzazione degli abbinamenti cromatici, sia esterni sia interni, dei propri modelli, tanto che questa connotazione estetica è diventata il vero tratto di riconoscimento della Casa. Rappresentate a Pebble Beach tutte le possibilità cromatiche offerte, con grandi righe orizzontali a tonalità marrone, rosso e blu, e l'aggiunta del grigio voluta da un collezionista che aveva trovato solo foto in bianco e nero della sua macchina. Sedici le Ruxton presenti, un record assoluto considerando che ne sono sopravvissute appena 18, di cui soltanto una non marciante.

A rappresentare l'Europa, la Ceca Tatra, con le sue 77, 87 e Tatrplan, oltre a un paio di



più moderne T603. Nate dall'ingegno di Le-dwinka, le Tatra degli anni 30 erano caratterizzate dall'enorme pinna longitudinale e dal motore V8 di 3,5 litri raffreddato ad aria, montato posteriormente. La Tatra oggi produce solo camion, ma ai tempi le linee aerodinamiche delle sue vetture fecero scuola, tanto da ispirare persino il Maggiolino Volkswagen. Un'"ispirazione" che a metà anni 80 costò alla Volkswagen la condanna, da parte di un tribunale di Berlino Ovest, a risarcire la Casa ceca con l'accusa di averne copiato le idee.

A Pebble Beach ogni auto presente aveva una sua storia da raccontare: un esempio è l'Alfa Romeo 6C 2500 Pinin Farina Cabriolet Special del 1946, creduta persa e invece ancora in

splendida forma, che Battista Farina cercò di portare al primo Salone di Parigi del dopoguerra, ma che fu respinta perché proveniente da un Paese uscito sconfitto dalla guerra. Farina guidò fino a Parigi e parcheggiò la macchina davanti all'ingresso del Salone. Il successo fu tale che i quotidiani titolarono che Pinin Farina s'era fatto il proprio show a scapito di quello vero. Mercedes, presente in forze per celebrare 120 anni di competizioni, ha portato una straordinaria 540 K Stromlinie del 1938 e nella classe "1914 French Grand Prix" le tre 115 HP sopravvissute, tra le quali spiccava la vincitrice del G.P. di Lione del 1914. Insomma, come al solito un grande, meraviglioso e ricchissimo spettacolo: difficile non rimanerne deliziati. **R**



### Rarità assolute

Dall'alto, la Birdcage Tipo 61 (1960), prima a Cuba e a Riverside; l'esposizione in riva all'oceano di ben 16 delle 18 Ruxton oggi sopravvissute; la spettacolare Mercedes-Benz 540 K Stromlinie del 1938.



## CONCORSO ITALIANO

# NON SOLO SUPERCAR

Il "Concorso Italiano" è la festa per eccellenza. Allegrìa e informalità, con tantissime vetture made in Italy che si concedono al pubblico su un campo da golf affacciato sull'oceano, per una giornata all'insegna del Tricolore. Il trofeo "Best in show" è stato vinto dalla Lamborghini 400 GT (telaio #0484, una delle sole 27 costruite) di proprietà dell'americano Raphael Gabay. Lamborghini era presente in forze, anche per il concomitante lancio della sua nuova Huracan; l'atelier milanese Zagato, invece, ha portato una vettura per tipo tra tutte quelle prodotte negli ultimi anni in tiratura limitatissima, compresi due recenti prototipi, uno su base Aston Martin e l'altro su meccanica Lamborghini. Il "Concorso", però, non era appannaggio esclusivo delle supercar, per cui tra le centinaia di Ferrari e Lamborghini multicolore abbiamo scovato una Fiat 131 Racing del 1979 semplicemente perfetta, con 100.000 miglia all'attivo, arrivata dall'Ohio. Mike Stinson, il suo unico proprietario, la cercava verde con il tetto apribile. "In realtà - ha spiegato - Fiat America chiudeva e le sole macchine disponibili erano quelle in stock. Così è arrivata questa, azzurra e senza tettuccio, ma siamo assieme da allora...". A testimoniare la continua fuga di pezzi dai nostri confini, tante Alfa Romeo degli anni 70 con ancora la targa italiana e una Topolino arrivata da Bergamo solo un paio di settimane prima.



### Orgoglio tricolore

Corrado Lopresto, vincitore della classe "Conservate" con la sua Alfa Romeo 1900 SSZ, anch'essa del 1954. Nella foto grande, il colpo d'occhio più sorprendente di questa edizione: le venti Ferrari Testa Rossa a cui è stata dedicata una classe specifica del concorso.

XXVI TROFEO INTERNAZIONALE MOTOCICLISTICO SANREMO

# TOURIST TROPHY IN MINIATURA

Nessuna invidia verso Sanremo da parte del comune confinante di Ospedaletti: anche questa cittadina ha la sua kermesse musicale. Pure qui ci sono i campioni e le "nuove proposte", ma dopo i tre giorni su cui si articola l'evento non ci sono vincitori e classifiche. E gli strumenti sono pistoni e scarichi liberi

Testo di **Fulvio Zucco** - foto di **Fotobianchi**

**C**ircuito stradale con curve e tornanti, salite e discese. Il tutto fra muri, marciapiedi, pali e tombini. I tracciati cittadini di una volta erano così, e quello di Ospedaletti (IM) non fa eccezione. A fornire una minima protezione solo le balle di paglia disseminate lungo il percorso di 3380 metri. Per la quarta rievocazione, in scena dal 5 al 7 settembre, ne sono state piazzate ben 3040. La fama del circuito era quella di una gara difficile e molto pericolosa, dove chi sbagliava pagava, e caro.

Oggi si gira in piena sicurezza e a frenare gli spiriti più focosi provvedono anche alcune chicane disposte lungo i rettilinei, dove si potrebbero raggiungere le velocità più elevate.

## A SPASSO MA NON TROPPO

Comunque l'assenza di classifiche, podi e vincitori, voluta proprio per non invogliare a correre troppo, non è sufficiente a far sì che i piloti vadano veramente piano; quanto meno, l'andatura da passeggio non è la stessa secondo tutti i partecipanti. D'altronde, come si fa a non aprire il gas stringendo il manubrio di moto da gran premio,

magari con un illustre passato sportivo? E poi anche il pubblico vuole la sua parte, e la sinfonia dei motori a pieni giri è parte irrinunciabile della festa.

A far da contorno alle batterie di moto, sette divise per epoca e cilindrata più la parata dei campioni finale, il venerdì sera c'è stata la consegna del premio giornalistico alla memoria di Roberto Patrignani (giornalista, scrittore e pilota) al dottor Costa, direttore della clinica mobile della Moto GP; nel pomeriggio, per favorire la convivialità fra piloti, giornalisti e collezionisti presenti, si era tenuta una pedalata di gruppo fino a Sanremo sulla pista ciclabile ricavata dal 





**Il tempo si è fermato**

Gianfranco Bonera, su Suzuki TR2 500 del 1972, durante la Parata dei Campioni che ha chiuso la manifestazione. Nell'altra pagina, da sinistra, Flavio Mellano sulla Triumph 500 del 1921, che dall'alto dei suoi 93 anni era la moto più anziana al via; Paolo Campanelli, classe 1931, su Gilera Saturno Piuma 500 del 1952.

**Zanzara pungente**

Pier Carlo Borri su Kreidler 50 del 1970; il ronzio del piccolo due tempi era acutissimo e il ritmo impressionante: durante la Parata dei Campioni, la tornata più veloce in pista a dispetto del nome, Borri stava nella prima metà del gruppo, fra moto dieci volte più grosse.

vecchio tracciato ferroviario. Il sabato, invece, dopo le verifiche tecniche e le punzonature delle moto partecipanti, la "Notte dei Motori" con le vetrine dei negozi allestiti in tema motociclistico e relativa premiazione.

**18 MONDIALI AL VIA**

Decisamente meritevoli i collezionisti che hanno portato a Ospedaletti pezzi davvero importanti (un esempio fra tanti, le MV Agusta di Ubaldo Elli), ma a richiamare il pubblico erano anche i piloti di fama schierati al via: addirittura sei iridati, Phil Read, Eugenio Lazzarini, Pier Paolo Bianchi, Manuel Poggiali, Marco Lucchinelli e Virginio Ferrari. E poi un elenco di campioni europei e nazionali ben nutrito, tanto che alla parata finale hanno preso il via una quarantina di moto. Palma del driver più attento a Remo Venturi, che prese parte a sei edizioni della gara di Ospedaletti "vera" vincendone due, quelle del 1962 (MV Agusta) e del 1963 (Bianchi). A vederlo girare sicuro e di buon passo, sfiorando i muri e gli altri piloti, chi potrebbe dargli 87 anni?

Complice il weekend soleggiato, il pubblico a bordo pista era numeroso e alcuni motociclisti hanno approfittato della postazione mobile della FMI, che consentiva il tesseramento, l'iscrizione al registro storico e il rilas-

scio del Certificato di Rilevanza Storica e Collezionistica in tempo reale.

Nella prima batteria, riservata alle moto più datate e agli scooter, destavano stupore le Lambretta 125 da competizione, che tenevano testa alle moto più vecchie, anche se di 500 cm<sup>3</sup>. Nella seconda, quella da 50 a 125, entusiasmava Pier Carlo Borri, classe 1944, velocissimo sulla sua Kreidler: ancora due o tre giri e avrebbe potuto doppiare tutti gli altri! La terza batteria, 175 e alcune 250, era praticamente un monomarca Morini con tutte le più appetibili versioni da gara e con alcune incursioni Motobi, mentre la quarta, riservata alle 250, vantava la presenza del plurititolato Phil Read, un entusiasta "ragazzo" di 75 anni.

Al via fra le 350 della batteria 5 (ma con una 250) Marco Lucchinelli, che non ha certo avuto problemi a stare fra i primi; in batteria 6 (le 500 più anziane) spiccavano la presenza di Denise Biffi, unica donna al via, e di una fragorosa quanto rara Gilera quattro cilindri. Nella settima e ultima, quella per le 500 fino agli anni più recenti, stupende le MV dall'inconfondibile "voce", come pure le Benelli quattro cilindri. Un evento che ha davvero permesso di ripercorrere dal vivo la storia delle gare motociclistiche.





#### Campioni si resta

Da sinistra nell'altra pagina, Marco Lucchinelli (un titolo mondiale) su Parisienne 250 del 1985; Eugenio Lazzarini (tre titoli) su Benelli GP 500 del 1968. Sopra, Phil Read (otto titoli) si esibisce in un burn out con la Yamaha TD 250 del 1972. Qui a fianco, Denise Biffi, classe 1980, su Gilera Saturno del 1953; unica donna al via, era affiancata in batteria dal marito, su un'altra Gilera.

## ↓ PENSIERI

# CAMPIONI IN BREVE



**Phil Read:** "Nel 1972 correvi con la Ducati, che sembrava promettente ma in realtà accusava diversi problemi. Soprattutto non riusciva a tenere il passo delle MV. Firmai allora per la Norton John Player Special, lasciando il mio posto in Ducati a Paul Smart, sicuro che avrebbe avuto il suo bel daffare. Per il 1973, invece, la Ducati riuscì a risolvere i suoi problemi e arrivarono le vittorie, che portarono anche i premi: per Smart, una moto nuova a fine stagione. La mia Norton invece si rivelò un mezzo fiasco e mi resi conto di aver preso la decisione sbagliata. I premi, per me, erano le sigarette dello sponsor, che nemmeno mi piacevano! Quanto a Ospedaletti, per me era uno dei circuiti insieme più pericolosi e affascinanti, una sorta di Tourist Trophy in miniatura".



**Marco Lucchinelli:** "Mi fanno impazzire quei piloti moderni che intervisto per Sky dopo le gare: conclusa una corsa piuttosto grigia, ti dicono 'In effetti avrei potuto fare di più'. E chi cavolo ti ha detto di non farlo, quel di più? Noi invece eravamo la generazione dei 'senza': senza ABS, senza telemetria, senza elettronica, senza termocoperte, senza computer e senza cellulare... Persino senza preservativo... Attenzione ragazzi, ai tempi si rischiava meno".



**Paolo Campanelli:** all'arrivo, nel microfono dello speaker: "Mi dicono tutti che a 83 anni dovrei appendere il casco al chiodo e in effetti ci ho fatto un pensierino. Poi mi capitano inviti come questo e io accetto. Vengo qui dicendomi che è l'ultima volta, poi mi diverto come un matto. Col cavolo che smetto! Qui a Ospedaletti ho corso più volte, in varie classi, per un totale di 15 edizioni. Il miglior risultato è stato un secondo posto nel 1965, ma il terzo posto dell'anno successivo valeva più di un primo: avevo una Matchless-Seeley che era una favola, andava come un treno. In qualifica faccio la pole con 24 (ventiquattro!) secondi sul diretto inseguitore. Parto sicuro di vincere, ma sul ponticello scivolo su una chiazza lasciata da un pilota delle 250 che avevano girato prima. Mi rialzo intontito, prendo la moto e cerco di ripartire, visto che i danni non sembrano gravi. Riesco ad accenderla, ma in quella arriva un concorrente che non mi vede e mi butta giù. Mi rialzo ancora, più dolorante di prima e con la moto ancor più scassata: finalmente riparto e riesco ancora ad arrivare quinto. Non riesco a capacitarmene ancora oggi".





APPUNTAMENTO IN VENETO

# GRAND, DÉFILÉ

Si è svolto tra Colli Euganei e Colli Berici il classico ritrovo annuale dell'Automotoclub Storico Italiano. Presenti 139 vetture d'epoca: una mostra itinerante in grado di coprire pressoché ogni settore e periodo dell'automobilismo di ieri

Testo di **Fulvio Zucco** - foto di **Daniele Bottallo**

“A chi ci critica perché omologhiamo vetture come una 127 o una Fiesta - afferma il presidente dell’Asi Roberto Loi - rispondo che, se non lo facessimo, tra 20 o 30 anni non ne esisterebbero più”



**N**ei quattro giorni dell’evento si sono viste sfilare automobili di ogni tipo: dalla Balilla Mille Miglia alla Innocenti Mini Cooper, dalla Hudson Super Six del 1928 alla Jaguar serie XJ 40, oltre alcune rarità come un’Asa 1000 GT. Venerdì 19 le auto sono state esposte in Prato della Valle a Padova richiamando l’attenzione di turisti e cittadini, precedute dalla scorta dei Carabinieri a bordo, per l’occasione, di un’Alfa Romeo Giulia, e dalla troupe televisiva locale su una Fiat 500 D, adattissima, col suo tettuccio apribile, alle riprese. In omaggio al concetto che le auto storiche sono un patrimonio nazionale e come tale vanno tutelate e fatte conoscere al grande pubblico, alla stregua dei musei e delle collezioni d’arte, portandole in giro e non certo tenendole ferme nei garage.

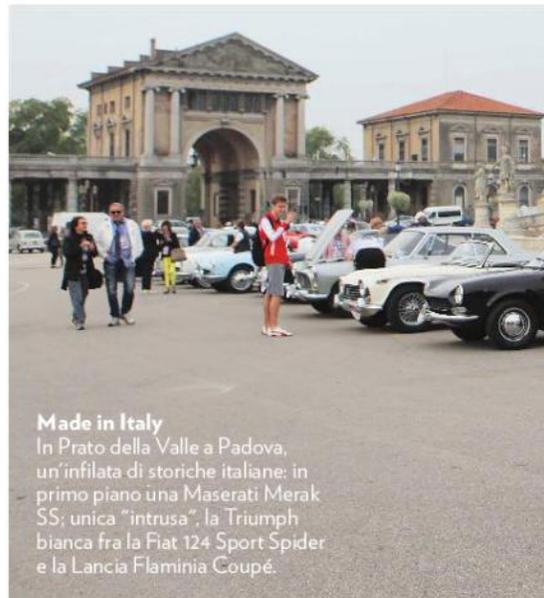
Sabato, invece, le vetture hanno riempito di colori e suoni le vie del centro storico di Vicenza, dove erano stati appositamente riservati spazi lungo i portici. Una parte di essi era prossima all’uscita di una scuola: ab-

biamo così potuto rilevare che i commenti dei ragazzi erano in gran parte di curiosità e ammirazione, pur se pochi erano in grado di riconoscere qualche modello. Non è sembrato, insomma, che i giovani siano assolutamente privi d’interesse verso il settore.

È questo il pensiero anche dell’avvocato Roberto Loi, presidente dell’Asi, espresso durante l’annuale Autoshow, che si è svolto fra il 18 e il 21 settembre in Veneto. Lui ha anche ribadito che per l’Asi non ci sono differenze fra una supercar e una modesta Fiat Uno: se sono conservate con lo spirito del collezionista, rispettandone l’originalità e mantenendole in ottime condizioni, entrambe hanno la stessa dignità; anzi, in termini di importanza sociale e di caratterizzazione di un determinato periodo storico, un’utilitaria ha sicuramente maggior peso; e poi è il singolo appassionato che decide quale auto desidera conservare. Di nuovo il presidente dell’Asi: “Noi puntiamo molto sui giovani, perché è indispensabile un ricambio generazionale. Proprio per questo nel nostro futuro c’è la creazione di un polo, presso le strutture dell’ex villaggio olimpico, con una galleria espositiva per circa 170 veicoli, una fornita biblioteca e una cineteca, con rari filmati d’epoca che in parte abbiamo già restaurato. Vogliamo avviare anche dei corsi di restauro per le diverse competenze, quali per esempio carrozzeria, meccanica e tappezzeria, indirizzati proprio ai giovani, che troveranno anche bar e ristorante, in modo da poter decidere, questo è quanto ci auguriamo, di passare qualche giornata approfondendo le loro conoscenze in campo automobilistico”.

**Massima varietà**

Da sinistra, sotto: Austin Twelve Eton 1935, Fiat 508 SMM 1934, Fiat 1100/103 TV Monterosa 1956 e Porsche 356 Convertible D 1959 (entrambe già apparse su Ruoteclassiche), Ford A 1930, Maserati Bora 1973 e Fiat 500 1938. Al centro, la Giulia dei Carabinieri apre il corteo davanti alla Porsche 911 Carrera RS di Roberto Loi.



**Made in Italy**

In Prato della Valle a Padova, un’infilata di storiche italiane: in primo piano una Maserati Merak SS; unica “intrusa”, la Triumph bianca fra la Fiat 124 Sport Spider e la Lancia Flaminia Coupé.





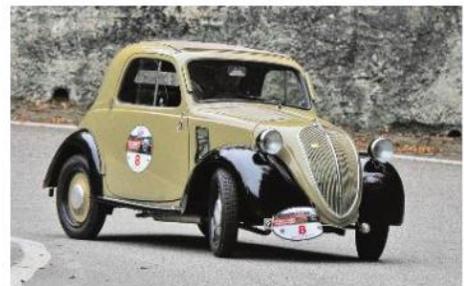
↓ CONCORSO D'ELEGANZA ASI

## VINCE LO STILE

**Castagna, Farina, Scaglione, Frua...** i grandi designer italiani del passato erano tutti rappresentati alla seconda edizione del Concorso Nazionale di Eleganza per Automobili (Torino, 5-7 settembre). Trentasei le auto in gara, dalla Delage DE del 1921 alla Maserati Ghibli Spyder 4,7 del 1971. Al contrario di molti concorsi d'eleganza attuali, la kermesse torinese non è focalizzata sulla qualità del restauro, ma vuole piuttosto premiare il design. Per questo i modelli di produzione affiancano le fuoriserie e la giuria è composta esclusivamente da stilisti: quest'anno erano Aldo Brovarone, Fabio Filippini, Roberto Giolito, Lorenzo Ramaciotti, Ercole Spada e Tom Tjaarda. Sono state premiate tre vetture per ogni categoria; i tre premi speciali "Best of Show", "Città di Torino" e "Sogno di una notte di mezz'estate" sono andati a due Alfa Romeo e a una Lancia, rispettivamente una 6C 2500 Bertone del 1942, una 6C 2500 SS Touring del 1947 e un'Astura Cabriolet del 1936 degli Stabilimenti Farina. Tra gli esemplari più ammirati, l'OM 665 S MM Superba del 1928 (sotto) e l'intramontabile Maserati Mistral (in basso).



FOTO DI MASSIMO CONDOLO (2)



**Dalla Svezia con furore**

A destra. Tra le numerose affermazioni di Waldegård sono da ricordare le quattro vittorie al "Safari" e le due al "Montecarlo". Pagina accanto. Imperturbabile, al volante della Stratos all'avvincente e combattuto "Sanremo" del '76.



Marrico Marella

**CAMPIONE GENTILUOMO**

# IL MAGO DEI RALLY

È stato uno dei piloti più forti di sempre e si è fatto amare anche per la lealtà. Ha corso con tutto, vincendo tanto. Nella storia resta l'incredibile testa a testa finale con il compagno di squadra Munari al Sanremo del '76. Una gara dalla conclusione memorabile, incerta fino all'ultimo respiro

Testo di **Emanuele Sanfront**

**N**el mondo delle corse c'è un lungo elenco di campioni. Chi è stato il più grande di tutti i tempi nei rally? Björn Waldegård, ex agricoltore svedese, è senza dubbio uno dei campioni al vertice della classifica, uno dei più forti rallyisti della storia.

Per una serie di motivi. Pilota completo, abile sull'asfalto come sugli sterrati, prodigioso sulla neve, dotato di grande potenza fisica, classe e orgoglio smisurato, manteneva una calma glaciale anche nei momenti più drammatici.

Waldegård ha vinto molto nella sua lunghissima carriera con successi in rally titolati come il "Montecarlo", il "Safari", il "Sanremo", per citarne alcuni. È stato protagonista di corse incredibili al volante di numerose auto di marche e modelli differenti e appartenenti a diversi team ufficiali. Ha sempre combattuto con la migliore concorren-

za e come se non bastasse ha vinto anche un titolo mondiale conduttori, quello del 1979, anno d'introduzione di questa classifica ufficiale.

Ecco... Björn Waldegård ha primeggiato anche in questo.

La storia dei rally è piena di gare incredibili. Per come si sono svolte, per gli episodi che si sono verificati, per ciò che è capitato ai protagonisti e per il risultato finale.

Diciamolo pure. Non è stato un rally qualsiasi il "Sanremo" del 1976, ottavo appuntamento quell'anno del Campionato mondiale.

La prima parte del rally (due tappe per un totale di 1600 km nell'entroterra tra Sanremo e Savona) era vissuta sulle scaramucce in punta di fioretto tra gli equipaggi della squadra ufficiale Lancia al volante della poderosa Stratos, gli italiani Munari-Maiga, e gli svedesi Waldegård-Thorszelius. Staccatissimi, Verini-Russo con la 131 Abarth, unico equipaggio del team ufficiale Fiat rimasto in gara dopo i ritiri dei compagni di

squadra Alen-Kivimaki, Cambiaghi-Sanfront e Bacchelli-Rossetti.

Quanto alla seconda tappa del rally di Sanremo, si stava dimostrando decisamente più tranquilla della precedente. Certo, a movimentare la classifica ci avevano pensato alcuni colpi di scena, come l'uscita di strada dell'ultima Fiat 131 Abarth in gara, quella di Verini-Russo. Tuttavia ad anestetizzare il vertice della classifica ci avevano pensato gli ordini di scuderia impartiti dal direttore sportivo della Lancia Cesare Fiorio. Visto che nessun avversario poteva impensierire i due piloti in testa al rally, le disposizioni erano che Munari e Waldegård dovessero arrivare praticamente alla pari alla via dell'ultima prova speciale.

Così, alla partenza del tratto cronometro, il Colle Langan, la classifica vedeva in testa Waldegård con soli 4 secondi di vantaggio su Munari.

Mentre si portava alla partenza della prova al volante della sua Stratos numero 4, Björn Waldegård rivedeva mentalmen- 

Al rally di Sanremo del '76  
si giocò tutto all'ultima prova speciale;  
il pilota svedese mantenne una calma  
glaciale e vinse per 4 secondi





### Consacrazione ufficiale

Prima vittoria internazionale al rally di Montecarlo '69 con la Porsche 911 S (a sinistra). Con la Ford Escort al "Montecarlo" del 1979 (a destra). A conclusione della strepitosa stagione '79, la conquista del Campionato del mondo piloti.

→ te le curve e controcurve che si susseguivano con un ritmo incessante nella salita e discesa del Colle Langan. Il pilota svedese, tuttavia, ripassava anche gli ordini di scuderia. In quell'ultima prova del rally lui sapeva che doveva partire alla pari del suo compagno di squadra Munari, che era in svantaggio di 4 secondi.

Già, e così quando alla partenza della prova il cronometrista gli diede il via Waldegård non si mosse. Lasciò passare 4 fottuti secondi, conteggiati da Nick Bianchi, braccio destro di Cesare Fiorio, poi, in perfetta

parità con Munari, scattò come uno sparo aggredendo una dopo l'altra le strette curve del Colle Langan, ultima fatica prima dell'agognato traguardo di Sanremo.

Waldegård non sbagliò nulla. Rispettò gli ordini di squadra guidando con spicolatezza, ma conservando sempre il controllo assoluto della situazione.

Alla fine il responso del cronometro diede ancora ragione a Waldegård: più veloce di Munari... di 4 fottuti secondi. Quelli che lo separavano, lui vincitore del rally di Sanremo 1976, dal secondo in classifica, Sandro

Munari. Un gran finale, quindi, per il campione svedese che concedeva il bis, visto che aveva vinto il "Sanremo" anche l'anno precedente, il 1975.

Al collega Carlo Cavicchi, allora inviato del settimanale Autosprint, che lo intervistò all'arrivo, Björn Waldegård disse: "Sono molto contento per me. Mi dispiace tantissimo per Sandro. Resta sempre il pilota che considero migliore". Ecco... Björn Waldegård.

Chi scrive, con l'amico e pilota Bobo Cambiaghi, ha fatto parte, insieme al for-

## ↓ TRENT'ANNI TUTTI D'UN FIATO

# COMINCIÒ CON UNA VOLKSWAGEN

**Björn Waldegård**, svedese, inizia a correre nel 1962 e compete al massimo livello sino al 1992. Disputa le prime gare con una Volkswagen, quindi s'impegna con una Porsche nei rally nazionali e nelle corse su ghiaccio. Dopo alcuni anni di corse da privato, nel 1968 diventa pilota ufficiale Porsche. La sua prima importante vittoria internazionale, al volante della Porsche 911 S, avviene al rally di Montecarlo del 1969, l'ultima, con la Toyota Celica, al "Safari" del 1990. Ha corso con numerose auto di differenti marche, Volkswagen, Porsche, Lancia, Fiat, Ford, Mercedes, giusto per ricordarne alcune. Nella sua lunga carriera durata trent'anni non solo rally. Nel 1970, infatti, si cimenta in gare di velocità partecipando alla Targa Florio in coppia con Richard Attwood su Porsche 908 conquistando il 5° posto assoluto. Insomma Björn Waldegård ha corso con tutto

vincendo tanto. Campione del mondo piloti rally nel 1979 al volante di una Ford Escort, ha un invidiabile palmarès in cui si contano, tra le altre, 17 vittorie nel Campionato mondiale rally. Da ricordare i cinque successi al rally di Svezia, i quattro al "Safari", i due al "Montecarlo" e al "Sanremo". Nel 2011 la vittoria all'East African Safari Classic.

La sua ultima apparizione pubblica quest'anno al Festival of Speed di Goodwood al volante di una Toyota.

Lo scorso 29 agosto s'è spenta a 71 anni una leggenda. Björn Waldegård era nato a Solna in Svezia il 12 novembre del 1943.

### Con in testa il "Montecarlo"

Waldegård ha partecipato a numerose edizioni del "Montecarlo". Ha vinto nel '69 e '70.



Ha segnato la storia dei rally  
con un'invidiabile e lunga carriera.  
Ha vinto tutto e ovunque.  
Compreso il Mondiale del '79



te pilota svedese, della squadra ufficiale di rally della Ford sul finire degli anni 70. Con Björn ci siamo rivisti con indosso la tuta due anni fa, in autunno al Rallylegend, a San Marino. Lui, in compagnia del suo navigatore di sempre Hans Thorszelius, era indaffarato a "manovrare" nelle strette strade delle prove speciali della Serenissima Repubblica del Titano l'ingombrante Mercedes 500 SLC che aveva pilotato in numerosi rally, tra cui il terrificante e durissimo "Safari" in Kenya. Il sottoscritto era impegnato nel rally sanmarinese come navigatore del famoso ex pilota di Formula 1 Jacky Ickx su una Porsche 911 in versione Dakar.

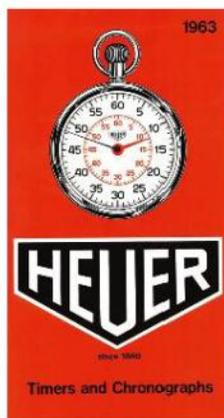
Björn mi abbracciò forte inarcando solo per un attimo le sopracciglia, sua tipica espressione di quando raggiungeva il massimo della felicità. Mentre scrivo queste righe osservo con emozione l'autografo che mi ha firmato proprio in occasione del Rallylegend di due anni fa.

Ecco... Björn Waldegård.



**Conquistò l'Africa**  
Björn ha vinto quattro volte  
l'impegnativo Safari Rally, oltre  
a numerosi piazzamenti.  
Qui è quarto con la Porsche  
911 SC nell'edizione 1978.

Manrico Marzella



#### Uomo di polso

Il "pianista" Jean Campiche, ai box Ferrari del circuito Paul Ricard, durante il G.P. di Francia del 1974.

Enzo Ferrari fu il primo a intuire l'importanza di avere a bordo pista un professionista dei cronometri, in grado di rilevare le performance di più auto contemporaneamente.

### LE ORIGINI DEL TIME KEEPING

# IL PIANISTA SULL'ASFALTO

Strettissimo il rapporto che lega il marchio d'orologeria svizzero al mondo delle corse (in circuito e sugli sterrati). Fin da quando Enzo Ferrari chiese e ottenne a bordo pista un cronometrista dedicato capace di rilevare, al millesimo di secondo, i tempi di più auto contemporaneamente

Testo di **Alessandro Giudice**

**I**l "pianista" arriva in pista al mattino presto quando, prima di evaporare, la rugiada dei campi intorno a Fiorano riflette ancora il sole sorto da poco. In un silenzio surreale, che da lì a breve sarà squarciato dal sibilo del motore Ferrari, prepara i raffinati strumenti che la sua abilità rende perfetti: tre tastiere per un totale di quindici tasti. Che non producono suoni ma impulsi, quelli che stanno accompagnando la Formula 1 nell'era dell'elettronica al servizio della rilevazione dei tempi sul giro.

Una svolta epocale, che il "pianista" Jean Campiche gestisce muovendo freneticamente le dita sul "Le Mans Centigraph", lo strumento che lui stesso e gli ingegneri della Heuer hanno confezionato appositamente per la Ferrari e in grado di misurare al mille-

simo di secondo i tempi di più auto contemporaneamente: è il predecessore del sistema che, richiesto anni dopo dalla Indy Racing League americana per la 500 Miglia di Indianapolis, sarà in grado di misurare anche frazioni di 1/10.000 di secondo.

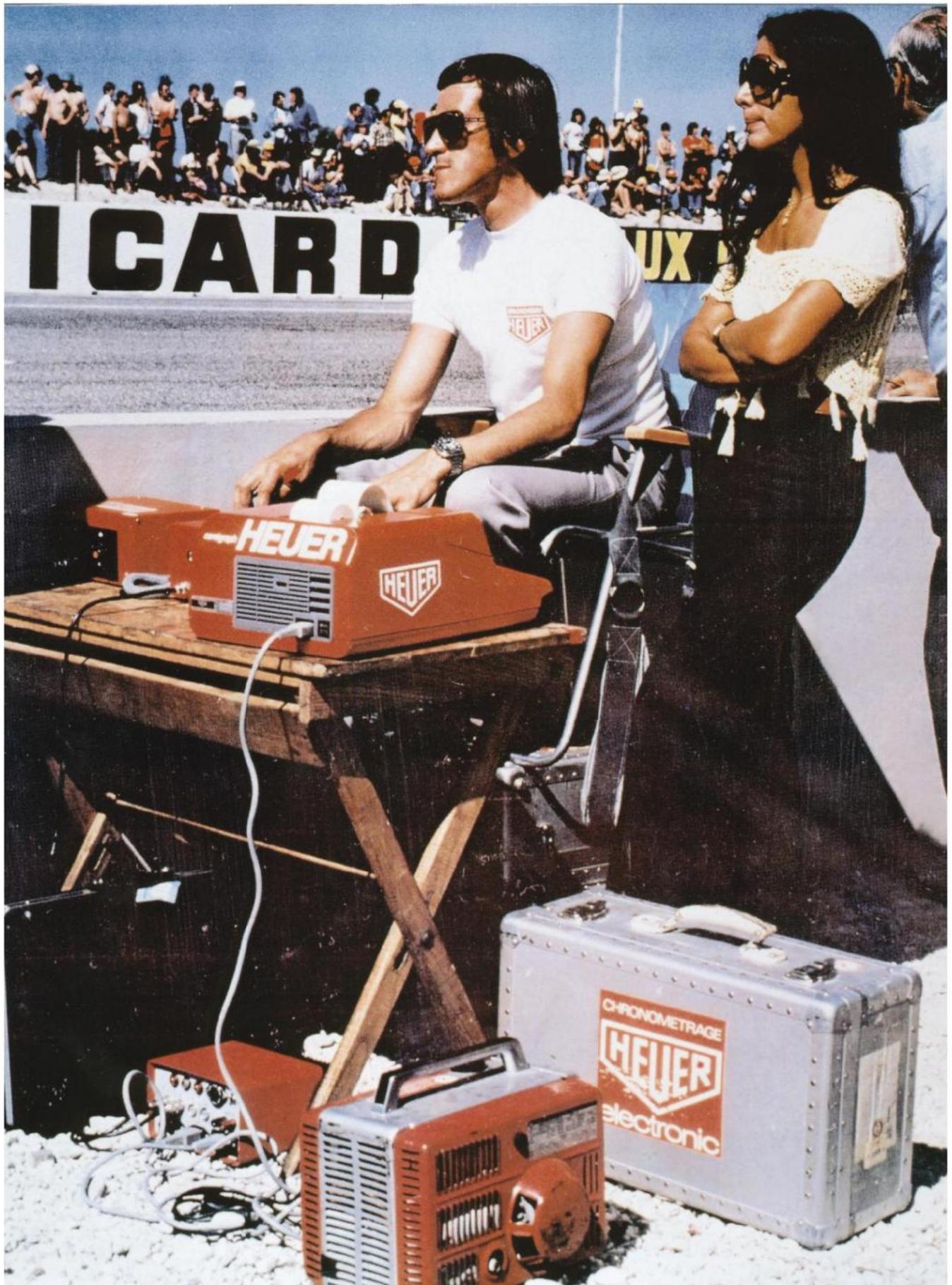
#### CRONOMETRISTI UFFICIALI DELLA F1

Nella sua lucida visione di quello che il futuro chiede alle corse automobilistiche e con la spinta innovativa che l'ha sempre contraddistinto, è lo stesso Enzo Ferrari a volere da Heuer un cronometrista dedicato, trovandolo proprio in Jean Campiche, pilota semi-professionista nel Campionato del Mondo motociclistico e instancabile sviluppatore di sistemi di cronometraggio che lui stesso utilizza durante i suoi test in circuito.

Da quel momento - siamo nel 1971 -, il "Le Mans Centigraph" si ritaglia un ruolo importante nella conquista dei titoli mon-

diali del Cavallino di Jody Scheckter e Niki Lauda, e poi nei successi del team McLaren di cui, dal 1985, TAG Heuer (che, nel frattempo, ha arricchito il suo nome essendo stata acquistata proprio in quell'anno dalla lussemburghese Techniques d'Avant Garde) diventa addirittura partner. Ma ci vorranno altri anni prima che Bernie Ecclestone si decida a far diventare il sistema, dal 1992 e per undici stagioni consecutive, patrimonio comune del mondo delle corse automobilistiche eleggendo TAG Heuer cronometrista ufficiale della Formula 1.

Un impegno quantificabile in una grande mole di lavoro di ricerca e sviluppo ma anche di materiale da trasportare in giro per il mondo, per 175 gran premi (senza mai una contestazione...), che si traduceva in 18 tonnellate di strumenti, 20 chilometri di cavi, 19 antenne integrate nel circuito al servizio di 20 tecnici che controllavano al-



**L'intesa col Cavallino**

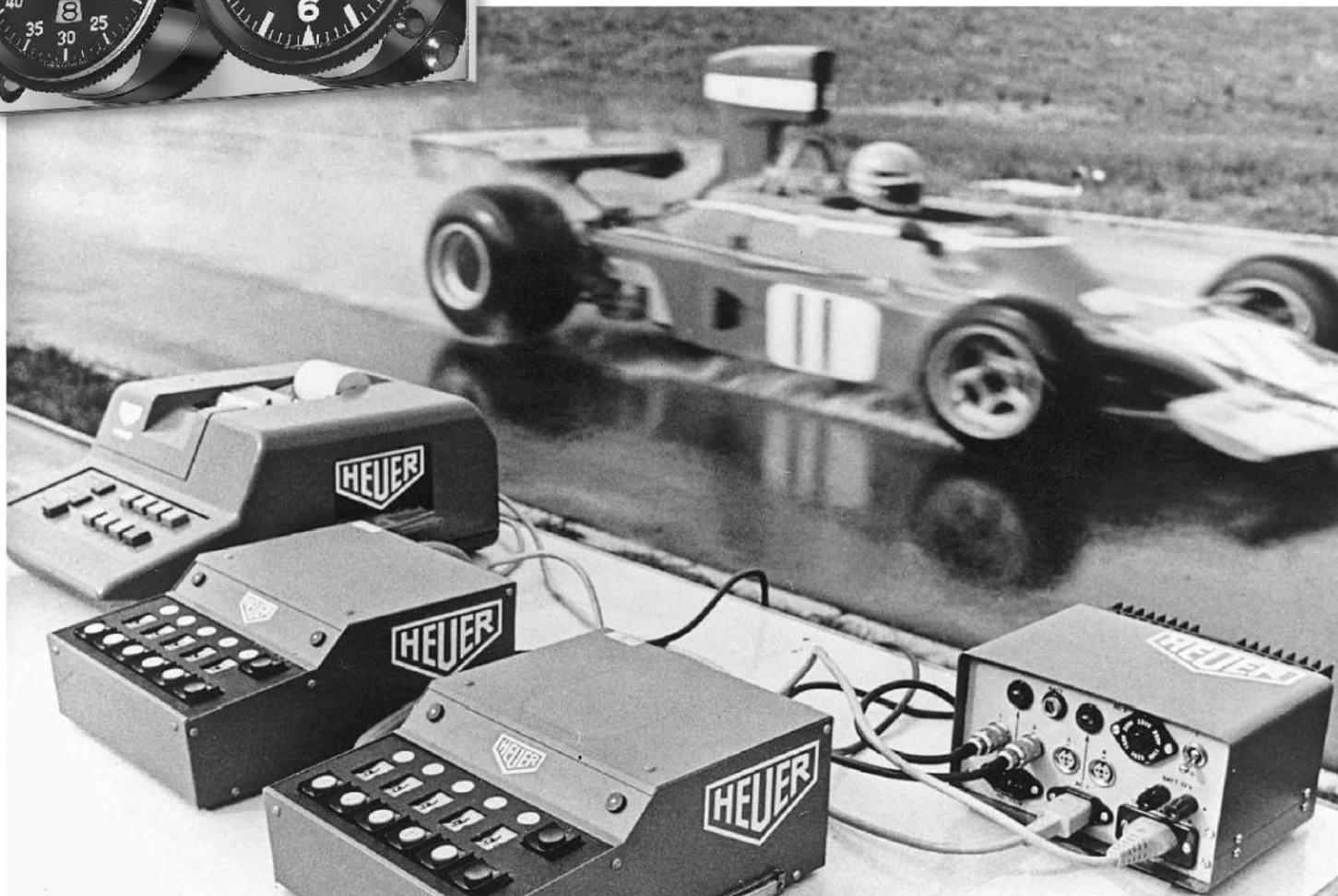
Enzo Ferrari stringe la mano a Jack Heuer, nipote del fondatore della maison, nata nel 1860. Heuer con Niki Lauda e Clay Regazzoni (sotto), compagni di squadra in Ferrari dal 1974 al '76.



■ trentante auto, simultaneamente attraverso 150 monitor. Quella della Formula 1 è stata una delle molte tappe fondamentali della storia Heuer, una vicenda che, nell'arco di un secolo e mezzo, ha saputo fondere insieme la passione per i motori all'alta ingegneria orologiaia, creando una magica sinergia che, fin dal 1911, fece diventare il cronografo da cruscotto un oggetto di culto per i pionieri delle quattro ruote.

Allora fu una conseguenza quasi scontata dell'eccitazione che accompagnava i primi anni dell'automobile, un mezzo che sovvertiva completamente il rapporto spazio-temporale fino a quel momento conosciuto, trasformando ogni viaggio in un'avventura e facendo diventare motivo d'orgoglio e di competizione la misurazione del tempo necessario a raggiungere una meta: una specie di antesignano confronto "casello-casello". Per la vera svolta di Heuer in chiave ra-

Non solo lancette ma anche tastiere,  
antenne e chilometri di cavi.  
Così la maison svizzera è diventata  
la "signora dei cronometri"



cing (almeno in campo automobilistico, visto che nelle corse di cavalli si era già conquistata una consolidata reputazione) si dovette però attendere il 1958 con la nascita del mitico "Rally Master", la combinazione di due orologi formata da un segnatempo da 8 giorni e un cronometro da 12 ore che, inizialmente nato per scandire i viaggi sulle lunghe distanze, divenne da subito il riferimento assoluto dei rallyisti professionisti.

Al punto che, nell'edizione del Rallye Monte Carlo dell'anno successivo, lo stesso Jack Heuer, nipote del fondatore e già presidente dell'azienda, verificò come oltre i due terzi delle auto in gara ne montassero uno, posizionato davanti al sedile del copilota, tra il trip-master e il quadro dei fusibili.

#### AL POLSO DI STARE E PILOTI

Se l'accordo con la Scuderia Ferrari fu per Heuer il riconoscimento professionale

dell'altissima qualità dei suoi strumenti da parte del team più prestigioso della Formula 1, il marchio è entrato nell'immaginario collettivo grazie ai diversi ambasciatori che, più o meno consapevolmente, hanno reso i suoi cronografi da polso oggetti di culto.

Oltre a Jo Siffert - primo asso del volante a essere sponsorizzato da una casa d'orologi e che dal 1969 apre il lungo elenco di campioni legati a Heuer (Ickx, Senna, Lauda, Prost, per citarne alcuni), nel 1971 fu la volta della star di Hollywood Steve McQueen: fu, infatti, il personaggio da lui interpretato, il pilota Michael Delaney nel film di Lee H. Katzin "Le 24 Ore di Le Mans", a portare al polso il famoso cronografo quadrato azzurro "Monaco" facendolo diventare un'autentica icona, al punto di risollevare anche le sorti della pellicola che, a onor del vero, non aveva ottenuto un grande successo di pubblico.

#### Carpe diem

L'evoluzione del sistema di cronometraggio "Le Mans Centigraph" (1975); sullo sfondo, la Ferrari "B3" del 1974. Il "Rally Master" (in alto) nacque nel 1958 e s'impose da subito come uno strumento insostituibile per i professionisti dei rally.



COMODITÀ REVERSIBILE

# FAR LE MANOVRE CON DUE DITA

Viziati dalla facilità delle automobili di oggi, non tutti i guidatori di storiche apprezzano la durezza del loro sterzo, che rende ogni parcheggio un'impresa. Una soluzione può essere quella di montare un servocomando anche su vetture che in origine non lo adottavano. Ed eliminarlo è quasi un gioco da ragazzi...

Testo di **Maurizio Schifano**





### 1. Via la parte elettrica

Dopo aver scollegato la batteria e tolto le coperture inferiori del piantone, occorre scollegare i cavi per il comando degli indicatori di direzione e del dacson.

### 2. ...e via il piantone

Tolto il guscio superiore, si può estrarre il piantone, dopo averlo staccato dalla crociera e svitato la staffa che lo fissa alla plancia.

### 3. Piccoli adattamenti

Nel caso della Jaguar MK2, per far posto al servomotore elettrico occorre modificare una parte del condotto del riscaldamento.

### 4. Presenza discreta

Il nuovo piantone va posizionato in modo che il servomotore risulti ben alloggiato nel vano predisposto e quindi meno visibile.

**D**iciamo la verità: pochi oggi sono ormai disposti a farsi venire i crampi ai bicipiti e, d'estate, a sudare sette camice, per azionare lo sterzo di un'automobile. Cosa che si verifica sulla stragrande maggioranza delle vetture storiche, per le quali il servosterzo era un lusso, diffuso a partire dagli anni Cinquanta, ma solo su alcune grandi berline e spesso come optional a pagamento.

Un dispositivo idraulico piuttosto complesso, che in genere poteva essere montato solo in origine, che quasi sempre prevedeva un rapporto di demoltiplicazione diverso da quello dello sterzo nella versione non servoassistita e che aveva lo svantaggio di sottrarre almeno 3-4 CV al motore, necessari per il funzionamento, in continuo, della pompa. L'avvento, una decina d'anni fa, di dispositivi elettrici, più semplici e con un assorbimento di potenza decisamente più contenuto, studiati per equipaggiare vetture con motori di potenza ridotta, ha offerto lo spunto per realizzare un sistema adatto alle vetture storiche, facile da installare, anche su modelli che non adottavano il servosterzo neanche come accessorio.

Il sistema non comporta modifiche irreversibili e inoltre è disinseribile, tramite un pulsante, quindi in linea teorica non richiederebbe un collaudo in Motorizzazione. In pratica, occorre smontare il piantone originale e sostituirlo, utilizzando gli stessi attacchi, con uno nuovo al quale è collegato un servomotore elettrico. Per il resto basta montare nella plancia la centralina di comando e il relativo interruttore ed effettuare i collegamenti elettrici alla batteria, a massa e al blocchetto d'accensione. Ciò è agevolato dal fatto che esistono kit dedicati per un buon numero di "storiche" (alcuni

sono elencati nella tabella in basso), fra le quali la Jaguar MK2 3,4 Litre protagonista del servizio, che ha un peso a secco di 1460 kg, con oltre il 55% gravante sull'asse anteriore.

La possibilità di inserire e di disinserire manualmente il servosterzo (tramite un interruttore che funziona solo a motore in moto) torna molto utile, dal momento che in realtà il dispositivo risulta necessario solo in manovra. A richiesta può essere fornito un sistema aggiuntivo per regolare, tramite un potenziometro, l'azione del servomotore, utile invece se si intende mantenerlo sempre inserito; la vettura del servizio, per semplificare al massimo il funzionamento, non ne era dotata.

L'azione del servosterzo, che a vettura quasi ferma è accompagnata da un leggero gemitto, consente di girare il volante con solo due dita, rendendo ancora più godibile la MK2. I guidatori potranno così sempre e comunque mantenere l'aplomb da veri signori che ben si addice a questa raffinata berlina. **R**

## ↓ L'IMPIANTO AI "RAGGI X"

# SU MISURA PER 250 STORICHE

**Al momento** i kit disponibili, per equipaggiare i più svariati modelli di vetture storiche, sono oltre 250. Essi sono composti da un piantone (1) al quale è collegato, tramite un rinvio a 90° pignone elicoidale-vite senza fine, un servomotore elettrico; (2) centralina di comando; (3) set di cablaggi, con l'interruttore e l'eventuale potenziometro per regolare l'intensità della servoassistenza (4). Particolarmente accurato il dimensionamento del piantone che, una volta montato, deve mantenere la geometria dello sterzo originale, adattandosi perfettamente ai sistemi più datati, col piantone in un unico pezzo direttamente connesso alla scatola guida, o a quelli più moderni, col piantone in più tronconi uniti da crociera. Per info [www.ezpowersteering.it](http://www.ezpowersteering.it)



## PREZZI

ALFA ROMEO 2600 SPRINT	€ 2650
BMW SERIE 02	€ 1450
FERRARI 250 GT	€ 3250
FIAT 124 SPORT SPIDER	€ 1800
JAGUAR MK2	€ 2450
LANCIA FLAMINIA	€ 2550
MASERATI MISTRAL	€ 3150
MERCEDES-BENZ 230 SL	€ 2650

LE 100 AUTO DEI RECORD

# I PIÙ GRANDI INCANTI DI SEMPRE

La recentissima vendita milionaria della Ferrari 250 GTO è solo la punta di diamante di un fenomeno che negli ultimi anni ha portato le quotazioni delle auto da collezione vendute all'asta a cifre mai raggiunte prima. Dominano le italiane (58%), Ferrari in testa (53%), seguite a distanza dalle Mercedes (9%), mentre mantengono la loro posizione in classifica alcune vetture battute in anni lontani, tra cui una Bugatti Royale venduta nel 1987. Ecco l'elenco delle cento più care di tutti i tempi

A cura di **Gilberto Milano**

**1. FERRARI 250 GTO**  
1962  
€ **28.501.458**





**4. FERRARI 275 GTB/C SPECIALE**  
1964  
€ 19.723.730



**3. FERRARI 275 GTS/4 SPIDER NART**  
1967  
€ 20.536.175



**6. FERRARI 250 TESTA ROSSA**  
1957  
€ 11.393.813



**2. MERCEDES W196R**  
1954  
€ 24.646.674

## COME SI LEGGE LA CLASSIFICA

Il prezzo di ogni auto è riportato in euro, calcolato al cambio euro-dollaro (o euro-sterlina) in vigore il giorno della vendita. Si tratta quindi di valori assoluti e non aggiornati a oggi. A fianco del valore in euro è riportato tra parentesi il prezzo ufficiale battuto il giorno dell'asta. Per le auto vendute in anni in cui non era ancora stato introdotto l'euro è riportato il valore in dollari battuto all'epoca. A fianco del nome e dell'anno di costruzione di ogni vettura è segnalato fra parentesi il rispettivo numero di telaio. Sotto la dominazione di ogni vettura compare il nome della casa d'aste, come pure la località e la data dell'evento.

### 1. FERRARI 250 GTO

by Scaglietti, 1962 (3851GT)  
Bonhams, Quail Lodge (USA) - 14.8.2014  
Una delle 36 prodotte e delle 31 sopravvissute.  
Ex collezione Maranello Rosso.  
€ 28.501.458 (\$ 38.115.000)

### 2. MERCEDES-BENZ W196R

1954 (196 010 00006/54)  
Bonhams, Goodwood (UK) - 12.7.2013  
Ex-Juan Manuel Fangio, Hans Herrmann e Karl Kling,  
vincitrice del GP di Germania e Svizzera.  
€ 24.646.674 (€ 19.601.500)

### 3. FERRARI 275 GTS/4 SPIDER NART

by Scaglietti, 1967 (10709)  
RM Auctions, Monterey (USA) - 17.8.2013  
Una delle 10 costruite, rimasta sempre nelle mani  
dello stesso proprietario.  
€ 20.536.175 (\$ 27.500.000)

### 4. FERRARI 275 GTB/C SPECIALE

by Scaglietti, 1964 (06701)  
RM Auctions, Monterey (USA) - 16.8.2014  
Solo tre esemplari per l'evoluzione della 250 GTO.  
€ 19.723.730 (\$ 26.400.000)

### 5. FERRARI 375 PLUS SPIDER

by Pinin Farina, 1954 (0384)  
Bonhams, Goodwood (UK) - 27.6.2014  
Grazie al suo V12 di 4,9 litri e 347 CV era stata definita  
"il mostro". Ha vinto a Silverstone con Froilan Gonzales.  
€ 13.446.918 (€ 10.753.500)

### 6. FERRARI 250 TESTA ROSSA

by Scaglietti, 1957 (0666TR)  
Gooding & C, Pebble Beach (USA) - 21.8.2011  
La prima Testa Rossa costruita. Ex Scuderia Ferrari  
fino al 1958 poi venduta a Luigi Chinetti.  
€ 11.393.813 (\$ 16.390.000)

### 7. FERRARI 250 GT SPIDER CALIFORNIA SWB

by Scaglietti, 1961 (2903 GT)  
Gooding & C, Pebble Beach (USA) - 16.8.2014  
Solo 37 esemplari con i fari coperti. In dotazione  
anche il rarissimo hardtop. Tra i proprietari l'attrice  
Barbara Hershey.  
€ 11.338.512 (\$ 15.180.000)

### 8. FERRARI 250 LM

by Scaglietti, 1964 (6107)  
RM Auctions, New York City (USA) - 21.11.2013  
Solo 32 prodotte, inizialmente utilizzata solo come  
vettura stradale.  
€ 10.396.000 (\$ 14.300.000)

### 9. FERRARI 340/375 MM BERLINETTA COMPETIZIONE

by Pinin Farina, 1953 (0320AM)  
RM Auctions, Cernobbio (I) - 25.5.2013  
Ancora nella stessa livrea del 1953 quando partecipò  
alla 24 Ore di Le Mans.  
€ 9.856.000

### 10. MERCEDES-BENZ 540K SPEZIAL ROADSTER

1936 (130949)  
Gooding & C, Pebble Beach (USA) - 19.8.2012  
Fino al 1994 di proprietà della famiglia Krieger.  
€ 9.540.760 (\$ 11.770.000)

### 11. FERRARI 250 GT SPIDER CALIFORNIA LWB COMPETIZIONE

1960 (1639GT)  
Gooding & C, Pebble Beach (USA) - 19.8.2012  
Ordinata da Luigi Chinetti con le specifiche da gara.  
È stata esposta al Salone di Chicago.  
€ 9.139.175 (\$ 11.275.000)

### 12. FERRARI 250 TESTA ROSSA

1957 (0714TR)  
RM Auctions, Maranello (I) - 17.5.2009  
Quarta costruita, fu acquistata da Piero Drogo e subito  
modificata aggiungendo le prese d'aria sotto le porte.  
€ 9.020.000

**23. FERRARI 375 MM SPIDER**  
1953  
€ 6.802.850



**9. FERRARI 340/375 MM**  
1953  
€ 9.856.000



**13. FORD GT40**  
1968 (P/1074)  
RM Auctions, Monterey (USA) - 17.8.2012  
€ 8.991.335 (\$ 11.000.000)

**14. FERRARI 250 LM**  
by Scaglietti, 1964 (6045)  
RM Auctions, Monterey (USA) - 15.8.2014  
Diciannovesima di 32 esemplari.  
€ 8.627.128 (\$ 11.550.000)

**15. FERRARI 275 GTB/4**  
by Scaglietti, 1967 (10621)  
RM Auctions, Monterey (USA) - 16.8.2014  
Posseduta da Steve McQueen per quattro anni,  
quindi da Guy Williams, ex Zorro.  
€ 7.602.810 (\$ 10.175.000)

**16. DUESENBERG MODEL J**  
**COUPÉ LWB**  
1931 (2478)  
Gooding & C, Pebble Beach (USA) - 21.8.2011  
Tra le più eleganti auto americane. Il design  
è di Frank Hershey.  
€ 7.270.426 (\$ 10.340.000)

**17. BUGATTI ROYALE COUPÉ KELLNER**  
1931 (41141)  
Christie's, London (UK) - 17.11.1987  
Una delle sei costruite. Equipaggiata con un motore  
di 12,7 litri pensato per l'uso aeronautico, è stata  
per molti anni l'auto più costosa in assoluto.  
L'euro non c'era ancora.  
\$ 9.700.000 (prezzo in valuta senza euro)

**12. FERRARI 250 TESTA ROSSA**  
1957  
€ 9.020.000



**18. FERRARI 250 GT TDF**  
1957 (0703 GT)  
Gooding & C, Pebble Beach (USA) - 17.8.2013  
Una delle otto rimaste delle nove costruite. Vincitrice  
al concorso di eleganza di Pebble Beach 2010.  
€ 7.362.710 (\$ 9.460.000)

**19. FERRARI 250 GT SPIDER**  
**CALIFORNIA SWB**  
1961 (2377GT)  
RM Auctions Sotheby's, Maranello (I) - 18.5.2008  
Costruita da Scaglietti su design Pinin Farina, è  
appartenuta all'attore James Coburn.  
€ 7.040.000

**20. FERRARI 250 GT SPIDER**  
**CALIFORNIA SWB**  
1962 (3119GT)  
RM Auctions, Monterey (USA) - 18.8.2012  
Vincitrice di classe a Pebble Beach 2011. Nel 2009  
era stata battuta a Maranello a 4 milioni di euro.  
€ 6.954.689 (\$ 8.580.000)

**21. FERRARI 330 TRI/LM**  
**TESTA ROSSA**  
1962 (0808)  
RM Auctions Sotheby's, Maranello (I) - 20.5.2007  
Vincitrice a Le Mans con Phil Hill e Olivier Gendebien.  
€ 6.875.000

**22. MERCEDES-BENZ 540K**  
**SPEZIAL ROADSTER**  
1937 (154140)  
RM Auctions, Monterey (USA) - 20.8.2011  
Tra le più prestigiose vetture costruite tra le due guerre.  
€ 6.813.542 (\$ 9.680.000)

**23. FERRARI 375 MM SPIDER**  
1953 (0364AM)  
RM Auctions, Monterey (USA) - 16.8.2013  
€ 6.802.850 (\$ 9.075.000)

**24. FERRARI 410S**  
1955 (0594CM)  
RM Auctions, Monterey (USA) - 17.8.2012  
€ 6.687.201 (\$ 8.250.000)

**25. FERRARI 330 TRI/LM**  
1962 (0808)  
RM Auctions, Monterey (USA) - 17.8.2002  
€ 6.605.597 (\$ 6.490.000)

**26. FERRARI 250 GT SPIDER**  
**CALIFORNIA LWB**  
1958 (1055GT)  
RM Auctions, Scottsdale (USA) - 17.1.2014  
€ 6.573.050 (\$ 8.800.000)

**27. BUGATTI TYPE 57 SC ATALANTE**  
1937 (57523)  
Gooding & C, Pebble Beach (USA) - 18.8.2013  
€ 6.555.472 (\$ 8.745.000)

**28. BENTLEY SINGLE-SEATER 4½ LITRE**  
**"BLOWER"**  
1929 (HB3402)  
Bonhams, Goodwood, (UK) - 29.6.2012  
€ 6.355.098 (£ 5.041.500)

**29. MCLAREN F1**  
1997 (066)  
Gooding & C, Pebble Beach (USA) - 17.8.2013  
€ 6.349.325 (\$ 8.470.000)

**30. FERRARI 250 GT SPIDER**  
**CALIFORNIA LWB**  
1958 (1073 GT)  
Gooding & C, Scottsdale (USA) - 18.1.2013  
€ 6.191.834 (\$ 8.250.000)

**31. MERCEDES-BENZ 680S TORPEDO**  
**ROADSTER SAOUTCHIK**  
1928 (35949)  
RM Auction, Monterey (USA) - 17.8.2013  
€ 6.184.408 (\$ 8.250.000)



**22. MERCEDES 540K**  
1937  
€ 6.813.542



**46. TALBOT LAGO T150C SS**  
1938  
€ 5.307.304



**31. MERCEDES 680S TORPEDO**  
1938  
€ 6.184.408

**32. FERRARI 330 P3**

1966 (#0844)  
Christie's, Monterey (USA) - 20.8.2000  
€ 6.153.172 (\$ 5.616.000)

**33. FERRARI 250 GT SWB COMPETIZ.**

by Scaglietti, 1960 (1905GT)  
RM Auctions, Scottsdale (USA) - 18.1.2013  
€ 6.109.276 (\$ 8.400.000)

**34. MERCEDES-BENZ 38/250 SSK**

1929 (36045)  
Bonhams, Goodwood (UK) - 3.9.2004  
€ 6.105.134 (£ 4.181.500)

**35. FERRARI 250 GT TDF  
COMPETIZIONE**

by Scaglietti, 1956 (0563GT)  
RM Auctions, Londra (UK) - 8.9.2014  
€ 6.071.785 (£ 4.181.500)

**36. FERRARI 275 GTB/C**

by Scaglietti, 1966 (09067)  
RM Auctions, Monte Carlo - 10.5.2014  
€ 5.712.000

**37. FERRARI 250 SPIDER CALIFORNIA  
LWB COMPETIZIONE**

1959 (1603GT)  
Gooding & C, Pebble Beach (USA) - 14.8.2010  
€ 5.672.318 (\$ 7.260.000)

**38. MERCEDES-BENZ 540K SPEZIAL  
ROADSTER**

1939 (408383)  
RM Auctions, Monterey (USA) - 16.8.2013  
€ 5.607.196 (\$ 7.480.000)

**39. MERCEDES-BENZ 540K SPEZIAL  
ROADSTER**

1937 (4086)  
RM Auctions Sotheby's, London (UK) - 31.10.2007  
€ 5.600.170 (£ 3.905.000)

**40. FERRARI 250 MM BERLINETTA**

by Pinin Farina, 1953 (0312MM)  
Bonhams, Quail Lodge (USA) - 14.8.2014  
Ex Collezione Maranello Rosso.  
€ 5.535.646 (\$ 5.535.646)

**41. FERRARI 250 GT TDF LWB**

by Scaglietti, 1956 (0585 GT)  
RM Auctions, Monterey (USA) - 18.8.2012  
€ 5.438.924 (\$ 6.710.000)

**42. SHELBY COBRA DAYTONA**

1965 (CSX2601)  
Mecum Actions, Monterey (USA) - 15.8.2009  
€ 5.410.448 (\$ 7.685.000)

**43. BUGATTI TYPE 57 SC ATALANTE**

1937 (57374)  
Gooding & C, Pebble Beach (USA) - 17.8.2008  
€ 5.377.150 (\$ 7.920.000)

**44. FERRARI 250 GT BERLINETTA  
COMPETIZIONE**

1955 (0415GT)  
Gooding & C, Pebble Beach (USA) - 17.8.2013  
€ 5.359.820 (\$ 7.150.000)

**45. FERRARI 250 GT SPIDER  
CALIFORNIA LWB PROTOTIPO**

1957 (0769 GT)  
Gooding & C, Pebble Beach (USA) - 19.8.2012  
€ 5.349.761 (\$ 6.600.000)

**46. TALBOT LAGO T150-C SS  
TEARDROP CABRIOLET**

by Figoni & Falaschi, 1938 (90111)  
RM Auctions Sotheby's, New York (USA) - 21.11.2013  
€ 5.307.304 (\$ 7.150.000)

**47. ALFA ROMEO 8C 2300 MONZA**

1933 (2311218)  
Gooding & C, Pebble Beach (USA) - 15.8.2010  
€ 5.242.597 (\$ 6.710.000)

**48. FERRARI 250 GT SWB SPECIALE  
AERODINAMICA**

1962 (3615)  
Bonhams, Quail Lodge (USA) - 14.8.2014  
Ex Collezione Maranello Rosso.  
€ 5.242.089 (\$ 6.875.000)

**49. FERRARI 250 GT SWB  
COMPETIZIONE**

**BERLINETTA SPECIALE**  
by Bertone, 1959 (1739GT)  
RM Auctions Sotheby's, New York (USA) - 21.11.2013  
€ 5.225.653 (\$ 7.040.000)

**50. FERRARI 250 GT CABRIOLET**

1958 (0759GT)  
Bonhams, Quail Lodge (USA) - 14.8.2014  
Ex Collezione Maranello Rosso.  
€ 5.200.152 (\$ 6.820.000)

**51. FORD GT40 ROADSTER**

1965 (GT/108)  
RM Auctions, Monterey (USA) - 15.8.2014  
€ 5.176.278 (\$ 6.930.000)

**52. FERRARI 857 SPORT**

1955 (0588M)  
Gooding & C, Pebble Beach (USA) - 19.8.2012  
€ 5.082.273 (\$ 6.270.000)

**53. FORD GT40 PROTOTIPO**

1964 (GT/104)  
Mecum, Houston (USA) - 12.4.2014  
€ 5.046.136 (\$ 7.000.000)

**54. FERRARI 625 TRC SPIDER**

1957 (0680 MD TR)  
RM Auction, Montecarlo - 12.5.2012  
€ 5.040.000

**55. ROLLS-ROYCE 10 HP TWO-SEATER**

1904 (20154)  
Bonhams, London (UK) - 3.12.2007  
€ 4.946.332 (£ 3.521.500)

**56. DELAHAYE 135 COMPETITION  
COURT TORPEDO-ROADSTER**

by Figoni & Falaschi, 1939 (48667)  
RM Auctions, Amelia Island (USA) - 8.3.2014  
€ 4.750.252 (\$ 6.600.000)

**89. DUESENBERG**  
 MODEL SJ CC  
 1935  
 € 3.445.378



**70. ASTON MARTIN DB35**  
 1956  
 € 4.108.156



**57. FERRARI 250LM**  
 1962 (5845)  
 RM Auctions Sotheby's, Maranello (I) - 18.5.2008  
 € 4.510.000

**58. BUGATTI ROYALE BERLINE DE VOYAGE**  
 1931 (41150)  
 Kruse International, Reno (USA) - 15.6.1986  
 \$ 6.500.000 (prezzo in valuta senza euro)

**59. BENTLEY 4½ LITRES LE MANS SPORTS "BOBTAIL"**  
 1928 (KM3088)  
 Gooding & C, Pebble Beach (USA) - 19.8.2012  
 € 4.903.947 (\$ 6,050,000)

**60. FERRARI 250 GT SWB SEFAC Hot Rod (2845 GT)**  
 Gooding & C, Pebble Beach (USA) - 15.8.2010  
 € 4.769.904 (\$ 6,105,000)

**61. PORSCHE 917/10**  
 1972 (917/10003)  
 Mecum, Monterey (USA) - 16.8.2012  
 € 4.747.944 (\$ 5,830,000)

**62. FERRARI 250 GT CABRIOLET by Pinin Farina, 1959 (1181 GT)**  
 RM Auctions, Monte Carlo - 10.5.2014  
 € 4.704.000

**63. FERRARI 250 GT**  
 1958 (0791 GT)  
 Gooding & Company, Scottsdale, (AZ) - 18.1.2014  
 € 4.534.746 (\$ 6,160,000)

**64. FERRARI 250 GT SPIDER CALIFORNIA LWB**  
 1959 (1283 GT)  
 Artcurial, Paris (F) - 3.2.2012  
 € 4.507.104

**65. FERRARI 412S**  
 1958 (0744)  
 RM Auctions, Monterey (USA) - 19.8.2006  
 € 4.382.128 (\$ 5,610,000)

**66. FERRARI 340/375 MM BERLINETTA COMPETIZIONE**  
 1953 (0322 AM)  
 RM Auctions Sotheby's, Maranello (I) - 20.5.2007  
 € 4.235.000

**67. HORCH 853A SPEZIAL ROADSTER by Erdmann & Rossi, 1939 (854275)**  
 RM Auction, Monterey (USA) - 17.8.2012  
 € 4.190.646 (\$ 5,170,000)

**68. FERRARI 250 GT CABRIOLET**  
 1959 (1475 GT)  
 Gooding & C, Pebble Beach (USA) - 17.8.2014  
 € 4.190.320 (\$ 5,610,000)

**69. BENTLEY SPEED SIX TOURER**  
 1930 (HM2868)  
 Christie's, Le Mans (F) - 23.7.2004  
 € 4.188.250 (£ 3,300,000)

**70. ASTON MARTIN DB35**  
 1956 (DB35/111)  
 Gooding & C, Pebble Beach (USA) - 16.8.2014  
 € 4.108.156 (\$ 5,500,000)

**71. SHELBY COBRA 427 SUPER SNAKE**  
 1966 (CSX 3015)  
 Barrett-Jackson, Scottsdale (USA) - 18.1.2014  
 € 3.886.926 (\$ 5,280,000)

**72. FERRARI 250 SPIDER CALIFORNIA SWB**  
 1962 (3163GT)  
 Gooding & Company, Pebble Beach (USA) 16.8.2009  
 € 3.578.425 (\$ 5,115,000)

**73. FERRARI 250 SPIDER CALIFORNIA SWB**  
 1960 (1963GT)  
 Gooding & C, Scottsdale (USA) - 17.1.2009  
 € 3.730.218 (\$ 4,950,000)

**74. JAGUAR D TYPE**  
 1955 (XKD 520)  
 RM Auctions, Parigi (F) - 5.2.2014  
 € 3.696.000

**75. FERRARI 250 GT SPIDER CALIFORNIA LWB COMPETIZIONE**  
 1959 (1451GT)  
 RM Auctions, Monterey (USA) - 18.8.2007  
 € 3.679.203 (\$ 4,950,000)

**76. FERRARI 250 GT SWB COMPETIZIONE**  
 1960 (2209GT)  
 RM Auctions, Monterey (USA) - 20.8.2011  
 € 3.670.490 (\$ 5,280,000)

**77. FERRARI 500 TRC**  
 1957 (0662 MDTR)  
 Gooding & C, Pebble Beach (USA) - 18.8.2012  
 € 3.655.670 (\$ 4,510,000)

**78. JAGUAR C TYPE**  
 1952 (XKCo42)  
 Bonhams, London (UK) - 1.12.2013  
 Ex Ecurie Ecosse Collection, ex Jimmy Stewart,  
 € 3.648.487 (£ 2,913,500)

**79. ALFA ROMEO 6C 2500 COMPETIZIONE**  
 1948 (920002)  
 Gooding & C, Pebble Beach (USA) - 17.8.2013  
 € 3.628.186 (\$ 4,840,000)



**74. JAGUAR D TYPE**  
1955  
€ 3.696.000



**67. HORCH 853 A SPEZIAL R.**  
1939  
€ 4.190.646

**97. MASERATI A6 G/2000 S. ZAGATO**  
1955  
€ 3.306.858



**80. FERRARI 375 MM BERLINETTA**  
by Pinin Farina, 1954 (0416AM)  
RM Auctions, Monterey (USA) - 14.8.2010  
*La quinta delle sette costruite.*  
€ 3.609.657 (\$ 4.620.000)

**81. TALBOT LAGO T150C LAGO SPECIALE TEARDROP COUPÉ**  
1938 ( )  
RM Auctions, Monterey (USA) - 14.8.2010  
€ 3.609.657 (\$ 4.620.000)

**82. MERCEDES-BENZ 300 SL ALLOY**  
1955 (5500208)  
Gooding & C, Scottsdale (USA) - 20.1.2012  
*La sesta delle 29 Gullwing in alluminio*  
€ 3.580.840 (\$ 4.620.000)

**83. GM FUTURLINER**  
1950 (011)  
Barrett-Jackson, Scottsdale (USA) - 21.1.2006  
€ 3.579.715 (\$ 4.320.000)

**84. FERRARI 340 MM SPIDER**  
1953 (0350 AM)  
Gooding & C, Pebble Beach (USA) - 18.8.2012  
€ 3.833.995 (\$ 4.730.000)

**85. BENTLEY 4 1/2 LITRES SUPERCHARGED LE MANS**  
1931 (MS 3944)  
Bonhams, Quail Lodge (USA) - 16.8.2013  
€ 3.533.951 (\$ 4.647.500)

**86. MASERATI 450 S PROTOTIPO**  
1956 (3501 4501 350SI-10)  
RM Auctions, Monte Carlo - 10.5.2014  
€ 3.500.000

**87. BATMOBILE**  
1966 (1)  
Barrett-Jackson, Scottsdale (USA) - 19.1.2013  
*La vettura originale protagonista della serie televisiva Batman. La più cara TV/movie car del mondo.*  
€ 3.467.427 (\$ 4.620.000)

**88. FERRARI 275 GTB "LONG NOSE"**  
1965 (07993)  
Gooding & C, Pebble Beach (USA) - 17.8.2014  
€ 3.463.268 (\$ 4.620.000)

**89. DUESENBERG MODEL SJ CONVERTIBLE COUPÉ**  
by Walker-LaGrande, 1935 (2405)  
RM Auctions, Amelia Island (USA) - 9.3.2013  
€ 3.445.378 (\$ 4.510.000)

**90. DE DION BOUTON ET TRÉPARDOUX DOS-À-DOS STEAM RUNABOUT "LA MARQUISE"**  
1884 (6)  
RM Auction, Hershey, (USA) - 7.10.2011  
*La più vecchia auto marciante del mondo.*  
€ 3.439.035 (\$ 4.620.000)

**91. JAGUAR E2A**  
1960 (E2A)  
Bonhams, Quail Lodge (USA) - 15.8.2008  
*Ex Bruce McLaren/Jack Brabham.*  
€ 3.365.470 (\$ 4.957.000)

**92. FERRARI 375 MM BERLINETTA**  
by Pinin Farina, 1955 (0490AM)  
RM Auctions, Cernobbio (I) - 21.5.2011  
€ 3.360.000

**93. BENTLEY 4 LITRES "THE GREEN HORNET"**  
1931 (SM3916)  
Gooding & C, Pebble Beach (USA) - 19.8.2007  
€ 3.352.163 (\$ 4.510.000)

**94. ASTON MARTIN DB5**  
1964 (DB5/1486/R)  
RM Auctions, London (UK) - 27.10.2010  
*L'unica rimasta delle due apparse nei film di 007: Goldfinger e Thunderball.*  
€ 3.338.000 (£ 2.912.000)

**95. PORSCHE 917/30 CAN-AM SPYDER**  
1973 (917/30 004)  
Gooding & C, Amelia Island (USA) - 9.3.2012  
*Con 1200 CV è la più potente auto costruita.*  
€ 3.335.608 (\$ 4.400.000)

**96. FERRARI 250 GT SPIDER CALIFORNIA**  
1959 (1431GT)  
Gooding & C, Pebble Beach (USA) - 19.8.2007  
€ 3.311.283 (\$ 4.455.000)

**97. MASERATI A6G/2000 SPIDER**  
by Zagato, 1955 (2101)  
RM Auctions Sotheby's, New York (USA) - 21.11.2013  
*L'unica A6G/2000 Spider carrozzata da Zagato.*  
€ 3.306.858 (\$ 4.455.000)

**98. TALBOT LAGO T150C SS TEARDROP COUPÉ**  
1939 (90120)  
Bonhams, Quail Lodge (USA) - 15.8.2008  
€ 3.290.787 (\$ 4.847.000)

**99. MERCEDES-BENZ 540K SPEZIAL ROADSTER**  
1939 (408383)  
RM Auctions, Monterey (USA) - 20.8.2011  
€ 3.211.680 (\$ 4.620.000)

**100. TALBOT LAGO T150-C SS TEARDROP COUPÉ**  
1938 (90112)  
RM Auctions, Cernobbio (I) - 21.5.2011  
€ 3.136.000 (\$ 4.475.072)

## RADUNI, CONCORSI E REGOLARITÀ

La sesta edizione della Coppa Mazzotti si correrà sul classico percorso del 1940, con una cinquantina di prove cronometrate, alcune delle quali nei parchi naturali dell'Oglio. In programma anche la rievocazione del "1° Gran Premio Brescia", che si disputò sul triangolo Brescia-Cremona-Mantova. L'arrivo e le premiazioni saranno a Villa Mazzotti, casa natale dell'ideatore della Mille Miglia. [www.clubmillemiglia1949.it](http://www.clubmillemiglia1949.it)



### Settembre

**28 - 4/10**

**RAID DELL'ETNA (PA)**  
Manifestazione di regolarità turistica Csaì organizzata da Scuderia del Mediterraneo. [www.raidetna.it](http://www.raidetna.it)

### Ottobre

**3 - 5**

**RADUNO FIAT 1400 - 1900 E DERIVATE (SI)**  
Evento tematico Asi organizzato dal Automotoclub Ruote Antiche. Tel. 0577 596363, [www.arAsiena.it](http://www.arAsiena.it)

**4**

**TROFEO MILANO**  
Evento turistico Asi con prove organizzato dal Club Milanese Automoto Epoca. [www.cmae.it](http://www.cmae.it)

**HISTORIC A QUOTA 1000 (VI)**

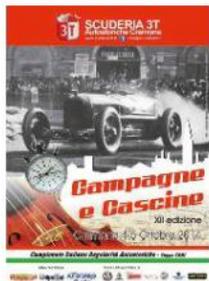
Raduno per auto sportive ante 1984, sulle Dolomiti, organizzato dal Historic Club Schio. [www.historic.it](http://www.historic.it)

**4 - 5**

**SULLE STRADE DELL'EROICA (SI)**  
Evento turistico senza prove Asi organizzato dal Siena Club Auto Moto Epoca. Tel. 0577 274732 [www.scamesiena.com](http://www.scamesiena.com)

**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](http://www.scuderia3t.it)



**TROFEO MARCO MAGELLI (MN)**

Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione classica organizzata dall'Associazione Mantovana Auto e Moto Storiche Tazio Nuvolari. [www.amams.org](http://www.amams.org)

**FIERA DELLE CASTAGNE (PC)**

Manifestazione per veicoli agricoli a Castell'Arquato, organizzata dal Club Piacentino Auto Moto Epoca. Tel. 0523 248930, [www.cpae.it](http://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.chccesena.it](http://www.chccesena.it)

**REVIVAL COUNTRY**

**RAID CORTONESE (AR)**  
Gita di regolarità classica Csaì organizzata dal Club Cortona Classic Cars. [www.cortonadassiccars.it](http://www.cortonadassiccars.it)

**MOTUS VIVENDI**

**COLORNO E LA SUA REGGIA (PR)**  
Gita sociale Asi del Club Veicoli Storici Piacenza. Tel. 0523 499579 [www.cvsp-pc.com](http://www.cvsp-pc.com)

**SULLE STRADE**

**DI DORINO (PU)**  
Evento turistico Asi senza prove, dedicato a Dorino Serafini, organizz. dall'Autoclub Storico Pesaro Dorino Serafini. Tel. 0721 403877 [www.aspdorinoserafini.it](http://www.aspdorinoserafini.it)

**RADUNO E CACCIA**

**AL TESORO**

**DI MALCESINE (VR)**  
Manifestazione Asi organizzata dal Veteran Car Club Enrico Bernardi [www.vccebernardi.it](http://www.vccebernardi.it)

**RASSEGNA FIAT 500 (PZ)**

Evento tematico organizzato dal Lucania Ancient Motor Club. Tel. 0971 275958 [www.lucaniaancientmc.it](http://www.lucaniaancientmc.it)

**SAPORI MURGIANI**

**PALO DEL COLLE (BA)**  
Gita sociale Asi organizzata dal Club Aste e Bilancieri Automotoclub Città di Bitonto. Tel. 080 3752170 [www.asteebilancieri.com](http://www.asteebilancieri.com)

**9 - 12**

**EGGENTALER**

**HERBST CLASSIC (BZ)**  
Evento organizzato in Val d'Ega dal Ganischgerhof Mountain Resort & Spa. [www.valdega.com](http://www.valdega.com)

**10 - 11**

**COPPA FRANCO MAZZOTTI**

**RIEV. GP BRESCIA 1940 (BS)**  
Rievocazione del Gran Premio Brescia, sul percorso Brescia - Cremona - Mantova - Brescia della Mille Miglia 1940. Regolarità Classica Csaì organizzata dal Club Mille Miglia Franco Mazzotti. Tel. 030 2397322 [www.coppafrancomazzotti.it](http://www.coppafrancomazzotti.it)

**10 - 11**

**RIEVOCAZIONE STORICA**

**COPPA MONTE VENDA (PD)**  
Manifestazione di regolarità turistica Csaì organizzata da Gu Gu Corse. [www.gugucorse.com](http://www.gugucorse.com)

**10 - 12**

**RIEVOCAZIONE STORICA**

**DEL GIRO DELLE CALABRIE (CZ)**  
Manifestazione rievocativa Asi organizzata da Carrozze Automoto Epoca Calabria e Simpatizzanti di Cosenza. [www.camecs.it](http://www.camecs.it)

**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 del Automotodub Storico Antico Sannio. Tel. 0824 778092, [www.asabenevento.it](http://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](http://www.cmat.it)

**DUE VALLI CLASSIC (VR)**

Gara Csaì di regolarità sport organizzata da Automobile Club Verona. [www.verona.aci.it](http://www.verona.aci.it)

**CLASSIC ELEGANZA**

**A STRESA**  
Evento organizzato dal Classic Club Italia. Tel. 0381 92344 [www.classicclubitalia.it](http://www.classicclubitalia.it)

**12**

**ANZIO "MUSEO**

**DELLO SBARCO" - 70°**

**ANNIVERSARIO (RM)**  
Evento tematico Asi organizzato dal Veteran Car Club Roma. Tel. 06 51435835 [www.vccroma.it](http://www.vccroma.it)

### Salita a Berceto (19 ottobre)

Una MG A alla rievocazione della Parma-Poggio di Berceto, organizzata dalla Scuderia Parma Auto Storiche.



12

### TUTTI IN PISTA (SA)

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

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

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

### AUTO MOTO RADUNO SOCIALE (VR)

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

### RADUNO INTERNAZIONALE CARRI FUNEBRI D'EPOCA (PC)

Raduno organizzato dal Club Piacentino Auto Moto Epoca. Tel. 0523 248930, www.cpae.it

### INCONTRO ALFISTI AD ARESE (MI)

Maxiraduno di sole Alfa Romeo prodotte dal 1910 ad oggi, con ritrovo in Viale Alfa Romeo ad Arese. Tel. 347 6306772, 347 9010500, alfamania@hotmail.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

### TROFEO D'ELEGANZA ALLA FIERA DEL TARTUFO (CN)

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

### CRONOSCALATA ERBA MADONNA DEL GHISALLO (CO)

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

18 - 19

### GIRO DELLE DUE PROVINCE SULLE FALDE DELL'ETNA (CT)

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

19

### RUOTE E NOSTALGIA A LATIANO

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

### CASTAGNATA D'AUTUNNO (BG)

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

### PASSEGGIATA D'AUTUNNO (BS)

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

### SALITA A BERCETO (PR)

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

### CRONOSCALATA MOLINA QUATTRO VENTI (PI)

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

25 - 26

### HISTORIC LORENZANA CRESPIA CUP (PI)

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

26

### I TESORI DI MESSAPIA (LE)

Gita sociale Asi organizzata dal Messapia Automotoclub Storico. Tel. 330 632166  
www.messapiaclub.org

### RADUNO D'AUTUNNO (CZ)

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

30 - 2/10

### TOUR DELLA PENISOLA (NA-SA)

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

## Novembre

1 - 2

### TROFEO DEL MONTE CONERO (AN)

Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione classica organizzata dal Club Auto Moto Storiche Ancona. Tel. 071 4600477  
www.camsa.info

7

### FUNGHI E TARTUFI (BO)

Manifestazione di regolarità Asi organizzata da Bologna Autostoriche. Tel. 328 7517112  
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)

Gara di regolarità classica, valida per il Campionato Italiano Csaì, organizzata da San Marino Racing Organisation. www.smracingorganization.com

### TROFEO DEL TERMINILLO (RM)

Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione libera organizzata dal Car Club Capitolino Club Auto Moto Storiche Romano. www.carclubcapitolino.com

9

### RONDINA D'AUTUNNO (FI)

Manifestazione di regolarità turistica Csaì organizzata da Cassiacorse 264 Storica. www.cassiacorse.it

### GITA CULTURALE (BG)

Gita sociale del MVC Bergamo. Tel. 035 242970.

## ASTE

### 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 i Duxford, nei pressi di Cambridge. www.classic-auctions.com/

### BONHAMS - ZOUTE SALE BRUXELLES

A Knokke-Heist, Place Albert de Knokke Le Zoute, in occasione dello Zoute Grand Prix. www.bonhams.com/departments/MOT-CAR

10 - 11

### RMAUCTION - HERSHEY

In occasione del AACA Eastern Division Fall Meet. www.rmauctions.com

11

### COYS - ASCOT RACECOURSE AUCTION (GB)

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

### Novembre

12

### H&H CLASSIC - THE PAVILLION GARDENS (GB)

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

30

### OLDTIMER GALERIE INTERNATIONAL - 100 CLASSIC CARS & MOTORCYCLES (CH)

A Toffen, nei pressi di Berna. www.oldtimergalerie.ch

### Dicembre

2

### COYS - TRUE GREATS (GB)

Alla Royal Horticultural Society, Lindley Hall, Londra. www.coys.co.uk

**SALONI E MOSTRE SCAMBIO**

**Appuntamento imperdibile** per ogni appassionato, Auto e Moto d'Epoca di Padova chiude la stagione dei grandi saloni dedicati alle "storiche" e al collezionismo. La kermesse si articola su tre giorni (venerdì - domenica), con una preview dedicata alla stampa e agli operatori professionali il giovedì. Quest'anno saranno presenti ufficialmente 12 case automobilistiche. [www.autoemotodepoca.com](http://www.autoemotodepoca.com)

**Ottobre**

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

**4-5 EXPORIVAGARDA PRIX (TN)**  
Presso il quartiere fieristico, mostra-scambio auto, moto, cicli e ricambi d'epoca, modellismo ed editoria. Tel. 0464570133  
[info@exporivagrandprix.it](mailto:info@exporivagrandprix.it)

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

**CREMONA**  
Negli spazi di Cremona Fiere Cà de Somenzi. Tel. 334 2428600  
[www.motoclubtorrazzo.it](http://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](http://www.aigec.it)

**10-12 VETERAMA - MANNHEIM (D)**  
Fiera per pezzi di ricambio e automobili per vetture e motociclette a Mannheim, in Germania. [www.veterama.de](http://www.veterama.de)

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

**ACQUI TERME (AL)**  
Mostra-scambio di moto, accessori e ricambi d'epoca. Tel. 348 5718282 e 338 4759548, [www.motoclubacqui.it](http://www.motoclubacqui.it)

**AUTO MOTO & BICI D'EPOCA A FAENZA**  
Mostra-scambio presso la Fiera di Faenza. Tel.: 331 9235411.  
[www.fierafaenza.it](http://www.fierafaenza.it)

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

**18-19 SALON AUTOMÉDON (F)**  
Al Parc des Expositions di Parigi-Le Bourget, un salone con 350 espositori e oltre un centinaio di Clubs aderenti al FFVE (Federazione Francese di veicoli d'epoca). [www.automedon.fr](http://www.automedon.fr)

**18-19 PESARO**  
Mostra mercato per auto e moto alla Fiera di Pesaro. Tel. 0541 731096  
[www.museumotociclo.it](http://www.museumotociclo.it)

**23-26 AUTO E MOTO D'EPOCA PADOVA**  
Il più celebre Salone italiano di auto e moto d'epoca d'Italia, organizzato da Intermeeting S.r.l. Tel. 049 7386856  
[www.autoemotodepoca.com](http://www.autoemotodepoca.com)

**25-26 BUSTO ARSIZIO (VA)**  
A Malpensa Fiere, una mostra-scambio per auto e moto d'epoca.  
[www.automotoepoca.eu](http://www.automotoepoca.eu)

**26 SANTHIÀ (VC)**  
Mostra-scambio auto e moto classiche e d'epoca in Piazza Aldo Moro.  
[www.alpimotoclub.com](http://www.alpimotoclub.com)

**Novembre**

**1-2 BOLOGNA AUTO E MOTO**  
Mostra-scambio presso il C.A.A.B. Centro Agro Alimentare.  
[www.expofiere.net](http://www.expofiere.net)

**7-9 AUTO COLLECTION NOVEGRO (MI)**  
Fiera delle auto da collezione al Parco Esposizioni di Novogro.  
[www.parcoesposizioninovegro.it](http://www.parcoesposizioninovegro.it)

**9 UN MILIONE DI GIOCATTOLI (CR)**  
Una mostra-mercato del giocattolo d'epoca e da collezione, aperta nella frazione Cavatogozzi del comune di Cremona. [www.aigec.it](http://www.aigec.it)

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

**14-16 SORA (FR)**  
Mostra-mercato per auto e moto alla Fiera di Sora (FR). [www.fieredisora.it](http://www.fieredisora.it)

**15-16 MORCIANO (RN)**  
Mostra-scambio auto, moto e cicli d'epoca alla Fiera di Morciano di Romagna (RN). Tel./fax 0541 731096 - 3471844267 - [mostrascambiomorciano@gmail.com](mailto:mostrascambiomorciano@gmail.com)

**GARE CLASSICHE**

**Ottobre**

**4-5 PERONI RACE WEEKEND 8 IMOLA (BO)**  
Campionato Italiano Csaì velocità in circuito. [www.gruppoperonirace.it](http://www.gruppoperonirace.it)

**CHALLENGE FORMULE STORICHE - IMOLA (BO)**  
Campionato riservato alle vetture storiche con ruote scoperte, organizzato da GPS Classic. [www.challengeformulestoriche.it](http://www.challengeformulestoriche.it)

**ALFA REVIVAL CUP IMOLA (BO)**  
Campionato riservato alle vetture di Arese, organizzato da GPS Classic. [www.alfarevivalcup.it](http://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](http://www.verona.aci.it)

**CIVIDALE CASTELMONTE (UD)**  
Cronoscalata Csaì organizzata da Red White Cividale. [www.scuderiarredwhite.com](http://www.scuderiarredwhite.com)

**25-26 CHALLENGE FORMULE STORICHE VALLELUNGA (RM)**  
Campionato riservato alle vetture storiche con ruote scoperte, organizzato da GPS Classic. [www.challengeformulestoriche.it](http://www.challengeformulestoriche.it)

**ALFA REVIVAL CUP VALLELUNGA (RM)**  
Campionato riservato alle vetture di Arese, organizzato da GPS Classic. [www.alfarevivalcup.it](http://www.alfarevivalcup.it)

**RALLY STORICO PIANCAVALLO (PN)**  
Rally storico valido per il Campionato Italiano Csaì, organizzato da AC Pordenone. [www.rallypiancavallo.it](http://www.rallypiancavallo.it)



# CERA LIQUIDA SUPERVELOCE LAST TOUCH



**VIENI A TROVARCI A**  
**AUTO**  
MOTO  
D'EPOCA  
FIERA DI PADOVA  
23 - 24 - 25 - 26 OTTOBRE 2014  
**PRESSO IL PAD. 14**



## 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](http://www.auto-spa.it)

ANTEPRIMA

**23-24-25-26**  
**Ottobre 2014**

**Qui puoi  
trovare i tuoi  
sogni.**

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

## Eventi 2014

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

100 anni Maserati



60 anni Giulietta



40 anni Golf



50 anni Mustang



Acquista on-line il biglietto d'ingresso su [www.autoemotodepoca.com](http://www.autoemotodepoca.com)



PadovaFiereSpa

Incontriamoci su



Visita: [classicmotorblog.it](http://classicmotorblog.it)

Con il patrocinio di:

**RUOTECLASSICHE**

**AUTO**<sup>MOTO</sup>  
**D'EPOCA**

**FIERA DI PADOVA**

[www.autoemotodepoca.com](http://www.autoemotodepoca.com)

Segreteria organizzativa: Intermeeting Srl  
Tel. 0039.049.7386856 - Fax 0039.049.9819826

LE NUOVE QUOTAZIONI DI RUOTECLASSICHE

# Da ora, tre livelli di valutazione

**D**a questo mese i lettori di Ruoteclassiche troveranno una vera e propria "rivoluzione" nelle pagine delle quotazioni: anziché un unico valore di riferimento se ne potranno visionare tre. In realtà il cambiamento è più semplice di quanto possa sembrare. Perché il sistema delle quotazioni di Ruoteclassiche (e la relativa metodologia di calcolo) rimane quello di sempre. Semplicemente viene adattato alla realtà di un mercato delle auto da collezione, che è in continuo sviluppo e in costante evoluzione. La **quotazione di riferimento**, concettualmente identica a quella unica precedente, ma verificata e aggiornata, è quella riportata nella colonna centrale (ed evidenziata da un fondo colorato). Si riferisce, quindi, a una "vettura conservata, originale e di buon livello o con restauro di antica data; con lievi difetti che, nel medio/lungo periodo, occorre riprendere; sono auto omologate o omologabili Asi, oppure iscritte ai registri di marca".

Su questo valore di riferimento, possono essere applicati alcuni correttivi percentuali in più o in meno, secondo uno schema simi-

lare a quello applicato in precedenza. Abbiamo però ritenuto corretto evidenziare due altri livelli di riferimento: la "**quotazione massima**", che si riferisce a un esemplare "completamente restaurato professionalmente e in modo conforme all'originale, con documentazione fiscale e fotografica che attesta il ripristino. Le condizioni possono essere assimilate a pari al nuovo". La maggiorazione di prezzo rispetto alla quotazione di riferimento corrisponde grossomodo a un +50%, con le necessarie variazioni di arrotondamento o modifiche parametrare al reale valore di mercato rilevato dalle nostre indagini periodiche.

Il terzo valore riportato nelle tabelle delle quotazioni, quello più basso che compare nella colonna di sinistra (la cosiddetta "**quotazione inferiore**"), si riferisce a "vetture conservate in modo sufficiente, oppure restaurate con alcune licenze all'originalità; con meccanica funzionante ma da rivedere completamente". In termini economici, possiamo quantificare un abbattimento della quotazione (in media) del 50%. Nella pagina di introduzione al mercato, riportiamo comunque la tabella dei "10 gradi di valore", che consente di "aggiustare" la quotazione sulla base di uno stato d'uso differente rispetto ai tre principali.

Volendo semplificare, le tre valutazioni che da oggi in poi costituiranno le quotazioni di Ruoteclassiche, si riferiscono ai tre stati d'uso più diffusi nel mercato delle vetture da collezione: "conservata, funzionante, ma da restaurare" (la prima a sinistra); "in buono stato" (quella centrale); "restaurata professionalmente" (l'ultima a destra).

Novità anche per le quotazioni delle auto americane. Pur scarsamente diffuse tra i collezionisti italiani, necessitano di essere uniformate a quelle delle altre vetture riportate nei listini di Ruoteclassiche. Considerata la discreta stabilità del cambio tra euro e dollaro nell'ultimo periodo, abbiamo deciso di convertire le nostre quotazioni in euro, con l'aggiunta delle spese di trasporto dagli Usa (sono pochissime infatti le auto originariamente vendute nel nostro Paese: buona parte di quelle in circolazione sono di importazione recente), e di quelle necessarie per gli adempimenti burocratici e fiscali (sdoganamento e immatricolazione). A tutto ciò si è aggiunto un significativo aggiornamento dei prezzi, sulla base dei valori riscontrati dalle nostre indagini di mercato. Come del resto è avvenuto anche per le altre vetture riportate nei listini.

di **Marco di Pietro**

## 10 gradi di valore

**↑ 150%** (QUOTAZIONE MASSIMA) *Vetture completamente restaurate professionalmente e in modo conforme all'originale, con documentazione fiscale e fotografica che attesta il ripristino. Le condizioni possono essere assimilate a "pari al nuovo".*

**120%** *Vetture parzialmente restaurate nella meccanica, nella carrozzeria e/o negli interni, in modo eccellente e comunque rispettando i criteri dell'originalità. Lo stato di conservazione delle parti non ripristinate deve essere eccellente.*

**100%** (QUOTAZIONE DI RIFERIMENTO) *Vettura conservata, originale e di buon livello o con restauro di antica data. Con lievi difetti che, nel medio-lungo periodo, occorre riprendere. Auto omologate o omologabili Asi, oppure iscritte ai registri di marca.*

**80%** *Vetture in condizioni di massima originalità, oppure sottoposte a restauri eseguiti in modo discreto, anche in epoca non recente. Al limite minimo dell'omologazione Asi.*

**70%** *Vetture originali con restauri di vecchia data, da rivedere in alcuni punti e con meccanica funzionante, ma da riportare in piena efficienza.*

**60%** *Vetture in condizioni di quasi totale originalità, ma che necessitano di lavori di restauro non rimandabili e bisognose di sostanziali interventi meccanici.*

**↓ 50%** (QUOTAZIONE INFERIORE) *Vetture conservate in modo sufficiente, oppure restaurate con alcune "licenze" all'originalità. Con meccanica funzionante, ma da rivedere completamente.*

**40%** *Vetture incomplete in alcune parti, da restaurare a fondo con l'aggiunta di pezzi originali anche importanti. Meccanica precaria e mal funzionante.*

**20%** *Vetture di restauro difficile e non conveniente, con meccanica non marciante, ma recuperabili in diversi elementi.*

**10%** *Vetture allo stato di relitto, non restaureabili, con modeste possibilità di recupero di parti meccaniche e di carrozzeria.*

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	↑	↓
<b>ABARTH ITALIA</b>					
500 BERLINA	479	1957-63	100	20,0	30,0
500 COUPE ZAGATO	479	1957-59	15,0	30,0	45,0
595	594	1963-71	15,0	25,0	35,0
595 SS	594	1964-71	15,0	30,0	45,0
695	690	1964-71	15,0	25,0	35,0
695 SS	690	1964-71	16,0	32,0	48,0
695 SS ASSETTO CORSA	690	1965-71	18,0	35,0	50,0
750 BERLINA	747	1955-61	10,0	20,0	30,0
750 COUPE ZAGATO	747	1955-57	25,0	50,0	75,0
750 RECORD MONZA ZAGATO	747	1958-59	35,0	70,0	100,0
750 SPIDER ZAGATO	747	1957-59	40,0	80,0	120,0
850 RECORD MONZA ZAGATO	785-847	1959-61	35,0	70,0	100,0
850 TC BERLINA	847	1961-65	15,0	30,0	45,0
850 TC NURBURGRING CORSA	847	1961-66	20,0	40,0	60,0
850 STRADALE ZAGATO	847	1960-61	30,0	60,0	90,0
MONOMILE SCORPIONE/GT	982	1961-65	35,0	70,0	100,0
OT 850 BERLINA	847	1964-68	10,0	15,0	22,0
OT 1000	982	1964-68	10,0	18,0	35,0
OT 1000 COUPE	982	1964-68	10,0	20,0	30,0
OT 1000 COUPE	982	1964-68	10,0	20,0	30,0
OT 1500 T24	1280	1966-69	10,0	20,0	30,0
OT 1500 SCORPIONE SS FLOMBARDI	1280	1969-71	15,0	25,0	35,0
OT 1500 PROTOTIPO	1280	1965-68	50,0	100,0	150,0
OT 1000 COUPE BERLIONE	982	1965-67	15,0	25,0	35,0
OT 55 1000 COUPE	982	1964-68	15,0	27,0	40,0
1000 BERLINA	982	1962-67	15,0	30,0	45,0
1000 BERLINA CORSA	982	1962-64	18,0	35,0	50,0
1000 BERLINA CORSA	982	1965-67	18,0	35,0	50,0
1000 RADIALE BERLINA	982	1966-67	20,0	40,0	60,0
2200 COUPE 2+2 ALLEMANO	2160	1959-60	15,0	30,0	45,0
2200 CABRIOLET ALLEMANO	2160	1959-60	18,0	35,0	50,0
2400 COUPE ELLENA	2325	1961-63	15,0	30,0	45,0
2400 COUPE ALLEMANO	2325	1963-65	15,0	30,0	45,0
1500 BERLINETTA SIMCA	1280	1962-64	50,0	100,0	150,0
2000 BERLINETTA SIMCA	1946	1963-64	65,0	130,0	200,0
<b>AC GRAN BRETAGNA</b>					
2 LITRI SEI CILINDRI	1991	1947-55	15,0	25,0	35,0
2 LITRI SEI CILINDRI CABRIOLET	1991	1947-55	15,0	30,0	40,0
ACE (MOTORE AC FORD)	1991-2535	1954-63	30,0	60,0	90,0
ACE (MOTORE BRISTOL)	1971	1954-63	45,0	90,0	130,0

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	↑	↓
<b>ACM ITALIA</b>					
10.1 ENDURO (OFF-4WD)	1588-1595	1988-93	0,5	1,0	1,5
<b>ACMA FRANCIA</b>					
VESPA 400	398	1958-64	4,5	9,0	13,5
<b>ALFA ROMEO ITALIA</b>					
RL N15	2916-2994	1922-25	100,0	200,0	300,0
RL TURISMO	2994	1925-27	75,0	150,0	220,0
RL SS	2994	1925-27	150,0	300,0	450,0
RM N15U	1944-1996	1925-26	50,0	100,0	150,0
6C 1500 NORMALE	1487	1927-29	60,0	120,0	180,0
6C 1500 SPORT	1487	1928-29	250,0	500,0	750,0
6C 1750 SUPERSPORT	1752	1929-30	200,0	400,0	600,0
6C 1750 SPORT	1752	1929-33	150,0	300,0	450,0
6C 1750 TURISMO	1752	1929-33	75,0	150,0	225,0
6C 1750 GRAN TURISMO	1752	1930-33	150,0	300,0	450,0
6C 1750 GRAN SPORT	1752	1930-33	500,0	1000,0	1500,0
6C 1750 GRAN TURISMO COMPR.	1752	1931-32	250,0	500,0	750,0
8C 2900	2536	1932-34	1250,0	2500,0	3500,0
6C 2900 TURISMO B/LUNGO	2309	1934-39	75,0	150,0	220,0
6C 2900 GRAN TURISMO B/CORTO	2309	1934-39	125,0	250,0	375,0
6C 2900 PESCARA B/PESCARA	2309	1934-37	175,0	350,0	500,0
6C 2900 MILLE MIGLIA	2309	1938-39	250,0	500,0	750,0
8C 2900A	2905	1936	1250,0	2500,0	3500,0
8C 2900B	2905	1937-39	1750,0	3500,0	5000,0
6C 2500 TURISMO 5 POSTI/6 POSTI	2443	1939-45	50,0	100,0	150,0
6C 2500 SPORT	2443	1939-45	90,0	180,0	270,0
6C 2500 SUPERSPORT	2443	1939-45	100,0	200,0	300,0
6C 2500 COLONIALE	2443	1939-42	35,0	70,0	100,0
6C 2500 TURISMO 6 P/LIMOUSINE	2443	1946-50	50,0	100,0	150,0

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	↑	↓
6C 2500 S FRECCIA D'ORO	2443	1947-52	75,0	150,0	220,0
6C 2500 SS VILLANO ESTE	2443	1949-52	225,0	450,0	650,0
6C 2500 SS CABRIOLET	2443	1946-51	175,0	350,0	500,0
1900	1884	1950-54	12,5	25,0	35,0
1900 TI	1884	1952-54	17,5	35,0	50,0
1900 SUPER	1975	1954-59	12,5	25,0	35,0
1900 TI SUPER	1975	1954-57	20,0	40,0	60,0
1900 PRIMAVERA	1975	1955-57	20,0	40,0	55,0
1900 SPRINT I SERIE	1884	1951-53	50,0	100,0	150,0
1900 SPRINT II SERIE	1884	1953-54	50,0	100,0	150,0
1900 SS	1975	1954-55	50,0	100,0	150,0
1900 SS (MODELLO 1956)	1975	1956-58	50,0	100,0	150,0
AR SI «MATA»	1884	1951-53	12,5	25,0	35,0
DAUPHINE	845	1960-64	1,8	3,5	5,0
GIULIETTA I SERIE	1290	1955-59	7,0	14,0	20,0
GIULIETTA II SERIE	1290	1959-61	6,5	13,0	20,0
GIULIETTA III SERIE	1290	1961-63	6,0	12,0	18,0
GIULIETTA IV SERIE	1290	1957-59	8,0	16,0	24,0
GIULIETTA V SERIE	1290	1959-61	7,5	15,0	22,0
GIULIETTA VI SERIE	1290	1961-63	7,0	14,0	21,0
GIULIETTA SPRINT I SERIE	1290	1954-58	20,0	40,0	60,0
GIULIETTA SPRINT II SERIE	1290	1958-59	18,5	37,0	55,0
GIULIETTA SPRINT III SERIE	1290	1959-62	17,5	35,0	50,0
GIULIETTA SPRINT VELOCE I SERIE	1290	1956-58	30,0	60,0	90,0
GIULIETTA SV I SERIE «CONFORT»	1290	1958	27,5	55,0	80,0
GIULIETTA SPRINT VELOCE II SERIE	1290	1958-62	25,0	50,0	75,0
1500 SPRINT	1290	1963-65	15,0	30,0	45,0
GIULIETTA SPRINT SPECIALE	1290	1957-62	22,5	45,0	68,0
GIULIETTA SZ	1290	1958-61	100,0	200,0	300,0
GIULIETTA SZ CODA TRONCA	1290	1961-62	125,0	250,0	375,0
GIULIETTA SPIDER I SERIE	1290	1955-58	30,0	60,0	90,0
GIULIETTA SPIDER II SERIE	1290	1958-61	27,5	55,0	80,0
GIULIETTA SPIDER III SERIE	1290	1961-62	25,0	50,0	75,0
GIULIETTA SPIDER VELOCE I SERIE	1290	1956-58	35,0	70,0	100,0
GIULIETTA SPIDER VELOCE II SERIE	1290	1958-61	32,5	65,0	100,0
GIULIETTA SPIDER VELOCE III SERIE	1290	1961-62	30,0	60,0	90,0
GIULIA 1600 SPRINT	1570	1962-64	17,5	35,0	50,0
GIULIA SPRINT SPECIALE	1570	1962-65	40,0	80,0	120,0
GIULIA 1600 SPIDER	1570	1962-65	25,0	45,0	65,0
GIULIA 1600 SPIDER VELOCE	1570	1964-65	30,0	60,0	90,0
GIULIA TZ	1570	1963-65	150,0	300,0	450,0
GIULIA T2Z	1570	1964-65	500,0	1000,0	1500,0
GIULIA T2 (FRENO A TAMBURO)	1570	1962-63	6,0	12,0	18,0

## IL PREZZO DI RUOTECLASSICHE

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 hanno tre livelli principali di riferimento: quello che costituisce la base su cui possono intervenire variazioni verso l'alto o verso il basso è riportato in posizione mediana, e si riferisce a vetture di buon livello, originali, ben conservate oppure restaurate correttamente in epoca non recente, omologate od omologabili Asi o nei registri di marca equivalenti. A ogni differenza dalle 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. La quotazione massima corrisponde in molti casi al 150% della quotazione di riferimento base, con variazioni in più o in meno per quei modelli il cui costo di ripristino professionale totale viene considerato più o meno costoso, oppure, per le auto di grande importanza storica o dal valore economico molto elevato, prendendo in considerazione recenti transazioni reali di mercato.

## GUIDA ALLE QUOTAZIONI

Le nostre stime costituiscono un punto di riferimento sicuro per chi vende o compra una vettura 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 ai 20 anni sono invece selezionate in considerazione della loro importanza collezionistica. Non sono quotate, tranne alcune eccezioni, le fuoriserie e le auto da competizione.

I parametri adoperati per aggiornare i valori delle auto si basano su analisi di mercato, verifica delle inserzioni del nostro "Vendo & Comprò", sondaggi presso i principali commercianti di settore e i club di riferimento e, in misura minore, sui prezzi battuti nelle aste internazionali; sono elaborati seguendo lo stesso metodo usato da Quattroruote.

I prezzi sono in euro, anche per le vetture americane (per queste ultime si riferiscono a esemplari importati comprese le spese di trasporto, sdoganamento e immatricolazione), raggruppate in "famiglie" di modelli con caratteristiche e quotazioni analoghe.

I prezzi dei modelli fanno registrare variazioni significative solo nel medio periodo: ne pubblichiamo quindi le quotazioni due volte l'anno, in giugno e in dicembre.

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000	+	-	+
GIULIA TI (FRENA DISCO)	1570	1963-67	5,0	10,0	10,0	
GIULIA TI SUPER	1570	1963-64	20,0	40,0	60,0	
GIULIA 1300	1290	1964-71	4,0	8,0	12,0	
GIULIA 1300 TI	1290	1966-72	3,5	7,0	10,0	
GIULIA 1300 SUPER	1290	1970-72	3,3	6,5	10,0	
GIULIA SUPER	1570	1965-72	5,0	10,0	15,0	
GIULIA 1600S	1570	1968-70	3,5	7,0	10,0	
GIULIA SUPER 1.3	1290	1972-74	3,0	6,0	9,0	
GIULIA SUPER 1.6	1570	1972-74	3,5	7,0	10,0	
GIULIA NUOVA SUPER 1.3	1290	1974-77	2,8	5,5	8,0	
GIULIA NUOVA SUPER 1.6	1570	1974-77	3,0	6,0	9,0	
GIULIA DIESEL	1760	1976-77	2,0	4,0	6,0	
GIULIA SPRINT GT	1570	1965-66	9,0	18,0	27,0	
GIULIA GT VELOCE	1570	1966-68	10,0	20,0	30,0	
GIULIA GT 1300 JUNIOR	1290	1966-71	6,0	12,0	18,0	
GIULIA GT 1300 JUNIOR ZAGATO	1290	1969-72	10,0	20,0	30,0	
GIULIA GT JUNIOR 1.3	1290	1971-76	5,0	10,0	15,0	
GIULIA GT JUNIOR 1.6	1570	1971-76	6,0	12,0	18,0	
GIULIA GT JUNIOR ZAGATO 1.6	1570	1972-74	10,0	20,0	30,0	
GIULIA GT 1600	1570	1965-69	7,5	15,0	22,0	
GIULIA GT 1300 JUNIOR	1290	1968-72	6,0	12,0	18,0	
GTAM	1995	1971-71	100,0	200,0	300,0	
GIULIA 1600 SPRINT GTC	1570	1964-66	17,5	35,0	50,0	
1600 SPIDER (QUETTO)	1570	1966-68	10,0	20,0	30,0	
1750 GRANDSPORT 4R ZAGATO	1570	1965-67	17,5	35,0	50,0	
2000	1975	1958-62	6,0	12,0	18,0	
2600	2584	1962-69	7,5	15,0	22,0	
2600 DE LUXE (DSI)	2584	1965-67	10,0	20,0	30,0	
2000 SPRINT	1975	1960-62	12,5	25,0	35,0	
2600 SPRINT	2584	1962-66	17,5	35,0	50,0	
2600 SZ	2584	1965-68	7,5	15,0	22,0	
2000 SPIDER TOURING	1975	1958-61	25,0	50,0	75,0	
2600 SPIDER TOURING	2584	1962-65	30,0	60,0	90,0	
35 STRADALE	1995	1967-69	600,0	1200,0	1800,0	
1750	1779	1968-72	4,0	8,0	12,0	
1750GT VELOCE I SERIE	1779	1968-70	12,5	25,0	35,0	
1750GT VELOCE II SERIE	1779	1970-72	11,5	23,0	33,0	
1750 SPIDER VELOCE	1779	1967-69	10,0	20,0	30,0	
SPIDER VELOCE 1750	1779	1969-72	8,5	17,0	25,0	
2000 BERLINA	1962	1971-77	5,0	10,0	15,0	
2000 GTV	1962	1971-76	12,5	25,0	35,0	
2000 SPIDER VELOCE	1962	1971-82	9,0	18,0	27,0	
SPIDER 1300 JUNIOR	1290	1968-69	8,5	17,0	25,0	
SPIDER 1300 JUNIOR (CODA TRONCA)	1290	1969-72	6,0	12,0	18,0	
SPIDER JUNIOR 1.3	1290	1972-77	5,0	10,0	15,0	
SPIDER JUNIOR 1.6	1570	1972-75	5,5	11,0	16,5	
SPIDER 1.6	1570	1975-82	5,5	11,0	16,5	
SPIDER 1.6	1570	1983-90	3,5	7,0	10,0	
SPIDER 1.6	1570	1990-93	5,0	10,0	15,0	
SPIDER 2.0	1962	1983-90	4,0	8,0	12,0	
SPIDER 2.0	1962	1990-94	6,0	12,0	18,0	
SPIDER 2.0 QV	1962	1996-90	5,0	10,0	15,0	
MONTREAL	2597	1970-77	17,5	35,0	50,0	
ALFASUD (TUTTI I MODELLI)	1186-1490	1972-84	1,3	2,5	3,5	
ALFASUD TI	1186-1490	1975-84	2,0	4,0	6,0	
ALFASUD TI QV	1490	1982-84	2,3	4,5	6,5	
ALFASUD GIARDINETTA	1186	1975-77	1,5	3,0	4,5	
ALFASUD SPRINT 1.3/1.5 VELOCE	1286-1351	1976-82	2,0	4,0	6,0	
ALFASUD SPRINT 1.5/1.5 VELOCE	1490	1978-83	2,0	4,0	6,0	
SPRINT 1.3/1.5	1351-1490	1983-89	2,0	4,0	6,0	
SPRINT QV	1490-1712	1983-89	2,5	5,0	7,5	
ALFETTA	1779	1972-75	3,5	7,0	10,0	
ALFETTA 1.6	1570	1975-77	3,0	6,0	9,0	
ALFETTA 1.6	1570	1977-81	2,5	5,0	7,5	
ALFETTA 1.8	1779	1975-81	3,0	6,0	9,0	
ALFETTA 2000	1962	1977-78	2,8	5,5	8,5	
ALFETTA 2000L	1962	1978-81	3,0	6,0	9,0	
ALFETTA 2000 LIAMERICA	1962	1981	3,3	6,5	10,0	
ALFETTA 1.6/1.8	1570-1779	1982-84	2,0	4,0	6,0	
ALFETTA 20	1962	1982-84	2,5	5,0	7,5	
ALFETTA 20 QUADRIFOGLIO ORO	1962	1982-84	3,0	6,0	9,0	
ALFETTA 20 CEM	1962	1983	3,5	7,0	10,0	
ALFETTA 20 TURBODIESEL	1995	1979-84	1,5	3,0	4,5	
ALFETTA 24 TURBODIESEL	2392	1983-84	1,5	3,0	4,5	
ALFETTA GT	1570-1779	1974-80	4,0	8,0	12,0	
ALFETTA GTV 2000/2000L	1962	1976-80	3,8	7,5	11,5	
ALFETTA GTV 2000 AMERICA	1962	1979-80	4,0	8,0	12,0	
ALFETTA GTV TURBODIELTA	1962	1979-80	15,0	25,0	35,0	
ALFETTA GTV 2.0	1962	1980-82	3,5	7,0	10,0	
GTV 2.0	1962	1983-87	3,5	7,0	10,0	
ALFETTA GTV 2.0 GRAND PRIX	1962	1988-82	4,5	9,0	13,0	
ALFETTA GTV 2.5	2492	1980-82	5,0	10,0	15,0	
GTV 2.5	2492	1983-87	5,0	10,0	15,0	
GIULIETTA 1.3/1.6/1.8/2.0	1351-1962	1977-85	1,5	3,0	4,5	
GIULIETTA 2.0 SUPER TI	1962	1980-84	2,0	4,0	6,0	
GIULIETTA TURBODIELTA	1962	1982-84	7,5	15,0	22,0	
GIULIETTA 2.0 TURBODIESEL	1995	1983-85	1,0	2,0	3,0	
ALFA6	2492	1979-83	3,0	6,0	9,0	
ALFA6 20	1997	1983-86	2,5	5,0	7,5	
ALFA6 25 Q.ORO	2492	1983-86	3,0	6,0	9,0	
ALFA6 25 TURBODIESEL	2494	1983-86	1,5	3,0	4,5	

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000	+	-	+
ARNAL/SJ/TI	1186-1490	1984-86	0,5	1,0	1,5	
33.15/S/1.5/4X (TUTTI I M.)	1351-1490	1983-89	0,8	1,5	2,0	
33 Q.VERDE	1490	1984-86	1,3	2,5	3,5	
33.15 GIARDINETTA	1490	1985-87	0,8	1,5	2,3	
33.4X4 GIARDINETTA	1490	1984-87	1,0	2,0	3,0	
33.17/17 IE	1712	1986-89	0,8	1,5	2,3	
33.17 QV	1712	1986-90	1,3	2,5	3,5	
33.15 S/L7 SPORT WAGON	1351-1712	1987-89	0,5	1,0	1,5	
33.15/L7.4/4 SPORT WAGON	1490-1712	1987-89	0,8	1,5	2,3	
33 SPORT WAGON QV	1712	1988-90	1,0	2,0	3,0	
33.18 TD	1779	1986-89	0,5	1,0	1,5	
33.18 TD GIARDINETTA	1779	1986-87	0,5	1,0	1,5	
33.18 TD SPORT WAGON	1779	1987-89	0,5	1,0	1,5	
NUOVA 33 1.3/1.5	1351-1490	1990-94	0,5	1,0	1,5	
NUOVA 33 1.3 SPORT WAGON	1351	1990-94	0,5	1,0	1,5	
NUOVA 33 1.8 TD INTERCOOLER	1779	1990-94	0,4	0,8	1,5	
NUOVA 33 1.8 TD INTERCOOLERS. W.	1779	1990-94	0,4	0,8	1,5	
NUOVA 33 1.7 IE	1712	1990-94	0,5	1,0	1,5	
NUOVA 33 1.7 IE SPORT WAGON	1712	1990-94	0,5	1,0	1,5	
NUOVA 33 1.7 IE 4X4	1712	1990-94	0,8	1,5	2,3	
NUOVA 33 1.5 IE SPORT W. 4X4	1351	1992-94	0,8	1,5	2,3	
NUOVA 33 1.7 IE SPORT W. 4X4	1712	1990-94	0,8	1,5	2,3	
NUOVA 33 1.7 IE PERMANENT 4/4	1712	1991-94	1,0	2,0	3,0	
NUOVA 33 1.7 IE PERM. 4 SW/Q4 SW	1712	1991-94	1,3	2,5	3,5	
NUOVA 33 1.7 IE 16V QV	1712	1990-94	1,0	2,0	3,0	
NUOVA 33 1.7 IE 16V QV SW	1712	1990-94	1,0	2,0	3,0	
NUOVA 33 1.5 IE MOLLA	1351	1992-94	0,8	1,5	2,3	
ALFA 75 1.6/1.6 IE/1.8/1.8 IE	1570-1779	1985-89	2,5	4,0	6,0	
ALFA 75 2.0	1962	1985-89	2,5	5,0	7,5	
ALFA 75 2.0 TWIN SPARK	1962	1987-92	3,0	6,0	9,0	
ALFA 75 1.8 INDY	1779	1991-92	2,5	4,5	6,5	
ALFA 75 2.0 TWIN SPARK ASN	1962	1991-92	3,5	7,0	10,0	
ALFA 75 2.5 V6 QV	2492	1985-92	4,0	8,0	12,0	
ALFA 75 3.0 V6	2959	1987-92	5,0	10,0	15,0	
ALFA 75 TURBO/TURBO AMERICA	1779	1986-90	5,0	10,0	15,0	
ALFA 75 TURBO QUADRIFOGLIO QV	1779	1990-91	5,0	10,0	15,0	
ALFA 75 TURBO EVOLUZIONE	1779	1987-88	7,5	15,0	22,5	
ALFA 75 2.0 TURBODIESEL	1995	1985-92	1,3	2,5	3,8	
ALFA 75 2.4 TD	2395	1988-92	1,3	2,5	3,8	
ALFA 90 1.8/2.0/2.0 V6	1779-1996	1984-87	1,5	3,0	4,5	
ALFA 90 Q.ORO	2492	1984-87	2,0	4,0	6,0	
ALFA 90 2.4 TURBODIESEL	2392	1984-87	0,8	1,5	2,3	
164 TWIN SPARK	1962	1987-94	0,5	1,0	1,5	
164 3.0 V6	2959	1987-94	0,8	1,5	2,3	
164 3.0 V6 QUADRIFOGLIO	2959	1990-94	1,3	2,5	3,5	
164 TURBO	1995	1987-90	0,8	1,5	2,3	
164 2.0 V6 TURBO	1996	1991-93	0,8	1,5	2,3	
164 3.0 V6 24V SUPER	2959	1992-98	1,0	2,0	3,0	
164 2.0 V6 TURBO SUPER	1996	1992-98	1,0	2,0	3,0	
164 3.0 V6 24V Q4	2959	1993-98	1,3	2,5	4,0	
164 TD TD SUPER	2500	1987-94	0,5	1,0	1,5	
SZ (ES. 30)	2959	1989-93	2,0	4,0	6,0	
RZ	2959	1992-94	2,0	4,0	6,0	
155 1.7/1.8/2.0	1748-1995	1992-94	0,5	1,0	1,5	
155 2.5 V6	2492	1992-97	0,8	1,5	2,3	
155 2.0 TURBO 16V Q4	1995	1992-97	1,0	2,0	3,0	
155 1.9/2.5 TD	1929-2499	1993-94	0,5	1,0	1,5	
GTV 1.8/2.0 TWIN SPARK	1747-1970	1994-02	1,0	2,0	3,0	
GTV 2.0 V6 TURBO 3.0 V6/16 24V	1996-2959	1995-02	1,3	2,5	3,5	
GTV II SERIE 2.0 JTS	1970	2003-04	1,3	2,5	3,5	
GTV II SERIE 2.0 JTS	1970	2003-04	1,5	3,0	4,5	
GTV II SERIE 3.2 V6 24V	3179	2003-04	2,0	4,0	6,0	
SPIDER 1.8/2.0 TWIN SPARK	1747-1970	1994-02	1,5	3,0	4,5	
SPIDER 2.0 V6 TURBO 3.0 V6/16 24V	1996-2959	1995-02	1,8	3,5	5,0	
SPIDER II SERIE 2.0 JTS	1970	2003-04	1,8	3,5	5,0	
SPIDER II SERIE 2.0 JTS	1970	2003-04	2,0	4,0	6,0	
SPIDER II SERIE 3.2 V6 24V	3179	2003-04	2,5	5,0	7,5	
145 1.3/1.6	1351-1596	1994	0,5	1,0	1,5	
145 1.7/1.6V	1712	1994	0,8	1,5	2,3	
145 QUADRIFOGLIO 2.0 T.SPARK	1970	1995-01	1,3	2,5	3,5	
145 1.9 TD	1929	1994	0,5	1,0	1,5	
146 1.3/1.6	1351-1596	1994	0,5	1,0	1,5	
146 1.7/1.6V	1712	1994	0,8	1,5	2,3	
146 1.1/2.0 T.SPARK	1970	1995-99	1,0	2,0	3,0	
146 1.9 TD	1929	1994	0,5	1,0	1,5	
156 2.0 JTS	1970	2002-04	0,8	1,5	2,3	
156 2.5 V6 24V	2492	1997-04	0,8	1,5	2,3	
156 GTA	3179	2001-04	5,5	11,0	16,5	
156 GTA SELESPEED	3179	2001-04	6,0	12,0	18,0	
156 GTA SPORT WAGON	3179	2001-04	5,0	10,0	15,0	
156 GTA SPORT WAGON SELESPEED	3179	2001-04	5,5	11,0	16,5	
156 1.9 JTD CROSSWAGON</						

# M QUOTAZIONI

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000			
16 HURRICANE	1991	1945-49	100	<b>20,0</b>		30,0
18 WHITLEY TYPHOON	2309	1949-53	85	<b>17,0</b>		25,0
18 HURRICANE	2309	1949-53	110	<b>22,0</b>		33,0
18 LIMOUSINE	2309	1950-51	85	<b>17,0</b>		25,0
SAPPHIRE S46 LIMOUSINE	3435	1953-60	125	<b>25,0</b>		35,0
SAPPHIRE 234	2290	1955-58	110	<b>22,0</b>		33,0
SAPPHIRE 236	2309	1955-57	90	<b>18,0</b>		27,0
STAR SAPPHIRE LIMOUSINE	3990	1958-60	140	<b>28,0</b>		42,0

## ARO ROMANIA

M461 C	2512	1977-76	10	<b>2,0</b>		3,0
SERIE 240	2495-3119	1972-94	0,8	<b>1,5</b>		2,3
10	1289-1870	1980-00	0,5	<b>1,0</b>		1,5

## ASA ITALIA

1000 GT COUPE	1052	1962-67	400	<b>80,0</b>		120,0
1000 GT SPIDER	1052	1963-67	500	<b>100,0</b>		150,0

## ASIA MOTORS COREA DEL SUD

ROCSA (TUTTI I MODELLI)	1789	1990-94	0,5	<b>1,0</b>		1,5
-------------------------	------	---------	-----	------------	--	-----

## ASTON MARTIN GRAN BRETAGNA

1.5 LITRE OHV	1495	1927-32	400	<b>80,0</b>		120,0
INTERNATIONAL	1495	1927-32	750	<b>150,0</b>		220,0
LE MANS	1495	1932-33	750	<b>150,0</b>		220,0
ULSTER	1495	1934-36	750	<b>150,0</b>		220,0
MK II ROADSTER	1495	1934-36	400	<b>80,0</b>		120,0
2 LITRE ROADSTER	1950	1936-40	525	<b>65,0</b>		100,0
2 LITRE (DB1)	1970	1948-50	525	<b>65,0</b>		100,0
DB2 COUPE	2580	1950-53	450	<b>90,0</b>		130,0
DB2 CABRIOLET	2580	1950-53	600	<b>120,0</b>		180,0
DB2/4 MK2 MK3 COUPE	2580/2922	1953-59	500	<b>100,0</b>		150,0
DB2/4 MK2 MK3 CABRIOLET	2580/2922	1953-59	700	<b>140,0</b>		200,0
DB4 COUPE	3670	1958-63	1000	<b>200,0</b>		280,0
DB4 CABRIOLET	3670	1958-63	1250	<b>250,0</b>		375,0
DB4 GT	3670	1959-61	1750	<b>350,0</b>		525,0
DB4 GT ZAGATO	3670	1960-63	15000	<b>3000,0</b>		4500,0
DB5 COUPE/VANTAGE	3995	1963-65	1500	<b>300,0</b>		450,0
DB5 CABRIOLET	3995	1963-65	1750	<b>350,0</b>		500,0
DB6 COUPE/VANTAGE	3995	1965-69	900	<b>180,0</b>		270,0
DB6 MK2 COUPE	3995	1969-70	800	<b>160,0</b>		240,0
DB6 VOLANTE	3995	1965-70	1250	<b>250,0</b>		375,0
DB5	3995	1967-72	200	<b>40,0</b>		60,0
DB5 VANTAGE	3995	1968-71	225	<b>45,0</b>		67,0
DB5 V8	5340	1969-72	25	<b>5,0</b>		7,0
LAGONDA V8	5340	1974-76	250	<b>50,0</b>		75,0
V8	5340	1975-82	225	<b>45,0</b>		67,0
V8	5340	1983-89	250	<b>50,0</b>		75,0
V8 VANTAGE	5340	1974-82	300	<b>60,0</b>		90,0
V8 VANTAGE	5340	1983-90	325	<b>65,0</b>		97,0
V8 VANTAGE ZAGATO	5340	1986-88	500	<b>100,0</b>		150,0
V8 VOLANTE	5340	1976-90	375	<b>75,0</b>		110,0
V8 VANTAGE VOLANTE	5340	1986-89	450	<b>90,0</b>		135,0
V8 VOLANTE ZAGATO	5340	1987-90	600	<b>120,0</b>		180,0
VIRAGE	5340	1988-93	180	<b>36,0</b>		54,0
VIRAGE VOLANTE	5340	1990-97	225	<b>45,0</b>		67,0
VOLANTE 2+2	5340	1991-99	225	<b>45,0</b>		67,0
V8B VOLANTE	5340	1991-99	255	<b>47,0</b>		70,0
VANTAGE	5340	1995-00	200	<b>40,0</b>		60,0
VANTAGE 600	5340	1998-99	225	<b>45,0</b>		67,0
VANTAGE LE MANS	5341	1999	250	<b>50,0</b>		75,0
LAGONDA	5340	1976-87	155	<b>27,0</b>		40,0
LAGONDA	5340	1987-90	160	<b>32,0</b>		48,0
DB7	5239	1994-99	110	<b>22,0</b>		33,0
DB7 VOLANTE	5239	1996-99	150	<b>30,0</b>		45,0
DB7 VANTAGE	5935	1999-03	150	<b>30,0</b>		45,0
DB7 VANTAGE VOLANTE	5935	2000-05	170	<b>34,0</b>		50,0
DB7 GT	5935	2003	165	<b>33,0</b>		50,0
VANGUISH	5935	2004-04	200	<b>40,0</b>		60,0
DB9	5935	2004	165	<b>33,0</b>		50,0
DB9 VOLANTE	5935	2004	175	<b>35,0</b>		52,0

## ATS ITALIA

GT 2500	2468	1963-64	1500	<b>300,0</b>		450,0
GTS 2500	2468	1963-64	1750	<b>350,0</b>		525,0

## AUDI GERMANIA

AUDI/AUDI (2.2 CV)	1696	1965-68	1,8	<b>3,5</b>		5,0
6060L	1496	1968-72	1,3	<b>2,5</b>		3,8
60VARIANT	1496	1968-72	1,5	<b>3,0</b>		4,5
75L80L	1696	1966-72	1,3	<b>2,5</b>		3,8
75V80VARIANT	1696	1966-72	1,5	<b>3,0</b>		4,5
SUPER 90	1770	1966-71	1,8	<b>3,5</b>		5,3
50 (TUTTI I MODELLI)	1095	1975-80	0,8	<b>1,5</b>		2,3
801 SERIE (TUTTI I MODELLI)	1297-1470	1972-76	0,8	<b>1,5</b>		2,3
801 SERIE (TUTTI I MODELLI)	1286-1921	1976-81	0,5	<b>1,0</b>		1,5
801 GTE/GLE II SERIE	1588	1976-81	10	<b>2,0</b>		3,0
80B0 Q/80 III S (TUTTI M)	1296-2226	1981-86	0,5	<b>1,0</b>		1,5
80B0B TD III S (TUTTI M)	1588	1981-86	0,5	<b>1,0</b>		1,5
80B0 QUATTRO IV SERIE	1595-1984	1986-90	0,5	<b>1,0</b>		1,5

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000			
80B0 QUATTRO 16V IV SERIE	1984	1990	0,5	<b>1,0</b>		1,5
80D7D IV SERIE	1588-1896	1986-90	0,5	<b>1,0</b>		1,5
90/90QUATTRO II SERIE	1994-2509	1987-89	0,5	<b>1,0</b>		1,5
90/90QUATTRO 20V II SERIE	2309	1988-90	0,5	<b>1,0</b>		1,5
100/100 S/100 LS	1760	1968-71	1,3	<b>2,5</b>		3,8
100 COUPE S	1871	1970-75	20	<b>4,0</b>		6,0
100 I SERIE (TUTTI I MOD.)	1760-1871	1972-77	10	<b>2,0</b>		3,0
100 II SERIE (TUTTI I MOD.)	1994-2144	1977-82	0,8	<b>1,5</b>		2,3
100 SD II SERIE (TUTTI I MOD.)	1986	1978-82	0,5	<b>1,0</b>		1,5
100/100 QUATTRO II SERIE	1788-2509	1982-90	0,5	<b>1,0</b>		1,5
100 TURBO/TURBO QUATTRO III S	2226	1986-90	0,8	<b>1,5</b>		2,3
100 D7D/TDI I SERIE	1986-2461	1982-90	0,5	<b>1,0</b>		1,5
100 AVANT/AVANT QUATTRO	1788-2509	1983-90	0,8	<b>1,5</b>		2,3
100 AVANT TURBO/AVANT TURBO Q	2226	1983-90	1,0	<b>2,0</b>		3,0
100 AVANT D7D/TDI	1986-2461	1985-91	0,5	<b>1,0</b>		1,5
100/100 QUATTRO IV SERIE	1984-2509	1990-94	0,5	<b>1,0</b>		1,5
100 25 TDI V SERIE	2461	1991-94	0,5	<b>1,0</b>		1,5
100 AVANT/AVANT QUATTRO II S	1984-2509	1991-94	0,8	<b>1,5</b>		2,3
100 AVANT TDI I S	2461	1991-94	0,5	<b>1,0</b>		1,5
200/200 TURBO	2144-2226	1984-90	0,8	<b>1,5</b>		2,3
200/200 TURBO QUATTRO	2144-2226	1984-90	1,0	<b>2,0</b>		3,0
200/200 TURBO AVANT QUATTRO	2144-2226	1984-90	1,0	<b>2,0</b>		3,0
200 QUATTRO 20V	2226	1989-90	1,0	<b>2,0</b>		3,0
200 AVANT QUATTRO 20V	2226	1989-90	1,3	<b>2,5</b>		3,8
COUPE/COUPE GT	1788-2226	1981-87	10	<b>2,0</b>		3,0
COUPE (BALUR)	2144-2226	1983-88	1,5	<b>3,0</b>		4,5
QUATTRO	2144	1980-86	12,5	<b>25,0</b>		35,0
QUATTRO (BALUR)	2226	1987-89	9,0	<b>18,0</b>		27,0
QUATTRO 20V (BALUR)	2226	1989-90	9,0	<b>18,0</b>		27,0
QUATTRO SPORT	2153-2144	1983-86	65,0	<b>130,0</b>		180,0
COUPE 20 E	1984	1989-94	0,8	<b>1,5</b>		2,3
COUPE 20 20V QUATTRO	1994	1989-93	1,0	<b>2,0</b>		3,0
COUPE 23 E/23 E 20V	2309	1988-94	1,0	<b>2,0</b>		3,0
COUPE 23 E/23 E 20V QUATTRO	2309	1988-94	1,3	<b>2,5</b>		3,8
COUPE 26 E V6/28 E V6	2598-2771	1992-94	1,3	<b>2,5</b>		3,8
COUPE 22 TURBO 20V QUATTRO S2	2226	1990-95	1,5	<b>3,0</b>		4,5
802.0/23 V SERIE	1984-2509	1991-94	0,5	<b>1,0</b>		1,5
802.0/23 AVANT	1984-2509	1992-94	0,8	<b>1,5</b>		2,3
8019 TD V SERIE	1896	1991-94	0,5	<b>1,0</b>		1,5
802.6 - 2.8 E V6 QUATTRO V SERIE	2598-2771	1991-94	0,8	<b>1,5</b>		2,3
802.6 E V6/2.8 E V6 AVANT	2598-2771	1992-94	1,0	<b>2,0</b>		3,0
S2 2.2 20V TURBO	2226	1993-94	1,3	<b>2,5</b>		3,8
S2 AVANT	2226	1992-94	1,5	<b>3,0</b>		4,5
RS2 AVANT	2226	1993-96	7,5	<b>15,0</b>		22,0
CABRIO 1.8/2.3 20V/2.6 V6/2.8 V6	1788-2771	1991-90	20	<b>4,0</b>		6,0
COUPE 2.6/2.8 V6 QUATTRO	2598-2771	1992-95	1,0	<b>2,0</b>		3,0
100 2.8 V6/2.8 V6 QUATTRO	2771	1990-94	0,5	<b>1,0</b>		1,5
100 2.8 V6 QUATTRO AVANT	2771	1991-94	0,8	<b>1,5</b>		2,3
100 2.2 TURBO 20V Q. S4 AVANT S4	2226	1991-94	0,8	<b>1,5</b>		2,3
100 4.2 V8 QUATTRO S4 AVANT S4	4172	1993-94	1,3	<b>2,5</b>		3,8
V8	2771-4172	1989-94	1,0	<b>2,0</b>		3,0
A4 1.6/1.8/2.0 TURBO	1595-1788	1994	0,5	<b>1,0</b>		1,5
A4 2.6 V6/2.8 V6 30V	2598-2771	1994-00	0,8	<b>1,5</b>		2,3
A4 2.6 V6/2.8 V6 30V AVANT	2598-2771	1995-00	1,0	<b>2,0</b>		3,0
A4 CABRIOLET 1.8/2.3/4.3	1788-2976	2002-04	20	<b>4,0</b>		6,0
S4 2.7 V6 30V	2671	1997-00	1,5	<b>3,0</b>		4,5
S4 AVANT 2.7 V6 30V	2671	1997-00	1,8	<b>3,5</b>		5,0
RS4 AVANT	2671	1999-00	6,0	<b>12,0</b>		18,0
A4 CABRIOLET 2.5 V6 TD	2496	2002-04	1,8	<b>3,5</b>		5,0
A6 2.0	1984	1994	0,5	<b>1,0</b>		1,5
A6 1.9 TDI/2.5 TDI	1896-2461	1994	0,5	<b>1,0</b>		1,5
A6 2.6 V6/2.8 V6	2598-2771					

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000	+	-	+
METRO 1.0 (TUTTI I MODELLI)	998	1980-90	0.5	1.0	1.5	
METRO 1.3/1.5/1.8 HLE/AUTOM.	1275	1980-90	0.5	1.0	1.5	
METRO 1.3 SPORT/GS/GTA	1275	1988-90	1.0	2.0	3.0	
METRO MG	1275	1981-90	1.0	2.0	3.0	
METRO VANDEN PLAS	1275	1981-87	1.0	2.0	3.0	
METRO MG TURBO	1275	1983-90	1.3	2.5	3.8	
MAESTRO (TUTTI I MODELLI)	1275/1994	1983-91	0.5	1.0	1.5	
MAESTRO MG	1598/1994	1983-90	0.8	1.5	2.3	
MAESTRO MG TURBO	1994	1988-90	0.8	1.5	2.3	
MONTEGO/MONTEGO ESTATE	1275/1994	1984-91	0.5	1.0	1.5	
MONTEGO/MONTEGO ESTATE 2.0 D/DSL	1994	1988-91	0.5	1.0	1.5	
MONTEGO MG	1994	1984-90	0.8	1.5	2.3	
MONTEGO MG TURBO	1994	1985-90	0.8	1.5	2.3	

### AUSTIN HEALEY GRAN BRETAGNA

100 BNI	2660	1953-55	20.0	40.0	60.0	
100 BN2	2660	1955	20.0	40.0	60.0	
100 S BN2	2660	1954-55	40.0	80.0	120.0	
100 M BN2	2660	1956	35.0	70.0	100.0	
100/6 BN4-BN6	2639	1956-59	20.0	40.0	60.0	
3000 BN7/B17	2912	1959-61	22.5	45.0	65.0	
3000 MKII BN17/B17	2912	1961-63	25.0	50.0	75.0	
3000 MKII BJB	2912	1963-68	27.5	55.0	80.0	
SPRITE MK I (FROGEYE)	948	1958-61	9.0	18.0	27.0	
SPRITE MK II	948	1961-62	6.5	13.0	20.0	
SPRITE MK III	1098	1962-66	6.0	12.0	18.0	
SPRITE MK III	1098	1966-67	5.0	10.0	15.0	
SPRITE MK IV	1275	1967-70	4.5	9.0	13.0	

### AUTO UNION/DKW GERMANIA

F 91/4	896/980	1954-62	2.3	4.5	7.0	
MUNGA 4+6-8	980	1963-68	4.0	8.0	12.0	
1000/1000 S	980	1959-63	2.0	4.0	6.0	
1000/1000 S COUPE DE LUXE C	980	1958-63	2.5	5.0	7.5	
1000 UNIVERSAL KOMBI	980	1959-62	2.3	4.5	7.0	
1000 SP COUPE/ROADSTER	980	1958-63	3.0	6.0	9.0	

### AUTOBIANCHI ITALIA

BIANCHINA TRASFORM.SPECIAL	499-499	1957-62	5.5	11.0	16.5	
BIANCHINA PANORAMICA	499	1960-69	2.5	5.0	7.5	
BIANCHINA PANORAMICA DECAPOTE	499	1960-69	2.8	5.5	8.0	
BIANCHINA CABRIOLET	499	1960-69	7.0	14.0	21.0	
BIANCHINA BERL. 4 POSTI/SPECIAL	499	1962-69	2.3	4.5	7.0	
GIARDINIERA	499	1966-77	2.3	4.5	7.0	
STELLINA	767-792	1963-68	4.0	8.0	12.0	
PRIMULA I SERIE	1221	1964-68	1.3	2.5	4.0	
PRIMULA 65 C	1197	1968-70	1.0	2.0	3.0	
PRIMULA COUPE 12	1221	1965-68	1.8	3.5	5.0	
PRIMULA COUPE 51.4	1438	1968-70	1.8	3.5	5.0	
ATI I	1438	1969-72	1.0	2.0	3.0	
ATI 2	903	1969-71	1.5	3.0	4.5	
ATI 2 NORMALE/JUNIOR	903	1971-82	1.0	2.0	3.0	
ATI 2 JUNIOR	903	1983-86	0.8	1.5	2.3	
ATI 2 ELEGANT	965	1971-82	1.0	2.0	3.0	
ATI 2 ELITE	965	1979-85	0.8	1.5	2.3	
ATI 2 LX	965	1983-85	0.8	1.5	2.3	
ATI 2 A BATH (58 CV)	982	1971-76	3.5	7.0	10.0	
ATI 2 A BATH (70 CV)	1049	1975-77	3.0	6.0	9.0	
ATI 2 A BATH (70 CV) S MARCE	1049	1977-85	2.8	5.5	8.0	
Y10 FIRE LX/TOURING	999-1049	1985-90	0.5	1.0	1.5	
Y10 TURBO	1049	1985-88	1.3	2.5	3.8	
Y10 4WD/FIRE 11 4WD	999-1108	1986-95	0.8	1.5	2.3	
Y10 FIRE 1.1 E LX/SELECTRONIC	999-1108	1987-94	0.5	1.0	1.5	
Y10 131 E/GT LE	1287-1301	1987-94	1.0	2.0	3.0	

### BANTAM STATI UNITI

408RC	1835	1940-41	7.5	15.0	22.0	
-------	------	---------	-----	------	------	--

### BENTLEY GRAN BRETAGNA

412 LITRE TORPEDO	4398	1927-31	125.0	250.0	375.0	
612 LITRE TORPEDO	6597	1926-30	175.0	350.0	520.0	
8 LITRE TORPEDO	7985	1930-32	250.0	500.0	750.0	
31/2 LITRE CABRIOLET	3669	1935-36	37.5	75.0	110.0	
41/4 LITRE CABRIOLET	4257	1936-39	42.5	85.0	125.0	
MK VI	4257	1946-51	17.5	35.0	50.0	
MK VI	4566	1951-52	15.0	30.0	45.0	
R TYPE	4566	1952-55	20.0	40.0	60.0	
R TYPE CONTINENTAL	4566	1955-55	9.0	18.0	27.0	
S1	4887	1955-59	19.0	38.0	57.0	
S1 CONTINENTAL	4887	1955-59	65.0	130.0	200.0	
SII	6230	1959-62	20.0	40.0	60.0	
SII CABRIOLET	6230	1959-62	55.0	110.0	165.0	
SIII	6230	1962-66	21.0	42.0	63.0	
SIII CABRIOLET	6230	1962-66	60.0	120.0	180.0	
T	6230	1966-70	11.0	22.0	33.0	
T CONVERTIBLE	6230	1967-70	22.5	45.0	67.0	
T	6750	1971-77	10.0	20.0	30.0	
TZ	6750	1977-80	11.0	22.0	33.0	
CORNICHE TWO DOOR	6750	1971-77	15.0	30.0	45.0	
CORNICHE TWO DOOR	6750	1977-81	16.0	32.0	48.0	

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000	+	-	+
CORNICHE CABRIOLET	6750	1971-77	22.5	45.0	67.0	
CORNICHE CABRIOLET	6750	1977-84	21.0	42.0	63.0	
MULSANNE	6750	1980-83	9.0	18.0	27.0	
MULSANNE	6750	1984-89	10.0	20.0	30.0	
MULSANNE TURBO	6750	1982-91	14.0	28.0	42.0	
MULSANNES	6750	1987-93	11.0	22.0	33.0	
EIGHT	6750	1984-93	10.0	20.0	30.0	
BROOKLANDS/R	6750	1992-98	11.0	22.0	33.0	
TURBO/R/S/R/T	6750	1985-98	15.0	30.0	45.0	
CONTINENTAL R/S/T	6750	1991-02	25.0	50.0	75.0	
CONTINENTAL (CABRIOLET)	6750	1984-94	25.0	50.0	75.0	
CONTINENTAL CONVERTIBLE	6750	1994-95	32.5	65.0	100.0	
CONTINENTAL SC	6750	1998-01	35.0	70.0	100.0	
AZURE	6750	1995-02	42.5	85.0	125.0	
ARRANGED LABEL	4398/6750	1998-02	14.0	28.0	42.0	
ARRANGE RED LABEL LWB	6750	2001-02	15.0	30.0	45.0	
ARRANGE R/R/L	6760	2002-04	15.0	30.0	45.0	
ARRAGE T	6750	2002-04	17.5	35.0	50.0	
ARRANGE LIMOUSINE MULLINER	6750	2002-04	25.0	50.0	75.0	
CONTINENTAL GT	5988	2003-04	25.0	50.0	75.0	

### BERTONE ITALIA

FREECLIMBER/FREECLIMBER 2	1596-2695	1990-95	1.0	2.0	3.0	
---------------------------	-----------	---------	-----	-----	-----	--

### BIANCHI ITALIA

S4 TORPEDO	1287	1925-27	9.0	18.0	27.0	
SS1300 TORPEDO	1287	1928-32	9.0	18.0	27.0	
SS1500 TORPEDO	1452	1932-34	9.0	18.0	27.0	
S9 BERLINA	1452	1934-39	11.0	22.0	33.0	

### BIZZARRINI ITALIA

5300 GT SIRADA	5358	1964-68	150.0	300.0	450.0	
1900 GT EUROPA	1897	1967-68	35.0	70.0	100.0	

### BMW GERMANIA

315 CABRIOLET	1490	1954-56	20.0	40.0	60.0	
326 LIMOUSINE	1971	1936-39	35.0	70.0	100.0	
327 COUPE/CABRIOLET	1971	1937-39	75.0	150.0	225.0	
328 ROADSTER	1971	1937-39	400.0	800.0	1200.0	
501 BERLINA	1971	1952-55	10.0	20.0	30.0	
501/6	2077	1955-58	10.0	20.0	30.0	
501/8	2580	1955-62	10.0	20.0	30.0	
502 26 LITRI	2580	1954-61	10.0	20.0	30.0	
502 52 LITRI	3668	1955-61	11.0	22.0	33.0	
503 COUPE	3668	1956-59	75.0	150.0	220.0	
503 CABRIOLET	3668	1956-59	100.0	200.0	300.0	
507 ROADSTER	3668	1956-60	250.0	500.0	750.0	
2600	2580	1961-62	9.0	18.0	27.0	
2600 L	2580	1961-62	10.0	20.0	30.0	
3200/5	3668	1961-65	10.0	20.0	30.0	
3200/5	3668	1962-65	15.0	30.0	45.0	
2505/500 (SET TA)	245-298	1955-62	10.0	20.0	30.0	
600	582	1957-59	6.0	12.0	18.0	
700 BERLINA	697	1960-61	2.5	5.0	7.5	
700 IS BERLINA	697	1962-65	2.5	5.0	7.5	
700 COUPE	697	1959-64	3.5	7.0	11.0	
700 IS COUPE	697	1964-65	3.5	7.0	11.0	
700 COUPE SPORT	697	1960-64	4.5	9.0	13.5	
700 CABRIOLET	697	1959-65	5.0	10.0	15.0	
1500	1499	1961-64	2.0	4.0	6.0	
1600	1606	1964-66	2.0	4.0	6.0	
1800	1775	1963-68	2.5	5.0	7.5	
1800 TI	1775	1964-66	3.0	6.0	9.0	
1800 TI/SA	1775	1964-65	10.0	20.0	30.0	
2000	1990	1966-72	2.5	5.0	7.5	
2000 TI/TILUX	1990	1966-70	3.0	6.0	9.0	
2000 C COUPE	1990	1965-69	5.0	10.0	15.0	
2000 CS COUPE	1990	1965-69	6.0	12.0	18.0	
1600/1602/1802	1573-1766	1966-75	2.5	5.0	7.5	
1600 TI	1573	1967-68	4.5	9.0	13.5	
1600 CABRIOLET	1573	1967-71	6.0	12.0	18.0	
2002	1990	1968-75	4.0	8.0	12.0	
2002 CABRIO	1990	1971-75	6.0	12.0	18.0	
2002 TI	1990	1968-72	5.0	10.0	15.0	
2002 TI II	1990	1971-75	7.0	14.0	21.0	
1502	1573	1974-77	2.0	4.0	6.0	
2002 TURBO	1990	1973-75	17.5	35.0	50.0	
1600/1800 TOURING	1573-1766	1971-74	3.0	6.0	9.0	
2000 TOURING	1990	1971-74	3.5	7.0	10.0	
2000 TI TOURING	1990	1971-74	5.0	10.0	15.0	
2500/2800	2494-2788	1968-77	2.0	4.0	6.0	
2800 CS COUPE	2788	1969-71	5.5	11.0	16.5	
3.0S	2986	1971-77	2.5	5.0	7.5	
3.0SI	2986	1971-77	3.0	6.0	9.0	
3.0L	2986	1974-77	2.5	5.0	7.5	
3.3LJI	3210-3299	1973-77	4.0	8.0	12.0	
3.0CS	2986	1971-76	6.5	13.0	20.0	
3.0CSI	2986	1971-76	7.5	15.0	23.0	
3.0CSL	2986-3005	1971-75	17.5	35.0	50.0	
3.0CSL (BATMOBILE)	3003-3155	1973-75	27.5	55.0	80.0	

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000	+	-	+
316/318 (E21)	1573-1766	1975-78	1.0	2.0	3.0	
315/316/318 (E21)	1573-1766	1979-82	0.8	1.5	2.3	
320i/320i (E21 4 CILINDRI)	1990	1975-77	1.0	2.0	3.0	
320i						

# QUOTAZIONI

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	L	C	T
730I/735I (E32)	2986-3430	1986-92	1,5	3,0	4,5	
735iL (E32)	3430	1988-92	1,8	3,5	5,3	
730I/750I V8/740I V8 (E32)	2986-3982	1992-94	1,8	3,5	5,0	
750iLHL (E32)	4988	1986-94	2,5	5,0	7,5	
730 V8/740I V8 (E38)	2997-3982	1994-95	1,5	3,0	4,5	
728i (E38)	2795	1999-01	1,3	2,5	3,5	
730I/750I/740I V8 3.2V (E38)	3498-4398	1996-01	1,8	3,5	5,0	
750iL (E38)	5379	1994-01	2,0	4,0	6,0	
M5 (E39)	4944	1998-02	2,5	5,0	7,5	
M1	3430	1979-81	1000	200,0	300,0	
Z1	2494	1988-92	1,50	3,00	4,50	
840 CIVIC 3.2V (E31)	3982-4398	1995-00	4,5	9,0	13,5	
850I/850 O V12 (E31)	4988-5379	1989-90	5,5	11,0	16,5	
850 CS V12 (E30)	5576	1992-96	8,0	16,0	24,0	
Z3 1.8i 92.0/22	1796-2071	1995-02	4,0	8,0	12,0	
Z3 2.2i 85.0 24V	2494-2979	1996-02	4,5	9,0	13,5	
Z3 M ROADSTER	3201	1997-02	9,0	18,0	27,0	
Z3 2.8i S COUPE	2795-2979	1998-02	4,5	9,0	13,5	
Z3 M COUPE	3201	1998-02	7,5	15,0	22,0	
Z4 2.2	2101	2003-04	5,5	11,0	16,5	
Z4 2.5	2494	2003-04	6,0	12,0	18,0	
Z4 3.0	2979	2003-04	6,5	13,0	20,0	
X5 3.0	2979	1999-04	2,3	4,5	6,5	
X5 4.4	4398	1999-04	2,5	5,0	7,5	
X5 4.8	4999	2004	3,3	6,5	9,5	
323i/323i/323i/330i 24V (E46)	2494-2979	1998-04	1,5	3,0	4,5	
323i/323i/323i/330i 24V TOURING (E46)	2494-2979	1999-04	1,8	3,5	5,0	
318i/318i COUPE (E46)	1895-1995	1999-04	1,8	3,5	5,0	
320i 24V COUPE (E46)	1991-2071	1999-04	2,0	4,0	6,0	
323i/323i/323i/330i 24V CPE (E46)	2494-2979	1999-04	2,5	5,0	7,5	
318i/320i CABRIOLET (E 46)	1995-2171	2000-04	2,5	5,0	7,5	
320i/330i CABRIOLET (E 46)	2494-2979	2000-04	3,0	6,0	9,0	
M5 COUPE (E 46)	3246	2000-04	5,5	11,0	16,5	
M5 CABRIOLET (E 46)	3246	2000-04	6,5	13,0	19,5	
Z8 ROADSTER	4944	2000-05	50,0	100,0	150,0	
730I/750I (E 65)	2999-3600	2000-04	1,8	3,5	5,0	
745i (E 65)	4398	2000-04	2,3	4,5	6,5	
760iL (E 65)	5972	2002-04	2,8	5,5	8,0	
730 D/740 D (E 65)	2999-3901	2000-04	2,0	4,0	6,0	
530i (E 60)	2979	2003-04	2,5	5,0	7,5	
545i (E 60)	4398	2004	3,0	6,0	9,0	
550i TOURING (E 60)	2979	2004	3,0	6,0	9,0	
545i TOURING (E 60)	4398	2004	3,5	7,0	10,0	
M6 V10 (E 60)	4999	2004	6,0	12,0	18,0	
630 O	2979	2004	4,0	8,0	12,0	
645 O	4398	2003-04	4,5	9,0	13,5	
630 O CABRIOLET	2979	2004	5,0	10,0	15,0	
645 O CABRIOLET	4398	2004	5,5	11,0	16,5	
X3 2.5i S	2494-2979	2003-04	2,5	5,0	7,5	

## BORGWARD GERMANIA

HANSA 1500	1498	1949-52	5,0	10,0	15,0	
HANSA 1500 CABRIOLET HEBMÜLLER	1498	1950-52	6,0	12,0	18,0	
HANSA 1500 SPORT CABRIOLET ZIZ	1498	1950-53	7,5	15,0	22,5	
HANSA 1500 KOMBI	1498	1950-52	5,0	10,0	15,0	
HANSA 1800	1758	1952-54	4,0	8,0	12,0	
HANSA 1800 DIESEL/DIESELKOMBI	1758	1953-54	3,5	7,0	10,0	
HANSA 1800 CABRIOLET HEBMÜLLER	1758	1952-54	7,5	15,0	22,5	
HANSA 1800 KOMBI	1758	1952-54	4,0	8,0	12,0	
HANSA 1800 SPORT CABRIOLET ZIZ	1758	1953-54	7,0	14,0	21,0	
HANSA 2400	2357	1957-55	5,0	10,0	15,0	
HANSA 2400 PULLMAN	2240-2357	1955-58	5,0	10,0	15,0	
Z3 LITER (P 100)	2240	1960-61	4,0	8,0	12,0	
ISABELLA	1495	1954-58	6,5	13,0	20,0	
ISABELLA TS/TS DE LUKE	1495	1955-58	7,5	15,0	22,5	
ISABELLA TS/TS DE LUKE	1495	1959-61	7,5	15,0	22,5	
ISABELLA COUPE DEUTSCH	1495	1955-57	11,0	22,0	33,0	
ISABELLA CABRIOLET/TS CABRIOLET	1495	1955-58	10,0	20,0	30,0	
ISABELLA COMBI	1495	1955-58	5,0	10,0	15,0	
ISABELLA COMBI	1495	1959-61	4,0	8,0	12,0	
ISABELLA	1495	1959-61	6,0	12,0	18,0	
ISABELLA TS CABRIOLET	1495	1959-61	10,0	20,0	30,0	
ISABELLA COUPE	1495	1957-61	10,0	20,0	30,0	
ISABELLA COUPE HEOPFLOSSE	1495	1959-60	10,0	20,0	30,0	
ISABELLA COUPE CABRIOLET	1495	1958-61	12,5	25,0	38,0	

## BRISTOL GRAN BRETAGNA

400	1971	1947-51	12,5	25,0	38,0	
401	1971	1949-52	12,5	25,0	38,0	
402 CABRIOLET	1971	1952-53	15,0	30,0	45,0	
403	1971	1953-57	12,5	25,0	38,0	
404	1971	1954-57	15,0	30,0	45,0	
405	1971	1955-60	15,5	31,0	46,5	
406	2216	1958-61	12,5	25,0	38,0	
407	5150	1948-63	12,5	25,0	38,0	
408	5150	1963-65	13,5	27,0	40,5	
409	5211	1965-67	12,5	25,0	38,0	
410	5211	1967-69	12,5	25,0	38,0	
411 (TUTTI I MODELLI)	5211-6556	1968-75	11,5	23,0	35,0	
412 (TUTTI I MODELLI)	5898-6556	1974-82	12,5	25,0	38,0	
605 (TUTTI I MODELLI)	5211-5898	1976-82	11,5	23,0	35,0	

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	L	C	T
BRITANNA	5898	1982-94	13,5	27,0	40,0	
BRIGAND	5898	1982-94	13,5	27,0	40,0	
BEAUFORT	5898	1984-90	14,0	28,0	42,0	
BLENHHEM/BLEM ZBLEM 3	5898	1995-04	14,0	28,0	42,0	
BEAUFIGHTER	5898	1982-94	14,0	28,0	42,0	

## BUGATTI FRANCIA

TYPE 15	1527-1568	1918-20	9,00	180,0	270,0	
TYPE 22	1453	1919-26	9,00	180,0	270,0	
TYPE 22 BRESCIA	1496	1927-26	10,00	200,0	300,0	
TYPE 25	1453	1919-26	9,00	180,0	270,0	
TYPE 25 BRESCIA	1496	1927-26	10,00	200,0	300,0	
TYPE 30	1998	1922-26	7,50	150,0	225,0	
TYPE 35	1998	1924-31	3,000	600,0	900,0	
TYPE 35A	1998	1924-31	3,000	600,0	900,0	
TYPE 35T	2261	1926-30	4,000	800,0	1.200,0	
TYPE 35 TC/B	2261	1927-31	4,000	800,0	1.200,0	
TYPE 35C	1998	1928-31	5,000	1.000,0	1.500,0	
TYPE 37	1496	1925-30	2,000	400,0	600,0	
TYPE 38	1998	1926-27	10,00	200,0	300,0	
TYPE 38A	1998	1927	12,50	250,0	375,0	
TYPE 40	1496	1926-30	10,00	200,0	300,0	
TYPE 40A	1628	1930	12,50	250,0	375,0	
TYPE 41 ROYALE	12765	1926-33	4.000,0	8.000,0	12.000,0	
TYPE 43/43A GRAND SPORT	2261	1927-31	15,00	300,0	450,0	
TYPE 44	2992	1927-30	12,50	250,0	375,0	
TYPE 44/46S	5360	1929-36	22,50	450,0	675,0	
TYPE 47 GRAND SPORT	2986	1929-30	15,00	300,0	450,0	
TYPE 49	3257	1930-34	12,50	250,0	375,0	
TYPE 50	4972	1930-34	3,000	600,0	900,0	
TYPE 55 SUPER SPORT	2261	1932-35	7,500	1.500,0	2.250,0	
TYPE 57 GILBERT	3257	1933-39	17,50	350,0	525,0	
TYPE 57 VENDUUX	3257	1933-39	22,50	450,0	675,0	
TYPE 57 STELVIO	3257	1933-39	27,50	550,0	825,0	
TYPE 57 ATLANTIDE	3257	1933-39	50,00	1.000,0	1.500,0	
TYPE 57C	3257	1937-39	25,00	500,0	750,0	
TYPE 57S	3257	1936-38	27,50	550,0	825,0	
TYPE 57SXC	3257	1937-39	30,00	600,0	900,0	
TYPE 64	4432	1940	50,00	1.000,0	1.500,0	
TYPE 68	369	1942	5,00	100,0	150,0	
TYPE 73A	1488	1947	7,50	150,0	225,0	
TYPE 101/101C	3257	1951-52	12,50	250,0	375,0	
EB 110/110S	3500	1992-96	9,00	180,0	270,0	

## CADILLAC STATI UNITI

CTS	2597-3564	2004	2,5	5,0	7,5
XLR	4565	2004	5,0	10,0	15,0

## CATERHAM GRAN BRETAGNA

Z1 1.6i 1.820 16V	1588-1998	1995-01	10,0	20,0	30,0
SUPER SEVEN	1896-1998	1986-04	12,0	24,0	36,0

## CEIRANO ITALIA

ESON TORPEDO	1458	1924-28	25,0	50,0	75,0
ESOS TORPEDO	1458	1924-31	37,5	75,0	112,5

## CHEVROLET STATI UNITI

BLAZER/GMC JIMMY	4095-5735	1969-73	2,5	5,0	7,5
BLAZER/GMC JIMMY (II S)	4095-5735	1974-86	2,0	4,0	6,0
BLAZER/GMC JIMMY (DIESEL II S)	6217	1982-86	1,5	3,0	4,5
BLAZER/GMC JIMMY V	5012-5735	1987-91	2,0	4,0	6,0
BLAZER/GMC JIMMY V (DIESEL)	6217	1987-91	1,5	3,0	4,5
BLAZER/GMC YUKON	5735	1992-94	2,5	5,0	7,5
BLAZER/GMC YUKON (DIESEL)	6466	1994	2,0	4,0	6,0
BLAZER/S-10/GMC JIMMY	2471-4300	1982-93	2,0	4,0	6,0
BLAZER/S-10/GMC JIMMY (II SERIE)	2998-4300	1994-04	2,5	5,0	7,5
TAHOE/GMC YUKON	5735	1995-99	3,0	6,0	9,0
TAHOE/GMC YUKON (DIESEL)	6466	1			

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000
AKSPORT	1294	1987-93	10 2.0 3.0
AK/G1/G11	1360	1987-95	0.8 1.5 2.3
AK1.4-4X4	1360	1998-95	0.5 1.0 1.5
AK140 (TUTTI I MOD.)	1360	1988-94	0.5 1.0 1.5
BK (TUTTI I MODELLI)	1124-1580	1992-92	0.5 1.0 1.5
BK BREAK (TUTTI I MODELLI)	1360-1905	1985-92	0.5 1.0 1.5
BK19 D (TUTTI I MODELLI)	1768-1905	1985-92	0.5 1.0 1.5
BK190 (TUTTI I MOD.)	1768	1988-92	0.5 1.0 1.5
BK19 D BREAK (TUTTI I MOD.)	1768-1905	1985-92	0.5 1.0 1.5
BK190 (TUTTI I MOD.)	1768	1988-92	0.5 1.0 1.5
BK190 D BREAK (TUTTI I MOD.)	1768	1988-92	0.5 1.0 1.5
BK190 G11	1905	1985-92	0.8 1.5 2.3
BK19 G11 16V	1905	1987-92	0.8 1.5 2.3
BK4 TC	2141	1985-86	16.0 32.0 48.0
BK19 4X4	1905	1988-92	0.5 1.0 1.5
BK19 4X4 BREAK	1905	1988-92	0.5 1.0 1.5
BK19 D 4X4	1768-1905	1990-92	0.5 1.0 1.5
BK19 D 4X4 BREAK	1768-1905	1990-92	0.5 1.0 1.5
CX (TUTTI I MOD.)	1985-2500	1974-85	20 4.0 6.0
CX BREAK (TUTTI I MOD.)	1985-2500	1975-85	20 4.0 6.0
CX 2400 G11	2547	1977-82	3.0 6.0 9.0
CX 24 BREAK EVASION	2547	1982-84	20 4.0 6.0
CX 2400 PRESTIGE	2547	1976-83	3.8 7.5 11.0
CX 2200 D 2500 D	2175-2500	1975-86	10 2.0 3.0
CX 2200 D BREAK/2500 D BREAK	2175-2500	1975-86	10 2.0 3.0
CX D LIMOUSINE	2500	1979-83	1.5 3.0 4.5
CX 25 G11	2500	1983-85	3.5 7.0 10.0
CX 2022	1995-2160	1986-89	1.8 3.5 5.0
CX BREAK (TUTTI I MOD.)	1995-2500	1986-90	2.5 5.0 7.5
CX 25 HI/G11	2500	1986-89	3.5 7.0 10.0
CX 25 G11 TURBO	2500	1985-89	3.8 7.5 11.0
CX 25 G11 TURBO 2 PRESTIGE	2500	1986-89	5.0 10.0 15.0
CX 25 PRESTIGE TURBO	2500	1986-89	5.5 11.0 16.0
CX 25 TRD TURBO TRD TURBO 2	2500	1985-89	10 2.0 3.0
CX 25 BREAK RD TURBO TURBO 2	2500	1986-89	10 2.0 3.0
CX LIMOUSINE D TURBO TURBO 2	2500	1983-89	20 4.0 6.0
XM 3.0i V6/V6 24V	2946-2975	1989-00	0.5 1.0 1.5
XM 3.0i V6/V6 24V BREAK	2946-2975	1991-00	0.8 1.5 2.3
XM 2.0i INJECTION	1998	1989-94	0.5 1.0 1.5
XM D12 TURBO D12	2088-2138	1989-94	0.5 1.0 1.5
XM D12 BREAK	1998	1991-94	0.5 1.0 1.5
XM D12 TURBO D12 BREAK	2088-2138	1991-94	0.5 1.0 1.5
XAN16 V16 II SERIE	1587	1996-02	0.8 1.5 2.3
ZX (TUTTI I MODELLI)	1124-1905	1991-94	0.5 1.0 1.5
ZX BREAK (TUTTI I MODELLI)	1124-1761	1993-94	0.5 1.0 1.5
ZX 20 16V	1998	1992-97	0.5 1.0 1.5
ZX D17D (TUTTI I MODELLI)	1905	1993-94	0.5 1.0 1.5
ZX D17D BREAK (TUTTI I MODELLI)	1905	1993-94	0.5 1.0 1.5
XANTIA 16 V16 I 2.0	1580-1998	1993-94	0.5 1.0 1.5
XANTIA 19 D19 1D	1905	1993-94	0.5 1.0 1.5
XANTIA 3.0 V6	2946	1996-00	0.5 1.0 1.5
EVASION 20/20 TURBO CT	1998	1994	0.8 1.5 2.3
EVASION 19 1D	1905	1994	0.5 1.0 1.5
XSARA COUPE 2.0 16V/VTS	1998	1998-02	0.5 1.0 1.5
C3 PLURILE	1560-1587	2002-04	1.5 3.0 4.5
C3 3.0 V6 24V	2946	2000-04	0.5 1.0 1.5
C3 3.0 V6 24V BREAK	2946	2000-04	0.8 1.5 2.3
C3 3.0 V6 24V	2946	2002-04	1.3 2.5 3.8
C2 VTS	1587	2004	0.8 1.5 2.3
C4 2.0 16V (177 CV) COUPE	1997	2004	0.8 1.5 2.3

### CIZETA ITALIA

V16T	5995	1993-94	1000 200.0 300.0
------	------	---------	------------------

### DAEWOO COREA DEL SUD

ESPERO	1498-1998	1990-94	0.3 0.5 0.8
--------	-----------	---------	-------------

### DAF OLANDA

600/500 DAFFODIL	590-746	1958-68	1.8 3.5 5.0
------------------	---------	---------	-------------

35	746	1968-70	1.3 2.5 3.5
----	-----	---------	-------------

44	844	1966-70	0.8 1.5 2.3
----	-----	---------	-------------

55	1108	1967-70	0.8 1.5 2.3
----	------	---------	-------------

55 COUPE	1108	1968-70	1.0 2.0 3.0
----------	------	---------	-------------

### DAIHATSU GIAPPONE

TAFT F10	958	1975-78	2.3 4.5 6.5
----------	-----	---------	-------------

TAFT F20	1587	1976-84	1.5 3.0 4.5
----------	------	---------	-------------

ROOXY/D17D	1998-2765	1984-00	1.0 2.0 3.0
------------	-----------	---------	-------------

FERDIA	1590	1988-99	1.0 2.0 3.0
--------	------	---------	-------------

CHARADE 1.0 TURBO GT I	995	1992-93	0.5 1.0 1.5
------------------------	-----	---------	-------------

CHARADE 1.3 4WD	1295	1992-93	0.5 1.0 1.5
-----------------	------	---------	-------------

### DAIMLER GRAN BRETAGNA

DOUBLE SIX LIMOUSINE	3444-7136	1927-35	60.0 120.0 180.0
----------------------	-----------	---------	------------------

DB18 (2 LITRE) BERLINA	2522	1938-40	10.0 20.0 30.0
------------------------	------	---------	----------------

STRAIGHT EIGHT LIMOUSINE	3960	1936-40	25.0 50.0 75.0
--------------------------	------	---------	----------------

DB 18 EMPRESS BERLINA	3468	1945-53	8.5 17.0 25.0
-----------------------	------	---------	---------------

DB 18 CONSORT LIMOUSINE	2522	1945-53	9.0 18.0 27.0
-------------------------	------	---------	---------------

DB 18 CABRIOLET	2522	1945-53	12.5 25.0 37.0
-----------------	------	---------	----------------

DF EMPRESS II LIMOUSINE	3468	1954-54	7.5 15.0 22.0
-------------------------	------	---------	---------------

DF EMPRESS III LIMOUSINE	3468	1954-57	6.5 13.0 20.0
--------------------------	------	---------	---------------

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000
CONQUEST CENTURY ROADSTER	2435	1953-58	9.0 18.0 27.0
CONQUEST CENTURY CABRIOLET	2435	1951-54	7.5 15.0 22.0
DF REGENCY LIMOUSINE	2952	1951-54	5.0 10.0 15.0
DF REGENCY II LIMOUSINE	3468	1954-57	5.0 10.0 15.0
DF SPORTSMAN BERLINA	2952	1951-54	4.5 9.0 13.5
DF/DK LIMOUSINE	4677	1954-58	7.5 15.0 22.0
DF/DK REGENCY LIMOUSINE	4677	1954-58	5.0 10.0 15.0
DF/DK SPORTSMAN BERLINA	4677	1954-58	4.5 9.0 13.5
DI CONQUEST BERLINA	2435	1953-58	3.5 7.0 10.0
DI CONQUEST LIMOUSINE	2435	1953-58	5.5 11.0 16.5
MAJESTIC	5994	1958-59	10.0 20.0 30.0
MAJESTIC MAJOR	4561	1960-68	11.5 23.0 35.0
MAJESTIC MAJOR LIMOUSINE	4561	1961-68	12.5 25.0 37.0
SP 250 DART	2548	1959-64	15.0 30.0 45.0
V8 2.5 LITRE	2548	1962-67	9.0 18.0 27.0
V8 250	2548	1969-69	8.5 17.0 25.0
SOVEREIGN	4235	1966-69	5.0 10.0 15.0
SOVEREIGN 2.8	2798	1969-72	3.0 6.0 9.0
SOVEREIGN 4.2 I SERIE	4235	1969-73	4.0 8.0 12.0
SOVEREIGN 4.2 II SERIE	4235	1968-91	11.5 23.0 35.0
SOVEREIGN 3.4 4.2 I SERIE	3442-4235	1973-79	3.0 6.0 9.0
SOVEREIGN 4.2 COUPE II SERIE	4235	1973-77	6.5 13.0 20.0
DOUBLE SIX S 3 I SERIE	5345	1972-73	4.5 9.0 13.5
DOUBLE SIX S 3 WINDEN PLAS I S	5345	1972-73	5.0 10.0 15.0
DOUBLE SIX S 3 I SERIE	5345	1973-79	3.5 7.0 10.0
DOUBLE SIX S 3 WINDEN PLAS II S	5345	1973-79	4.0 8.0 12.0
DOUBLE SIX S 3 COUPE I SERIE	5345	1973-77	8.0 16.0 24.0
SOVEREIGN 3.4 4.2 II SERIE	3442-4235	1979-86	3.5 7.0 10.0
DOUBLE SIX S 3 II SERIE	5345	1979-81	3.5 7.0 10.0
DOUBLE SIX S 3 III SERIE HE	5345	1981-87	4.0 8.0 12.0
DOUBLE SIX S 3 III SERIE HE	5345	1987-93	4.5 9.0 13.5
3.6-4.0 (XJ40)	3590-3980	1986-94	2.5 5.0 7.5
DOUBLE SIX 6.0 (XJ40)	5995	1993-94	3.5 7.0 10.0
SIX 4.0-6.2 4V	3980	1994-97	3.5 7.0 10.0
V8 4.0 3.2V	3996	1998-02	4.0 8.0 12.0
SUPER V8 4.0 3.2V	3996	1998-02	5.0 10.0 15.0
DOUBLE SIX 6.0 V12	5995	1994-97	3.8 7.5 11.0

### DATSUN GIAPPONE

FAIRLADY SPORT 1600	1595	1966-70	3.0 6.0 9.0
---------------------	------	---------	-------------

FAIRLADY (TUTTI I MODELLI)	1989-1998	1969-78	6.0 12.0 18.0
----------------------------	-----------	---------	---------------

FAIRLADY (TUTTI I MODELLI)	1998	1978-81	4.5 9.0 13.5
----------------------------	------	---------	--------------

240 Z	2595	1969-75	7.5 15.0 22.0
-------	------	---------	---------------

### DB FRANCIA

750 CABRIOLET PANHARD	745	1951-54	6.5 13.0 20.0
-----------------------	-----	---------	---------------

750 PANHARD (C IN ALLUMINIO)	745	1951-54	9.0 18.0 27.0
------------------------------	-----	---------	---------------

750/850 RALLYE (C IN PLASTICA)	745-851	1955-60	7.5 15.0 22.0
--------------------------------	---------	---------	---------------

850 LEMANS	851	1961-62	5.0 10.0 15.0
------------	-----	---------	---------------

### DE LOREAN STATI UNITI

DMC2	2849	1988-85	17.5 35.0 50.0
------	------	---------	----------------

### DE TOMASO ITALIA

VALLERUNGA	1499-1592	1963-67	30.0 60.0 90.0
------------	-----------	---------	----------------

MANGUSTA	4728	1966-70	30.0 60.0 90.0
----------	------	---------	----------------

PANTERA/PANTERA L	5765	1970-80	22.5 45.0 65.0
-------------------	------	---------	----------------

PANTERA L	5765	1981-88	20.0 40.0 60.0
-----------	------	---------	----------------

PANTERA GT/GTS (TUTTI I MODELLI)	5765	1972-80	22.5 45.0 65.0
----------------------------------	------	---------	----------------

PANTERA GTS/GTS (TUTTI I MODELLI)	5765	1981-85	25.5 47.0 70.0
-----------------------------------	------	---------	----------------

PANTERA GTS/GTS (TUTTI I MODELLI)	5765	1985-90	25.0 50.0 75.0
-----------------------------------	------	---------	----------------

NUOVA PANTERA	4942	1990-95	18.0 36.0 54.0
---------------	------	---------	----------------

NUOVA PANTERA TARGA	4942	1991-95	20.0 40.0 60.0
---------------------	------	---------	----------------

DEALVILLE	5765	1978-80	6.5 13.0 20.0
-----------	------	---------	---------------

DEALVILLE	5765	1981-88	7.5 15.0 22.0
-----------	------	---------	---------------

LONGCHAMP (TUTTI I MODELLI)	5765	1973-89	7.5 15.0 22.0
-----------------------------	------	---------	---------------

LONGCHAMP SPIDER	5765	1980-89	10.0 20.0 30.0
------------------	------	---------	----------------

GIARA	3982-4601	1996-04	11.5 23.0 35.0
-------	-----------	---------	----------------

BIGLIAMANGUSTA	4601	1996-01	10.0 20.0 30.0
----------------	------	---------	----------------

### DELAGE FRANCIA

CO (COCCES/GRAND SPORT)	4524	1918-24	22.5 45.0 70.0
-------------------------	------	---------	----------------

DD	3003	1918-24	17.5 35.0 50.0
----	------	---------	----------------

DE/DI/DIS II CV	2116-2120	1922-28	17.5 35.0 50.0
-----------------	-----------	---------	----------------

GL (GRAND LUXE)	5954	1924-27	27.5 55.0 80.0
-----------------	------	---------	----------------

DM/DMS/DMN II CV	3180	1926-30	22.5 45.0 70.0
------------------	------	---------	----------------

DR	2170	1927-30	17.5 35.0 50.0
----	------	---------	----------------

D6/D5	2517-3045	1931-33	25.0 50.0 75.0
-------	-----------	---------	----------------

D6-T1/D6-T1S	2000	1932-34	20.0 40.0 60.0
--------------	------	---------	----------------

D6-66	2678	1954-55	27.5 55.0 80.0
-------	------	---------	----------------

D6-60/D6-80	2449-3226	1955-57	30.0 60.0 90.0
-------------	-----------	---------	----------------

D6-70	2729	1956-57	32.5 65.0 100.0
-------	------	---------	-----------------

D6-75	2800-2984	1958-60	37.5 75.0 110.0
-------	-----------	---------	-----------------

D8/D8S	4060	1929-33	60.0 120.0 180.0
--------	------	---------	------------------

D8-15/D8-15S	2660	1933-39	45.0 90.0 135.0
--------------	------	---------	-----------------

D8-85/D8-105	3570	1954-55	60.0 120.0 180.0
--------------	------	---------	------------------

D8-100/D8-120	4300-4750	1955-57	125.0 250.0 375.0
---------------	-----------	---------	-------------------

D4	1480	193
----	------	-----

# M QUOTAZIONI

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000			
				+	-	+
FACEL III	1780	1963-64	200	40,0		60,0
FACEL VI	2860	1964	25,0	50,0		75,0

## FERRARI ITALIA

166 SPORT	1995	1947-49	1.000,0	2.000,0		3.000,0
166 INTER	1995	1948-51	375,0	750,0		1.100,0
195 INTER	2341	1950-52	3.000	600,0		900,0
212 INTER	2562	1951-53	375,0	750,0		1.100,0
250 EUROPA	2953	1953-55	3.000	600,0		900,0
340/342/315 AMERICA	401-4523	1952-55	1.250,0	2.500,0		3.750,0
400/410 SUPERAMERICA	3967-4961	1956-64	1.000,0	2.000,0		3.000,0
500 SUPERFAST	4961	1964-67	1.250,0	2.500,0		3.750,0
250GT P.F. BOANO/CELLENA	2953	1956-58	3.000	600,0		900,0
250GT 12 POSTI PININFARINA	2953	1958-60	1.500	3.000,0		450,0
250GT CABRIOLET PININFARINA	2953	1959-62	2.000	400,0		600,0
250GT 2+2 30 GT 2+2	2953-3967	1960-64	1.000	200,0		300,0
250GT L	2953	1963-64	2.500	500,0		750,0
250GT SPIDER CALIFORNIA (LWB)	2953	1958-60	4.000,0	8.000,0		10.000,0
250GT SPIDER CALIFORNIA (SWB)	2953	1960-62	4.000,0	8.000,0		12.000,0
250GT TOUR DE FRANCE	2953	1956-59	2.500,0	5.000,0		7.500,0
250GT SVB	2953	1960-62	3.500,0	7.000,0		9.000,0
250GT SVB COMPETIZIONE	2953	1960-62	4.000,0	8.000,0		10.000,0
250GT D/GIO 64	2953	1961-64	10.000,0	20.000,0		30.000,0
250LE MANS	2953-3285	1964-66	4.000,0	8.000,0		12.000,0
275 GTB	3285	1964-66	4.000	800,0		1.200,0
275 GTB/4	3285	1966-68	5.000	1.000,0		1.500,0
275 GT5	3285	1964-66	2.500	500,0		750,0
330GT 2+2 (II SERIE)	3967	1964-67	1.000	200,0		300,0
330GT C	3967	1966-68	1.500	300,0		450,0
330GT S	3967	1966-68	2.500	500,0		750,0
365 GT 2+2	4390	1967-72	400	80,0		120,0
365 GT C	4390	1969-71	1.500	300,0		450,0
365 GT S	4390	1969-70	2.500	500,0		750,0
365 SPIDER CALIFORNIA	3967-4390	1966-68	5.000	1.000,0		1.500,0
365 GTB/4 DAYTONA	4390	1968-75	175,0	35,0		52,5
365 GT/4 DAYTONA SPIDER	4390	1970-75	4.000	800,0		1.200,0
208 GTB	1991	1980-82	100	20,0		30,0
208 GTS	1991	1980-82	125	25,0		37,0
208 GTB TURBO	1991	1982-85	125	25,0		37,0
208 GTS TURBO	1991	1982-85	150	30,0		45,0
(208) GTB TURBO INTERCOOLER	1991	1986-89	150	30,0		45,0
(208) GTS TURBO INTERCOOLER	1991	1986-89	175	35,0		50,0
308 GT4	2926	1977-80	80	16,0		24,0
308 GTB VETRORESINA	2926	1975-78	400	80,0		120,0
308 GTB	2926	1978-81	150	30,0		45,0
308 GTS	2926	1977-81	150	30,0		45,0
308 GTB	2926	1981-82	150	30,0		45,0
308 GTS	2926	1981-82	150	30,0		45,0
308 GTB QUATTROVALVOLE	2926	1982-85	175	35,0		50,0
308 GTS QUATTROVALVOLE	2926	1982-85	175	35,0		50,0
328 GTB	3185	1985-89	200	40,0		60,0
328 GTS	3185	1985-89	200	40,0		60,0
348 TB	3405	1989-94	115	23,0		35,0
348 TS	3405	1989-94	120	24,0		36,0
348 SPIDER	3405	1993-95	140	28,0		42,0
288 GTD	2855	1984-85	350,0	700,0		1.000,0
MONDIAL 8	2926	1980-82	55	11,0		16,5
MONDIAL QUATTROVALVOLE	2926	1982-84	65	13,0		20,0
MONDIAL CABRIOLET	2926	1985-84	85	17,0		25,5
MONDIAL 12	3185	1985-88	75	15,0		22,5
MONDIAL 12 CABRIOLET	3185	1985-88	100	20,0		30,0
MONDIAL 1.4 T	3405	1989-93	90	18,0		27,0
MONDIAL 1.4 T CABRIOLET	3405	1989-93	110	22,0		33,0
365 GT/4	4390	1977-72	600	120,0		180,0
365 GT/4 2+2	4390	1972-76	125	25,0		37,0
400GT	4823	1976-79	100	20,0		30,0
400I	4823	1979-84	115	23,0		35,0
412	4942	1985-90	135	27,0		40,0
365 GT/4 BB	4390	1975-76	75,0	15,0		22,5
512 BB	4942	1976-81	75,0	15,0		22,5
512 BBi	4942	1981-84	75,0	15,0		22,5
TESTAROSSA	4942	1984-85	25,0	5,0		7,5
TESTAROSSA	4942	1986-91	225	45,0		67,5
512 TR	4942	1992-94	25,0	5,0		7,5
F12M	4942	1994-96	27,5	5,5		8,0
F50	2956	1987-92	2.000	400,0		600,0
456 GIGIA	5474	1993-99	115	23,0		35,0
F 355 BERLINETTA	3496	1994-98	17,5	3,5		5,0
F 355 GS	3496	1994-98	19,0	3,8		5,7
F 355 SPIDER	3496	1995-99	22,5	4,5		6,5
F50	4698	1995-97	250,0	50,0		75,0
550 MARANELLO	5474	1996-01	15,0	3,0		4,5
575 M MARANELLO	5748	2002-04	17,5	3,5		5,0
500 BARCETTA	5474	2000-02	45,0	9,0		13,5
360 MODENA	3586	1999-04	22,5	4,5		6,5
360 SPIDER	3586	2000-04	37,5	7,5		11,0
360 CHALLENGE STRADALE	3586	2003-04	37,5	7,5		11,0
612 SCAGLIETTI	5748	2003-04	17,5	3,5		5,0
F40	4508	2004	32,5	6,5		9,0
BN20	5998	2002-04	500,0	100,0		150,0

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000			
				+	-	+
<b>FERVES</b> ITALIA						
RANGER 4x4	499	1966-71	40	8,0		12,0

## FIAT ITALIA

501/502/503 TORPEDO	1460	1919-27	12,5	25,0		37,0
501 S	1460	1921-26	15,0	30,0		45,0
505/507 TORPEDO	2296	1919-27	12,5	25,0		37,0
510/512 TORPEDO	3446	1919-28	15,0	30,0		45,0
510 S	3446	1920-25	17,5	35,0		50,0
519/519 A/519 B TORPEDO	4766	1922-27	75,0	150,0		225,0
509/509 A	990	1925-29	10,0	20,0		30,0
509 S	990	1925-29	12,5	25,0		37,0
520 TORPEDO	2244	1927-29	17,5	35,0		50,0
521/521 C	2516	1928-31	17,5	35,0		50,0
525/525 S/525 S	3739	1928-31	20,0	40,0		60,0
525 SS	3739	1929-31	40,0	80,0		120,0
5145/14	1438	1929-32	9,0	18,0		27,0
5145/15/14MM	1438	1929-32	12,5	25,0		37,0
515	1438	1931-34	9,0	18,0		27,0
522 (752) L	2516	1931-33	16,5	33,0		50,0
522 S	2516	1932-33	18,0	36,0		54,0
524 (524) L	2516	1931-34	16,5	33,0		50,0
518 (518) L ARDITA+1750	1758	1933-38	11,5	23,0		35,0
518 (518) L ARDITA+2000	1944	1933-38	11,5	23,0		35,0
527/527 S ARDITA+2500	2516	1934-37	14,0	28,0		42,0
2800 BERLINA MINISTERIALE	2852	1938-44	22,5	45,0		67,5
508 «BALLILA» (3M) BERLINA	995	1932-34	8,0	16,0		24,0
508 «BALLILA» (3M) BERLINA LUSO	995	1932-34	9,0	18,0		27,0
508 «BALLILA» (3M) TORPEDO	995	1932-34	11,0	22,0		33,0
508 «BALLILA» (3M) SPIDER	995	1932-34	12,0	24,0		36,0
508 «BALLILA» (3M) SPIDERSPORT	995	1933-34	35,0	70,0		100,0
508 M	995	1933-37	8,5	17,0		25,5
508 «BALLILA» (4M) BERLINA 2 P.	995	1934-37	7,5	15,0		22,5
508 «BALLILA» (4M) BERLINA 4 P.	995	1934-37	7,5	15,0		22,5
508 «BALLILA» (4M) TORPEDO	995	1934-37	10,0	20,0		30,0
508 «BALLILA» (4M) SPIDER	995	1934-37	11,0	22,0		33,0
508 S «BALLILA» (4M) S. (C.D'ORO)	995	1934-37	35,0	70,0		100,0
508 S «BALLILA» (4M) S. (BERL. MM.)	995	1935-37	25,0	50,0		75,0
500 «TOPOLINO» TRAS. (B. CORTA)	569	1936-38	7,5	15,0		22,5
500 «TOPOLINO» BERLINA (B. CORTA)	569	1936-38	7,0	14,0		21,0
500 «TOPOLINO» TRAS. (B. LUNGA)	569	1938-45	7,0	14,0		21,0
500 «TOPOLINO» BERLINA (B. LUNGA)	569	1938-45	6,5	13,0		20,0
500 A (BALESTRALLINGA)	569	1946-48	6,0	12,0		18,0
500 B	569	1948-49	5,5	11,0		16,5
500 BGIARDINERA LEGNO	569	1948-49	9,0	18,0		27,0
500 C	569	1949-55	4,3	8,5		12,5
500 C GIARDINERA LEGNO	569	1949-52	7,0	14,0		21,0
500 C BEVEDEIRE	569	1952-55	3,5	7,0		10,0
508 C (NUOVA BALLILA)	1089	1937-39	5,5	11,0		16,5
508 L (NUOVA BALLILA)	1089	1937-39	6,5	13,0		20,0
508 CMM	1089	1938-39	30,0	60,0		90,0
508 C TRO MILITARE	1089	1939-45	6,0	12,0		18,0
1100 (A) KAL	1089	1939-48	5,5	11,0		16,5
1100 (B) L	1089	1948-49	5,0	10,0		15,0
1100 (E) L	1089	1949-53	4,5	9,0		13,5
1100 S	1089	1947-50	25,0	50,0		75,0
1100 S	1089	1950-51	22,5	45,0		70,0
1500A/B/C	1495	1935-47	10,0	20,0		30,0
1500D	1495	1948-49	8,5	17,0		25,5
1500 E	1495	1949-50	8,5	17,0		25,5
1400	1395	1950-54	5,0	10,0		15,0
1400 CABRIOLET	1395	1950-54	10,0	20,0		30,0
1400A/B/DIESEL	1901	1953-58	3,5	7,0		10,5
1400 A	1395	1954-56	4,0	8,0		12,0
1400 B	1395	1956-58	4,5	9,0		13,5
1900	1901	1952-54	5,0	10,0		15,0
1900 GRANLUCE	1901	1952-54	7,0	14,0		21,0
1900 TORPEDO POLIJA	1901	1952-54	10,0	20,0		30,0
1900 A	1901	1954-56	4,0	8,0		12,0
1900 A GRANLUCE	1901	1954-56	7,0	14,0		21,0
1900 B	1901	1956-58	4,5	9,0		13,5
1900 B GRANLUCE	1901	1956-58	7,5	15,0		22,5
AR 51	1901	1951-55	4,5	9,0		13,5
AR 55	1901	1955-59	4,0	8,0		12,0
AR 59	1901	1959-73	3,5	7,0		10,0
CAMPAGNOLA	1901	1951-55	4,5	9,0		13,5
CAMPAGNOLA DIESEL	1901	1955-55	4,0	8,0		12,0
CAMPAGNOLA A	1901	1955-73	4,0	8,0		12,0
CAMPAGNOLA A DIESEL	1901	1955-60	3,5	7,0		10,0
CAMPAGNOLA B DIESEL	1901	1960-68	3,5	7,0		10,0
CAMPAGNOLA C DIESEL	1895	1968-73	3,5	7,0		10,0
8V	1996	1952-54	125,0	250,0		375,0
8V ZAGATO	1996	1952-54	200,0	400,0		

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000
128 FAMILIARE (VIII SERIE)	1116-1290	1972-80	0.5 1.0 1.5
128 RALLY	1290	1971-74	1.8 3.5 5.0
128 SPORT COUPE/SLS	1116-1290	1971-75	1.8 3.5 5.0
128 3P	1116-1290	1975-80	1.3 2.5 3.8
X19	1290	1972-78	3.3 6.5 10.0
X19 FIVE SPEED/IN BERTONE	1498	1978-83	2.8 5.5 8.0
X19 FIVE SPEED/IN BERTONE	1498	1984-88	3.0 6.0 9.0
130 BERLINA 2800	2866	1969-71	3.5 7.0 10.0
130 BERLINA 3200	3235	1971-77	4.0 8.0 12.0
130 COUPE	3235	1971-77	5.0 10.0 15.0
126/126 PERSONAL	594-652	1972-83	0.8 1.5 2.3
126/B5/LP	652-704	1983-94	0.5 1.0 1.5
127 (I SERIE)	903	1971-77	1.0 2.0 3.0
127 (II SERIE)	903-1049	1977-81	0.5 1.0 1.5
127 (II SERIE UNIFICATA)	903-1049	1981-86	0.5 1.0 1.5
127 III SERIE DIESEL	1301	1983-85	0.5 1.0 1.5
127 PANORAMA	1049	1980-86	0.5 1.0 1.5
127 PANORAMA DIESEL	1301	1983-85	0.4 0.8 1.2
127 SPORT	1049	1978-81	1.8 3.5 5.0
127 SPORT 5 MARCE	1301	1983-85	1.5 3.0 4.5
147 DIESEL	1301	1983-86	0.5 1.0 1.5
131 (VIII SERIE) BERLINA	1501-1585	1974-83	0.8 1.5 2.3
131 (VIII SERIE) PANORAMA	1501-1585	1974-84	0.8 1.5 2.3
131 SUPERMIRAFIORI BERLINA	1501-1995	1978-83	0.5 1.0 1.5
131 MIRAFIORI SUPERM. D	1995-2445	1978-83	0.5 1.0 1.5
131 SUPERMIRAF. PANORAMA	1501-1995	1978-84	0.5 1.0 1.5
131 PANORAMA D	1995-2445	1978-84	0.5 1.0 1.5
131 RALLY ABARTH	1995	1976-78	20.0 40.0 60.0
131 RACING	1995	1978-81	1.3 2.5 3.5
131 RACING VOLUMETRICA	1995	1981	3.0 6.0 9.0
131 VOLUMETRICA 4 PORTE	1995	1983-85	2.5 5.0 7.5
132 (TUTTI I MODELLI)	1592-1995	1972-81	0.8 1.5 2.3
132 DIESEL (TUTTI I MOD.)	1995-2445	1978-81	0.5 1.0 1.5
NUOVA CAMPAGNOLA BENZ. CORTA	1995	1974-87	2.3 4.5 6.5
NUOVA CAMPAGNOLA BENZ. LUNGA	1995	1974-87	2.0 4.0 6.0
NUOVA CAMPAGNOLA DIESEL CORTA	2445	1978-87	1.8 3.5 5.0
NUOVA CAMPAGNOLA DIESEL LUNGA	2445	1978-87	1.5 3.0 4.5
ARGENTIA (TUTTI I MODELLI)	1585-1995	1983-85	0.5 1.0 1.5
ARGENTIA DIESEL	2445	1983-85	0.5 1.0 1.5
ARGENTIA VOLLIMEX	1995	1983-85	0.8 1.5 2.3
ARGENTIA TURBO DIESEL	2445	1983-85	0.5 1.0 1.5
PANDA 30	652	1980-85	1.0 2.0 3.0
PANDA 45/45 S	903	1980-85	1.0 2.0 3.0
PANDA 50/5000	770-999	1986-94	0.5 1.0 1.5
PANDA 4X4	965	1983-85	1.3 2.5 3.8
PANDA 4X4 (TUTTI I MODELLI)	999-1108	1986-95	1.3 2.5 3.8
PANDA SELECTA	999-1108	1991-94	0.5 1.0 1.5
PANDA DIESEL	1302	1986-90	0.5 1.0 1.5
UNO (TUTTI I MODELLI)	903-1498	1983-89	0.5 1.0 1.5
UNO SELECIA	1116	1988-89	0.5 1.0 1.5
UNO D10S	1301	1983-89	0.5 1.0 1.5
UNO 60 D10S	1698	1986-89	0.5 1.0 1.5
UNO TURBO D	1367	1986-89	0.5 1.0 1.5
UNO TURBO LEANTIS/D	1301	1985-89	1.8 3.5 5.0
UNO II SERIE (TUTTI I MOD.)	903-1499	1989-94	0.5 1.0 1.5
UNO SELECIA/SELECTA IE/IS	1116-1499	1989-94	0.5 1.0 1.5
UNO 1.3 D10S I SERIE	1302	1989-95	0.5 1.0 1.5
UNO 1.7 I 90 D10S I SERIE	1698-1929	1989-94	0.5 1.0 1.5
UNO TURBO D II SERIE	1367	1989-94	0.5 1.0 1.5
UNO TURBO LE 1400 RACING	1372	1989-95	1.3 2.5 3.5
RITMOIRI TWO SUPER (I SERIE)	1116-1498	1978-82	0.5 1.0 1.5
RITMO (I SERIE)	1774	1980-83	0.5 1.0 1.5
RITMO B5 CABRIO CABRIO BERTONE	1498	1982-82	1.0 2.0 3.0
RITMO B5 CABRIOLET (II SERIE)	1498	1982-83	0.8 1.5 2.3
RITMO 70 S CABRIOLET (II S)	1301	1983-88	0.8 1.5 2.3
RITMO SUPER CABRIO 100S	1585	1985-88	1.0 2.0 3.0
RITMO 105 TC (I SERIE)	1585	1988-82	1.3 2.5 3.8
RITMO 125 TC	1995	1983-83	3.0 6.0 9.0
RITMO (II SERIE)	1116-1498	1982-85	0.5 1.0 1.5
RITMO D (I SERIE)	1501-1794	1983-85	0.5 1.0 1.5
RITMO 105 TC (II SERIE)	1585	1983-85	1.0 2.0 3.0
RITMO 130 TC	1995	1983-88	2.5 5.0 7.5
RITMO (III SERIE)	1116-1585	1985-87	0.5 1.0 1.5
RITMO D (II SERIE)	1698	1985-87	0.5 1.0 1.5
RITMO TURBO DS	1929	1986-87	0.5 1.0 1.5
REGATA (TUTTI I MODELLI)	1501-1585	1983-90	0.5 1.0 1.5
REGATA D TURBO DS (TUTTI I M.)	1698-1929	1983-90	0.5 1.0 1.5
REGATA WEEKEND (TUTTI I M.)	1501-1585	1984-90	0.5 1.0 1.5
REGATA W. D TURBO DS (TUTTI I M.)	1698-1929	1984-90	0.5 1.0 1.5
DUNA	1116-1301	1981-90	0.3 0.5 0.8
DUNA WEEKEND	1116-1301	1981-90	0.4 0.8 1.2
DUNA DS	1698	1981-90	0.5 0.5 0.8
DUNA WEEKEND DS	1698	1981-90	0.4 0.8 1.2
TIPO (TUTTI I MODELLI)	1108-1995	1988-94	0.5 1.0 1.5
TIPO DS TURBO DS	1699-1929	1988-94	0.5 1.0 1.5
TIPO 20016V	1995	1990-96	0.8 1.5 2.3
TIPO 16V	1756	1989-93	0.5 1.0 1.5
TEMPRA (TUTTI I MODELLI)	1372-1995	1990-94	0.5 1.0 1.5
TEMPRA DS TURBO DS	1929	1990-94	0.5 1.0 1.5
TEMPRA SW (TUTTI I MODELLI)	1372-1995	1990-94	0.5 1.0 1.5
TEMPRA SW DS TURBO DS	1929	1990-94	0.5 1.0 1.5

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000
TEMPRA 2.0 IE STATION WAGON 4X4	1995	1992-95	0.5 1.0 1.5
ROMA 1.6 CHITRE 2.0 16V	1585-1995	1985-94	0.5 1.0 1.5
ROMA 2.0 IE TURBO	1995	1985-96	0.5 1.0 1.5
ROMA 2.5 V6	2492	1993-96	0.8 1.5 2.3
ROMAD	2499	1986-90	0.5 1.0 1.5
ROMA TURBO D	2499	1986-94	0.5 1.0 1.5
ROMA 1.9 TD ID	1929	1988-94	0.5 1.0 1.5
PUNTO (TUTTI I MODELLI)	1108-1581	1993-94	0.5 1.0 1.5
PUNTO D TD	1698	1993-94	0.5 1.0 1.5
PUNTO GT TURBO	1572	1994-99	1.3 2.5 3.8
PUNTO CABRIO	1242-1581	1994-00	1.0 2.0 3.0
ELBA	1297-1580	1986-90	0.3 0.5 0.8
COUPE 2.0 16V TURBO 16V	1995	1994-96	1.0 2.0 3.0
COUPE 2.0 20V TURBO 20V	1998	1996-00	1.5 3.0 4.5
BARCHETTA 16V	1747	1995-02	2.5 5.0 7.5
BARCHETTA 16V (II SERIE)	1747	2002-04	2.8 5.5 8.0
BRAVO HG 1.2 20V	1998	1995-01	0.8 1.5 2.3
CINQUECENTO	704-905	1991-94	0.5 1.0 1.5
CINQUECENTO SPORTING	1108	1994	0.8 1.5 2.3
STILO 24 ABARTH 3P SELESPEED	2446	2001-04	1.3 2.5 3.8
STILO 24 ABARTH 5P SELESPEED	2446	2001-04	1.0 2.0 3.0
STILO 24 ABARTH 3P SCHUMACHER	2446	2004	1.5 3.0 4.5
LYSSE 2.0 20V TURBO	1995	1994	0.8 1.5 2.3
LYSSE 1.9 TD	1905	1994	0.5 1.0 1.5

### FORD FRANCIA

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000
T "BORDELAISE"	2896	1924-28	8.0 16.0 24.0
A	3285	1928-32	9.0 18.0 27.0
AF	2043	1928-32	6.0 12.0 18.0
ALSACE (MAIFORD)	3621	1935-36	7.5 15.0 22.5
V8-62 (MAIFORD)	2225	1936-37	6.0 12.0 18.0
V8-66 (MAIFORD)	3621	1936-37	7.5 15.0 22.5
V8-72 (MAIFORD)	2225	1937	4.5 9.0 13.5
V8-76 (MAIFORD)	3621	1937	6.0 12.0 18.0
V8-F8 (MAIFORD)	3621	1938-39	5.5 11.0 16.5
V8-F82 (MAIFORD)	2225	1938-39	4.0 8.0 12.0
V8-F9A (MAIFORD)	3621	1939-40	5.0 10.0 15.0
V8-F9A2 (MAIFORD)	2225	1939-40	3.5 7.0 10.0
F47ZA	2225	1946-48	3.0 6.0 9.0
VEDETTE LIMOUSINE	2858	1948-52	2.5 5.0 7.5
VEDETTE COUPE	2858	1949-52	2.8 5.5 8.0
VEDETTE CABRIOLET	2858	1949-52	3.5 7.0 11.0
VEDETTE LIMOUSINE (3 VOLUMI)	2858	1952-54	2.5 5.0 7.5
VEDETTE LIMOUSINE DECORVARIABLE	2858	1952-54	2.8 5.5 8.0
VENDOME (F39E)	3925	1953-54	2.8 5.5 8.0
ABILLE	2858	1952-54	2.5 4.5 7.0
COMETE	2158-2351	1953-55	3.5 6.5 10.0
MONTÉ CARLO	3925	1953-54	4.0 8.0 12.0
KÖLN	921	1953-56	3.5 7.0 10.0
RHEINLAND	3285	1954-56	10.0 20.0 30.0
RHEINLAND CABRIOLET	3285	1954-55	12.5 25.0 38.0
EIFEL	1172	1955-59	3.0 6.0 9.0
EIFEL CABRIOLET	1172	1956-59	4.0 8.0 12.0
EIFEL ROADSTER	1172	1956-59	4.5 9.0 13.5
V8	2225-3620	1955-61	12.5 25.0 38.0
V8 CABRIOLET	3620	1957-59	17.5 35.0 50.0
TALINUS (TUTTI I MOD.)	1172	1959-62	2.5 5.0 7.5
TALINUS DE LUXE CABRIOLET	1172	1961	3.3 6.5 10.0
TALINUS TM G3 (TUTTI I MOD.)	1172	1962-59	2.3 4.5 7.0
TALINUS TM G3 CABRIOLET	1172	1959-62	2.8 5.5 8.0
TALINUS TM (TUTTI I MOD.)	1172-1498	1959-62	1.8 3.5 5.0
TALINUS TM CABRIOLET	1172-1498	1959-62	2.8 5.5 8.0
TALINUS TM G4-6B (TUTTI I MOD.)	1498	1955-58	1.8 3.5 5.0
TALINUS TM G4-6B CABRIOLET	1498	1955-58	2.3 4.5 7.0
TALINUS TM P2 (TUTTI I MOD.)	1699	1957-60	2.0 4.0 6.0
TALINUS TM P2 CABRIOLET	1699	1957-60	3.0 6.0 9.0
TALINUS TM P3 (TUTTI I MOD.)	1498-1758	1960-64	2.0 4.0 6.0
TALINUS TM P3 TURNER	1498-1758	1960-64	2.0 4.0 6.0
TALINUS TM P3 CABRIOLET	1699	1960-64	2.8 5.5 8.0
TALINUS TM P4/TM P4 TS	1183-1498	1962-66	1.8 3.5 5.0
TALINUS TM P4 CABRIOLET	1498	1963-66	2.5 5.0 7.5
TALINUS TM P5 (TUTTI I MOD.)	1498-1699	1964-67	1.8 3.5 5.0
TALINUS TM P5 TURNER	1498-1699	1964-67	1.8 3.5 5.0
TALINUS ZOM P5 (TUTTI I MOD.)	1998	1964-67	1.8 3.5 5.0
TALINUS ZOM P5 TURNER	1998	1964-67	1.8 3.5 5.0
TALINUS TM P6 (TUTTI I MOD.)	1183-1305	1966-70	1.3 2.5 4.0
TALINUS TM P6 (TUTTI I MOD.)	1498-1699	1966-70	1.3 2.5 4.0
TM P7A (TUTTI I MOD.)	1498-1998	1967-68	1.5 3.0 4.5
TM P7A TURNER	1498-1998	1967-68	1.5 3.0 4.5
ZOM P7A (TUTTI I MOD.)	1998-2295	1967-68	1.5 3.0 4.5
ZOM P7A TURNER	1998	1967-68	1.5 3.0 4.5
ZOM P7A CABRIOLET	1998	1967-68	2.3 4.5 6.0
ZOM P7B (TUTTI I MOD.)	1998-2295	1967-68	3.5 7.0 11.0
TM P7B (TUTTI I MOD.)	1498-2295	1968-71	1.5 3.0 4.5
TM P7B TURNER	1498-2295	1968-71	1.5 3.0 4.5
TM P7B CABRIOLET	1699-2295	1968-71	2.3 4.5 7.0
ZOM P7B (TUTTI I MOD.)	1998-2550	1968-71	1.5 3.0 4.5
ZOM P7B TURNER	1998-2550	1968-71	1.5 3.0 4.5
ZOM P7B (TUTTI I MOD.)	2550	1969-71	1.8 3.5 5.0
TALINUS BERLINA (VIII SERIE)	1293-1995	1971-82	0.8 1.5 2.3
TALINUS SW (VIII SERIE)	1297-1995	1971-82	0.8 1.5 2.3

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000
ESCORT (TUTTI I MODELLI)	940-1298	1968-74	0.8 1.5 2.3
ESCORT MINICO	1601	1971-75	5.0 10.0 15.0
ESCORT RS1600	1601	1971-75	6.0 12.0 18.0
ESCORT RS1800	1835	1975-77	6.0 12.0 18.0
ESCORT RS2000	1995	1974-77	7.0 14.0 21.0
ESCORT RS2000	1995	1977-80	4.3 8.5 13.0
ESCORT III SERIE (TUTTI I MOD.)	940-1297	1975-80	0.5 1.0 1.5
ESCORT III SERIE (TUTTI I MOD.)	1117-1597	1980-90	0.5 1.0 1.5
ESCORT III SERIE	1608-1753	1983-90	0.5 1.0 1.5
ESCORT III SERIE CABRIOLET	1392-1597	1983-90	1.0 2.0 3.0
ESCORT XR3I/XR3I	1597	1980-90	1.0 2.0 3.0
ESCORT TURBO	1597	1984-90	1.3 2.5 4.0
ESCORT IV SERIE (TUTTI I MOD.)	1119-1796	1990-94	0.5 1.0 1.5
ESCORT IV SERIE D	1753	1990-94	0.5 1.0 1.5
ESCORT IV SERIE XR3I	1796	1990-94	0.8 1.5 2.3
ESCORT IV SERIE SW (TUTTI I MOD.)	1119-1796	1990-94	0.5 1.0 1.5
ESCORT IV SERIE SW D	1753	1990-94	0.5 1.0 1.5
ESCORT RS2000 (I SERIE)	1998	1991-94	0.8 1.5 2.3
ESCORT RS2000 4X4 (I SERIE)	1998	1993-97	1.0 2.0 3.0
ESCORT RS TURBO COSWORTH 4X4	1995	1992-95	4.0 8.0 12.0
ESCORT IV SERIE CABRIOLET	1392-1796	1990-96	1.0 2.0 3.0
ORION VII SERIE (TUTTI I MOD.)	1297-1598	1983-90	0.5 1.0 1.5
ORION VII SERIE	1608-1753	1983-90	0.5 1.0 1.5
ORION III SERIE (TUTTI I MODELLI)	1297-1598	1990-93	0.5 1.0 1.5
ORION III SERIE D	1753	1990-93	0.5 1.0 1.5
CAPRI (II SERIE (TUTTI I MOD.)	1305-2295	1969-75	1.8 3.5 5.0
CAPRI III SERIE (TUTTI I MOD.)	1295-2994	1974-78	1.3 2.5 3.8
CAPRI IV SERIE (TUTTI I MOD.)	1298-2994	1978-87	1.0 2.0 3.0

# QUOTAZIONI

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000			
ANGLIA SUPER/SUPER ESTATE 123E	1198	1962-65	20	4.0	6.0	
CONSUL (TUTTI I MOD.)	1508	1951-56	18	3.5	5.0	
CONSUL MK2 (TUTTI I MOD.)	1703	1956-62	20	4.0	6.0	
CONSUL CONVERTIBILE	1508	1952-56	2.3	4.5	7.0	
CONSUL CONVERTIBILE MK2	1703	1956-62	3.0	6.0	9.0	
CONSUL 315	1340-1498	1961-63	1.8	3.5	5.0	
CONSUL CAPRI	1340-1498	1961-64	2.3	4.5	7.0	
CORSAIR (TUTTI I MODELLI)	1498-1996	1964-70	1.5	3.0	4.5	
CORTINA MK1 (TUTTI I MOD.)	1198-1500	1962-66	1.3	2.5	4.0	
CORTINA MK2 (TUTTI I MOD.)	1298-1599	1967-70	0.8	1.5	2.3	
CORTINA LOTUS MK1	1538	1964-66	16.0	32.0	48.0	
CORTINA TWIN CAM MK2 (LOTUS)	1538	1967-69	10.0	20.0	30.0	
ZEPHYR SIX	2262	1951-56	20	4.0	6.0	
ZEPHYR CONVERTIBILE	2262	1952-56	2.8	5.0	8.0	
ZEPHYR ZODIAC	2262	1953-56	20	4.0	6.0	
ZEPHYR MK2	2553	1956-62	2.3	4.5	7.0	
ZEPHYR MK2 CONVERTIBILE	2553	1956-62	3.0	6.0	9.0	
ZODIAC MK2	2553	1956-62	2.3	4.5	7.0	
ZODIAC MK2 CONVERTIBILE	2553	1956-62	3.0	6.0	9.0	
ZEPHYR 4 MK3	1703	1962-66	1.8	3.5	5.0	
ZEPHYR 6 MK3	2553	1962-66	20	4.0	6.0	
ZODIAC MK3	2553	1962-66	20	4.0	6.0	
ZEPHYR 4 MK4	1994	1966-72	1.3	2.5	4.0	
ZEPHYR 6 MK4	2994	1966-72	1.5	3.0	4.5	
ZODIAC MK4	2994	1966-72	1.8	3.5	5.0	
GPW	2199	1941-45	12.5	25.0	37.5	
MUTTI M1 S1/A1/A2	2319	1959-88	5.0	10.0	15.0	
BRONCO	2781-4946	1966-75	3.0	6.0	9.0	
BRONCO	4983-5166	1976-96	2.5	5.0	7.5	
BRONCO II	2547-2950	1983-86	20	4.0	6.0	
MAVERICK 2.7 TD	2663	1992-96	1.5	3.0	4.5	
EXPLORER	3958	1990-94	20	4.0	6.0	
EXPLORER	3958-4942	1995-04	2.5	5.0	7.5	
THUNDERBIRD	3950	2001-04	5.0	10.0	15.0	
GT	5409	2004	110.0	220.0	330.0	

## GAZ RUSSIA

69MIAM	2430	1957-75	1.8	3.5	5.0
--------	------	---------	-----	-----	-----

## GIANNINI ITALIA

750 TV	797	1962-64	5.0	10.0	15.0
850 GT/900 GT	848-901	1963-64	5.0	10.0	15.0
500 GT	586	1963-65	5.0	10.0	15.0
500 TV/TVS	498	1963-65	6.0	12.0	18.0
500 TV (TUTTI I MODELLI)	498	1965-72	4.5	9.0	13.5
500 TV R/500 GT R	594-694	1973-75	5.0	10.0	15.0
590 GT (TUTTI I MODELLI)	586	1964-72	7.0	14.0	21.0
590 CORSAREPUCA	652	1995	3.0	6.0	9.0
650 NP (TUTTI I MODELLI)	652	1970-72	4.5	9.0	13.5
1500 S/1500 GL	1295-1481	1963-67	2.8	5.5	8.0
850/950/1000 (TUTTI I MODELLI)	843-980	1964-71	4.0	8.0	12.0
850/950/1000 COUPE	843-980	1965-72	6.0	12.0	18.0
850/950/1000 SPIDER	843-980	1965-72	6.0	12.0	18.0
850/950 VIGNALE (TUTTI I MODELLI)	843-980	1964-68	5.0	10.0	15.0
850/1000 GRAND PRIX F. LOMBARDI	843-994	1968-71	8.0	16.0	24.0
124 S/124 TV	1197-1297	1967-70	2.0	4.0	6.0
128 (TUTTI I MODELLI)	1116-1580	1970-80	20	4.0	6.0
X19 SPECIAL	1290	1973-78	4.0	8.0	12.0
126 GP (TUTTI I MODELLI)	594-794	1973-80	1.3	2.5	4.0
127 NP (TUTTI I MODELLI)	903-1049	1971-81	20	4.0	6.0
152 2000	1936	1972-78	1.8	3.5	5.0
PANDA (TUTTI I MODELLI)	652-903	1981-85	1.3	2.5	4.0
PANDA (TUTTI I MODELLI)	1116-1301	1979-85	1.8	3.5	5.0
RTMO TURBODIESEL	1774	1982-85	0.5	1.0	1.5
REGATA TURBODIESEL	1774	1984-85	0.5	1.0	1.5
UNO TURBO	903	1984-85	1.5	3.0	4.5

## GINETTA GRAN BRETAGNA

G2	1172	1958-60	7.5	15.0	22.5
G3	997	1961	7.5	15.0	22.5
G4	997	1960-69	7.5	15.0	22.5
G5	875-998	1967-74	5.0	10.0	15.0
G21	1599-2954	1970-79	6.0	12.0	18.0
G32	1597	1982-88	4.0	8.0	12.0
G32	1597	1988-91	5.0	10.0	15.0
G32 CONVERTIBILE	1597	1990-91	6.0	12.0	18.0
G34/G27	1998-4498	1990-97	7.5	15.0	22.5
G35	3947	1990-91	7.5	15.0	22.5
G40	1986	1995-00	9.0	18.0	27.0
G20/G27 (II SERIE)	1988-3950	2002-04	10.0	20.0	30.0

## GLAS GERMANIA

GOGGOMOBIL T 250/300	247-296	1955-69	2.8	5.5	8.0
GOGGOMOBIL T 250/300 COUPE	247-296	1957-69	3.0	6.0	9.0
GOGGOMOBIL T 400	395	1957-67	2.5	5.0	7.5
GOGGOMOBIL T 400 COUPE	395	1957-67	2.8	5.5	8.0
ESART 60/170/0	584-688	1958-65	20	4.0	6.0
1004/1204/1304	9921-290	1962-67	1.8	3.5	5.0
1700/1700 TS	1682	1964-67	2.5	5.0	7.5
1300/1700GT	1290-1682	1964-67	3.5	7.0	10.0

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000			
BMW 1600 GT	1573	1967-68	3.5	7.0	10.0	
2600 V8/3000 V8	2580-2902	1966-68	4.5	9.0	13.5	
BMW 3000 COUPE	2902	1967-68	4.0	8.0	12.0	

## GREPPI ITALIA

SAVANA	1297-2360	1979-81	0.5	1.0	1.5
--------	-----------	---------	-----	-----	-----

## HEALEY GRAN BRETAGNA

SILVERSTONE	2443	1949-50	50.0	100.0	150.0
-------------	------	---------	------	-------	-------

## HILLMAN GRAN BRETAGNA

11	1595	1919-26	6.0	12.0	18.0
SPEED/MODEL	1122	1920	5.0	10.0	15.0
SPORTING	1496	1921	5.0	10.0	15.0
14	1935	1926-28	6.0	12.0	18.0
14	1943	1938-40	4.5	9.0	13.5
MINK	1185	1932-34	4.0	8.0	12.0
MINK	1185	1935-39	3.5	7.0	10.0
MINK (TUTTI I MOD.)	1184	1945-48	2.3	4.5	7.0
MINK (CONVERTIBILE)	1184	1945-48	3.3	6.5	10.0
MINK (TUTTI I MOD.)	1184-1390	1948-56	20	4.0	6.0
MINK CONVERTIBILE	1184-1390	1948-56	3.0	6.0	9.0
MINK SERIES V/III (TUTTI I M.)	1390-1592	1956-63	2.3	4.5	7.0
MINK SERIES V/III CONVERT.	1390-1592	1956-63	3.5	7.0	10.0
MINK SERIES V/VI (TUTTI I M.)	1592-1725	1963-67	2.3	4.5	7.0
MINK SERIES V CONVERT.	1592	1963-65	3.3	6.5	10.0
SUPER MINK SER. V/III/IV	1592-1725	1961-66	20	4.0	6.0
SUPER MINK CONVERT.	1592	1961-62	3.5	7.0	10.0
HUSKY	1265	1954-57	1.8	3.5	5.0
HUSKY SERIES I/II/III	1390	1958-65	1.8	3.5	5.0
IMP	875	1963-76	1.5	3.0	4.5
HUSKY (IMP ESTATE)	875	1967-70	1.5	3.0	4.5
IMP CALIFORNIAN	875	1967-70	1.8	3.5	5.0
IMP RALLY	998	1965-68	2.8	5.5	8.0
NEW MINK (TUTTI I MOD.)	1496-1725	1967-70	10	20	30
HUNTER (TUTTI I MOD.)	1725	1966-77	10	20	30
AVENGER (TUTTI I MOD.)	1248-1598	1970-76	0.8	1.5	2.3
VORTIC	2618	1928-32	7.0	14.0	21.0
WIZARD 65/75	2110-2280	1952-53	6.0	12.0	18.0
Z070	2280	1954-55	6.5	13.0	20.0
16	2576	1955	6.0	12.0	18.0
HAWK	3181	1956-57	6.5	13.0	20.0
80	3181	1956	6.5	13.0	20.0

## HISPANO SUIZA SPAGNA

T 32 30 HP	472	1917-24	1000	200.0	300.0
H88 52 HP (T41)	6597	1919-29	1500	300.0	450.0
H8C 46 HP (T56)	7982	1924-34	2000	400.0	600.0
T48	2498	1926-31	200	40.0	60.0
T49	3746	1924-36	275	55.0	80.0
T64	4558	1929-33	400	80.0	120.0
HS26 JUNIOR	4560	1930-34	425	85.0	130.0
T60/70 40 RL/160 R/LA	5016-5404	1932-43	17.5	35.0	50.0
K6 (T70)	5181	1934-37	2000	400.0	600.0
R2 (T88)	9424-11310	1937-37	2500	500.0	750.0

## HONDA GIAPPONE

S600	606	1965-66	5.0	10.0	15.0
S800	791	1966-70	6.0	12.0	18.0
N660/400/N600	354-599	1969-74	1.8	3.5	5.0
ONIC (TUTTI I MODELLI)	1342-1590	1984-91	0.5	1.0	1.5
ONIC CRX	1590	1984-91	1.8	3.5	5.0
ONIC (TUTTI I MODELLI)	1343-1595	1982-94	0.5	1.0	1.5
CRX	1493-1595	1992-99	2.0	4.0	6.0
CTV/JAZZ	1258-1296	1986-94	0.5	1.0	1.5
PRELUDE 2.0i/2.0i/2.0i/4WS	1958	1987-90	10	2.0	3.0
PRELUDE 2.0i/6i/2.2i/6i/4WS	1996-2259	1991-96	1.3	2.5	3.5
PRELUDE 2.0i/6i/2.2i/6i	1996-2259	1996-02	1.3	2.5	3.5
LEGEND 2.1 V6 24V COUPE	2675	1988-90	10	2.0	3.0
LEGEND 3.2i/3.5i V6 24V COUPE	3206-3474	1991-98	1.5	3.0	4.5
NSX	2977-3109	1990-04	12.5	25.0	35.0
CRV	1973-1997	1995-04	1.5	3.0	4.5
INTEGRA TYPE R	1797	1991-99	1.8	3.5	5.0
HR-V 35 PORTE	1590	1998-04	0.5	1.0	1.5
S2000	1996	1999-04	4.0	8.0	12.0

## HOTCHKISS FRANCIA

686	3485	1936-50	6.0	12.0	18.0
864	2302	1938-50	4.0	8.0	12.0
1350 ANJOU	2302	1930-54	5.0	10.0	15.0
2050 ANJOU	3485	1930-54	6.0	12.0	18.0

## HUMBER GRAN BRETAGNA

SNIPE 80	3498	1930-35	12.5	25.0	37.5
SNIPE	4086	1936-37	13.5	27.0	40.0
SNIPE	3180	1938-40	11.0	22.0	33.0
SNIPE	2731	1945-48	5.5	11.0	16.5
PULLMAN	3498	1930-35	13.0	26.0	40.0
PULLMAN	4086	1936-39	14.0	28.0	42.0
PULLMAN (MK I)	4086	1945-48	7.0	14.0	21.0

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000			
PULLMAN MK II/III/IV	4086-4139	1948-54	8.0	16.0	24.0	
IMPERAL	4086	1939-40	14.0	28.0	42.0	
SUPER SNIPE	4086	1945-48	6.5	13.0	20.0	
SUPER SNIPE MK I/MK II	4086	1948-52	7.5	15.0	22.5	
SUPER SNIPE MK IV	4139	1952-56	6.0	12.0	18.0	
SUPER SNIPE SER. I/II/III/IV	2651-2965	1958-67	3.5	7.0	10.0	
IMPERAL MK IV	4086-4139	1949-54	8.0	16.0	24.0	
HAWK MK VII	1944	1945-48	5.0	10.0	15.0	
HAWK MK VIII/VIII	1944-2267	1948-57	3.5	7.0	10.0	
HAWK SERIES I/II/III/IV	2267	1957-68	2.8	5.5		

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000			
INTERNATIONAL HARVESTER STATI UNITI						
SCOUT	2491-4375	1961-68	3.0	6.0	9.0	
SCOUT	3203-4976	1969-75	2.5	5.0	7.5	
SCOUT	3203-5633	1976-82	2.5	5.0	7.5	

ISO ITALIA						
Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000			
BETA	198-236	1953-56	10.0	20.0	30.0	

ISORIVOLTA ITALIA						
Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000			
GT 300iR 300	5339	1962-70	30.0	60.0	90.0	
GT 340iR 340	5339	1962-70	32.5	65.0	100.0	
45 (4 SPORTELLI) FIDIA/IR 10	5339-5762	1967-74	15.0	30.0	45.0	
LELE (300-335 CV)	5339	1969-72	15.0	30.0	45.0	
LELE I/6	5762	1972-74	15.0	30.0	45.0	
LELE SPORT «MARLBORO»	5762	1972-74	20.0	40.0	60.0	
GRF O GL (500-365 CV)/IR	5339	1965-70	75.0	150.0	225.0	
GRF O L/IR	6998	1968-70	125.0	250.0	375.0	
GRF O I/8	5762	1971-74	100.0	200.0	300.0	
GRF O I/9 CAN AM	6998	1971-74	125.0	250.0	375.0	

ISOTTA FRASCHINI ITALIA						
Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000			
TIPO 8	5898	1919-24	250.0	500.0	750.0	
TIPO 8A	7370	1924-30	300.0	600.0	900.0	
TIPO 8B	7370	1930-32	350.0	700.0	1000.0	
TIPO 8AS	7370	1924-30	350.0	700.0	1000.0	
TIPO 8AS S	7370	1928-32	350.0	700.0	1000.0	

ISUZU GIAPPONE						
Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000			
TROOPER	2228-3165	1981-96	1.0	2.0	3.0	

ITALIA ITALIA						
Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000			
TIPO 50-25/35 HP	2815	1919-26	18.0	36.0	54.0	
TIPO 56 BERLINA	1954	1925-28	16.5	33.0	50.0	
TIPO 61 BERLINA	1995	1925-32	22.5	45.0	70.0	

JAGUAR GRAN BRETAGNA						
Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000			
SS1 COUPE CABRIOLET	2054-2663	1932-36	42.5	85.0	130.0	
SS2 COUPE CABRIOLET	1062-1343	1932-36	37.5	75.0	100.0	
SS90 ROADSTER	2653-2865	1935-35	75.0	150.0	225.0	
SS100 ROADSTER	2663-3485	1936-41	200.0	400.0	600.0	
1 1/2 LITRE BERLINA	1776	1935-40	20.0	40.0	60.0	
1 1/2 LITRE BERLINA	1776	1945-49	20.0	40.0	60.0	
1 1/2 LITRE CABRIOLET	1776	1935-40	30.0	60.0	90.0	
2 1/2 LITRE BERLINA	2663	1935-40	20.0	40.0	60.0	
2 1/2 LITRE BERLINA	2663	1945-49	20.0	40.0	60.0	
2 1/2 LITRE CABRIOLET	2663	1935-40	30.0	60.0	90.0	
3 1/2 LITRE BERLINA	3485	1938-40	20.0	40.0	60.0	
3 1/2 LITRE BERLINA	3485	1945-49	20.0	40.0	60.0	
3 1/2 LITRE CABRIOLET	3485	1938-40	30.0	60.0	90.0	
3 1/2 LITRE DROP HEAD COUPE	3485	1945-49	27.5	55.0	80.0	
XX1200 TS (CARR. ALLUMINIO)	3442	1948-50	75.0	150.0	220.0	
XX1200 TS (CARR. ACCIAIO)	3442	1950-54	50.0	100.0	150.0	
XX1200 FIXED HEAD COUPE	3442	1951-54	27.5	55.0	80.0	
XX1200 DROP HEAD COUPE	3442	1954-57	40.0	80.0	120.0	
XX140 OPEN TWO SEATER	3442	1954-57	22.5	45.0	65.0	
XX140 DROP HEAD COUPE	3442	1954-57	32.5	65.0	100.0	
XX150 OPEN TWO SEATER	3442-3781	1957-61	30.0	60.0	90.0	
XX150 SOPAN TWO SEATER	3442-3781	1958-61	32.5	65.0	100.0	
XX150 FIXED HEAD COUPE	3442-3781	1957-61	20.0	40.0	60.0	
XX150 SFIXED HEAD COUPE	3442-3781	1958-61	22.5	45.0	70.0	
XX150 DROP HEAD COUPE	3442-3781	1957-61	25.0	50.0	75.0	
XX150 SDROP HEAD COUPE	3442-3781	1958-61	27.5	55.0	80.0	
C TYPE	3442	1951-53	1000.0	2000.0	3000.0	
D TYPE	3442-3781	1954-57	1500.0	3000.0	4500.0	
XXSS	3781	1956-57	1000.0	2000.0	3000.0	
MK V BERLINA	2663-3485	1948-50	17.5	35.0	50.0	
MK V DROP HEAD COUPE	2663-3485	1948-50	27.5	55.0	80.0	
MK VII	3442	1950-54	10.0	20.0	30.0	
MK VIII	3442	1955-56	11.0	22.0	33.0	
MK VIII	3442	1956-58	12.5	25.0	35.0	
MK IX	3781	1959-61	14.0	28.0	42.0	
2.4 LITRE	2485	1955-59	85	17.0	25.0	
3.4 LITRE	3442	1957-59	11.0	22.0	33.0	
MK2 2.4 LITRE	2485	1959-67	10.0	20.0	30.0	
MK2 3.4 LITRE	3442	1959-67	13.0	26.0	40.0	
MK2 3.8 LITRE	3781	1959-67	15.0	30.0	45.0	
3.4	3442	1964-68	7.5	15.0	22.5	
3.8S	3781	1964-68	8.5	17.0	25.0	
MK X	3781-4235	1961-66	7.0	14.0	21.0	
420	4235	1966-68	6.0	12.0	18.0	
420 G	4235	1966-70	7.5	15.0	22.5	
240	2485	1967-69	7.5	15.0	22.5	
340	3442	1967-68	8.5	17.0	25.0	
E TYPE I SERIE FLAT FLOOR COUPE	3781	1961-62	32.5	65.0	100.0	
E TYPE I SERIE FLAT FLOOR SPIDER	3781	1961-62	37.5	75.0	110.0	
E TYPE I SERIE COUPE	3781	1962-64	27.5	55.0	80.0	
E TYPE I SERIE SPIDER	3781	1962-64	32.5	65.0	100.0	
E TYPE I SERIE COUPE	4235	1964-68	25.0	50.0	75.0	

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000			
E TYPE I SERIE COUPE 2+2	4235	1966-68	20.0	40.0	60.0	
E TYPE I SERIE SPIDER	4235	1964-68	30.0	60.0	90.0	
E TYPE II SERIE COUPE	4235	1968-71	21.0	42.0	63.0	
E TYPE II SERIE COUPE 2+2	4235	1968-71	16.0	32.0	48.0	
E TYPE II SERIE SPIDER	4235	1968-71	27.5	55.0	80.0	
E TYPE VI2 COUPE	5345	1971-73	15.0	30.0	45.0	
E TYPE VI2 ROADSTER	5345	1971-73	22.5	45.0	65.0	
XJ6 2.8	2791	1968-73	3.0	6.0	9.0	
XJ6 4.2 I SERIE	4235	1968-73	4.0	8.0	12.0	
XJ6 4.2 I SERIE	5345	1972-73	3.5	7.0	10.0	
XJ6 3.4/4.2/4.2 II SERIE	3442-4235	1973-79	3.0	6.0	9.0	
XJ6 4.2 COUPE I SERIE	4235	1975-77	6.5	13.0	20.0	
XJ6 I SERIE	5345	1973-79	3.0	6.0	9.0	
XJ6 COUPE II SERIE	5345	1975-77	7.5	15.0	23.0	
XJ6 3.4/4.2 II SERIE	3442-4235	1979-86	3.0	6.0	9.0	
XJ6 JLE II SERIE	5345	1979-86	3.5	7.0	10.0	
SOVEREIGN 4.2	4235	1983-86	3.5	7.0	10.0	
SOVEREIGN 5.3 HE	5345	1983-86	4.0	8.0	12.0	
XJ6 2.9/5.6 (XJ40)	2919-3590	1986-87	1.8	3.5	5.0	
XJ6 2.9/5.6 (XJ40)	2919-3590	1988-90	2.0	4.0	6.0	
SOVEREIGN 2.9/5.6 (XJ40)	2919-3590	1988-87	2.3	4.5	7.0	
SOVEREIGN 2.9/5.6 (XJ40)	2919-3590	1988-90	2.5	5.0	7.5	
XJ6 3.2/4.0 (XJ40)	3229-3990	1990-94	2.8	5.5	8.0	
SOVEREIGN 3.2/4.0 (XJ40)	3229-3990	1990-94	3.3	6.5	10.0	
XJ6 6.0 (XJ40)	5995	1993-94	3.5	7.0	10.0	
XJ-R (XJ40)	3980	1990-94	3.8	7.5	11.0	
XJ6 5.2/4.0 SOVEREIGN (X300)	3239-3980	1994-97	2.5	5.0	7.5	
XJ6 6.0 (X300)	5995	1994-97	3.5	7.0	10.0	
XJ-R (X300)	3980	1994-97	3.5	7.0	10.0	
XJ6 5.2/4.0 (X300)	3235-3996	1997-02	3.5	7.0	10.0	
XJ-R SUPER CHARGED (X300)	3996	1997-02	3.0	6.0	9.0	
XJ-R 100 SUPER CHARGED (X300)	3996	2001	3.5	7.0	10.0	
XJ6 5.6/6 CAT	3590	1985-91	6.0	12.0	18.0	
XJ6 4.0	3980	1991-96	7.0	14.0	21.0	
XJ6	5345	1975-81	6.5	13.0	20.0	
XJ6 HE	5345	1981-87	7.0	14.0	21.0	
XJ6 HE	5345	1988-93	7.0	14.0	21.0	
XJ6 6.0 VIZ	5995	1993-96	8.0	16.0	24.0	
XJ6 S	5995	1990-93	9.0	18.0	27.0	
XJ6 C	5345	1983-87	7.0	14.0	21.0	
XJ6 CONVERTIBLE	3980-5995	1988-96	10.0	20.0	30.0	
XJ6 220	3498	1992-94	80.0	160.0	240.0	
XJ6 COUPE	3996-4196	1996-04	6.0	12.0	18.0	
XJR	3996-4196	1998-04	7.0	14.0	21.0	
XJR 100	3996	2001	8.0	16.0	24.0	
XJ6 CONVERTIBLE	3996-4196	1996-04	8.0	16.0	24.0	
XJR CONVERTIBLE	3996-4196	1998-04	9.0	18.0	27.0	
XJR 100 CONVERTIBLE	3996	2001	10.0	20.0	30.0	
S TYPE 2.9/3.0 V6	2497-2967	1998-04	1.8	3.5	5.0	
S TYPE 4.0/4.2 V8	3996-4196	1998-04	2.3	4.5	6.5	
S TYPE 4.2 R	4196	2002-04	3.0	6.0	9.0	
XJR-15	5995	1991	15.0	30.0	45.0	
X TYPE 2.0 V6 24V ESTATE	2099	2002-04	1.3	2.5	3.5	
X TYPE V6 25 4X4 ESTATE	2495	2001-04	1.5	3.0	4.5	
X TYPE V6 30 4X4 ESTATE	2968	2001-04	1.8	3.5	5.0	
XJ6 3.0 V6 (X350)	2967	2002-04	4.0	8.0	12.0	
XJ6 3.5 V8 (X350)	3535	2002-04	4.5	9.0	13.5	
XJ6 4.2 V8 (X350)	4196	2002-04	5.0	10.0	15.0	
XJ6 4.2 V8 S/C (X350)	4196	2002-04	6.0	12.0	18.0	
XJ6 4.2 V8 SUPERS/C (X350)	4196	2003-04	7.0	14.0	21.0	
XJR V8 (X350)	4196	2004	7.0	14.0	21.0	

JEEP STATI UNITI						
Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000			
MB/GPW	2899	1941-45	12.5	25.0	35.0	
GP	2899	1942-45	11.0	22.0	33.0	
M3B	2899	1950-52	9.0	18.0	27.0	
M3B AT	2899	1952-68	7.0	14.0	21.0	

# QUOTAZIONI

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000	+	-	+
DIABLO/DIABLO SE/DIABLO V	5707	1990-00	300	60,0		90,0
DIABLO SVS/VRG/2	5707	1998-00	32,5	65,0		100,0
DIABLO/DIABLO V/ROADSTER	5707	1995-01	36,0	72,0		110,0
DIABLO GT/GTR	5992	1999-01	45,0	90,0		135,0
DIABLO 60	5992	2000-01	28,0	56,0		84,0
DIABLO 60 SE	5992	2001	30,0	60,0		90,0
GALLARDO	4961	2003-04	35,0	70,0		100,0
MURCIELAGO	6192	2002-04	50,0	100,0		150,0
MURCIELAGO ROADSTER	6192	2004	65,0	130,0		200,0

## LANCHESTER GRAN BRETAGNA

40	6178	1919-28	22,5	45,0		70,0
Z1	3100-3527	1923-31	15,0	30,0		45,0
30	4437	1928-33	20,0	40,0		60,0
40	6180	1928-31	20,0	40,0		60,0
10	1203	1932-35	5,0	10,0		15,0
18	2504	1935-34	9,0	18,0		27,0
LIGHT 6	1378	1935-37	6,0	12,0		18,0
E18	2390	1935	9,0	18,0		27,0
SPECIAL S-8	4625	1936-39	15,0	30,0		45,0
11	1444	1936-39	4,0	8,0		12,0
18	2565	1936-39	9,0	18,0		27,0
ROADRIDER	1527	1937-38	5,0	10,0		15,0
H4	1809	1937-39	5,5	11,0		16,5
H0	1287	1946-51	4,0	8,0		12,0
H4 LEDA	1968	1950-54	3,5	7,0		10,0

## LANCIA ITALIA

LAMBDA I SERIE TORPEDO	2120	1922-25	100,0	200,0		300,0
LAMBDA III (V) M/S TORPEDO	2120	1925-26	50,0	100,0		150,0
LAMBDA VI SERIE TORPEDO	2370	1927	50,0	100,0		150,0
LAMBDA VIII (X) SERIE TORPEDO	2570	1928-31	50,0	100,0		150,0
DILAMBDA VII SERIE BERLINA	3960	1928-32	60,0	120,0		180,0
ASTURA (VIII) V/S SERIE BERL	2604-2972	1931-39	40,0	80,0		120,0
ARTENA BERLINA	1925	1931-34	17,5	35,0		50,0
AUGUSTA BERLINA	1196	1935-36	12,5	25,0		35,0
APRILIA BERLINA	1351	1937-39	17,5	35,0		50,0
APRILIA BERLINA	1486	1939-45	16,0	32,0		48,0
APRILIA 1500	1485	1945-49	15,0	30,0		45,0
ARDEA (V) SERIE BERLINA	903	1939-48	7,0	14,0		21,0
ARDEA III SERIE	903	1948-49	6,0	12,0		18,0
ARDEA IV SERIE	903	1949-53	5,0	10,0		15,0
AURELIA B10	1754	1950-52	10,0	20,0		30,0
AURELIA B15	1991	1952-53	11,0	22,0		33,0
AURELIA B21	1991	1951-52	11,0	22,0		33,0
AURELIA B22	1991	1952-53	11,5	23,0		35,0
AURELIA II SERIE B12	2266	1954-57	12,5	25,0		35,0
AURELIA B50/B51	1754	1950-51	17,5	35,0		50,0
AURELIA B52/B53	1991	1952-54	17,5	35,0		50,0
AURELIA B55/B56	2266	1955-57	17,5	35,0		50,0
AURELIA B20 GT	1991	1951-52	32,5	65,0		100,0
AURELIA B20 GT 2500	2451	1955-55	30,0	60,0		90,0
AURELIA B20 GT 2500	2451	1956-57	35,0	70,0		100,0
AURELIA B20 GT 2500	2451	1957-58	27,5	55,0		80,0
AURELIA B24 SPIDER (AMERICA)	2451	1955	200,0	400,0		600,0
AURELIA B24 CONVERTIBILE	2451	1956-58	150,0	300,0		450,0
APPIA CO I SERIE	1090	1955-56	4,0	8,0		12,0
APPIA CO II SERIE	1090	1956-59	4,0	8,0		12,0
APPIA II SERIE COUPE PININFARINA	1090	1957-59	6,0	12,0		18,0
APPIA II SERIE CONVERT. VIGNALE	1090	1957-59	6,0	12,0		18,0
APPIA II SERIE GT/GTE ZAGATO	1090	1957-59	25,0	50,0		75,0
APPIA II SERIE	1090	1959-63	3,0	6,0		9,0
APPIA III SERIE LUSO VIGNALE	1090	1959-62	4,0	8,0		12,0
APPIA III SERIE GIARDINETTA VIOTTI	1090	1960-63	3,5	7,0		10,0
APPIA III SERIE COUPE PININFARINA	1090	1959-63	5,0	10,0		15,0
APPIA III SERIE CONVERT. VIGNALE	1090	1959-63	5,0	10,0		15,0
APPIA III SERIE GT/GTE SPORT ZAGATO	1090	1959-62	25,0	50,0		75,0
FLAMMINA BERLINA	2458	1957-63	7,5	15,0		22,5
FLAMMINA COUPE PININFARINA	2458	1959-63	8,5	17,0		25,5
FLAMMINA GT TOURING	2458	1958-63	15,0	30,0		45,0
FLAMMINA GT CONV. TOURING	2458	1960-63	20,0	40,0		60,0
FLAMMINA SPORT ZAGATO	2459	1958-63	40,0	80,0		120,0
FLAMMINA BERLINA 28	2775	1963-70	7,5	15,0		22,5
FLAMMINA COUPE PININFARINA 28	2775	1963-67	9,0	18,0		27,0
FLAMMINA GT TOURING 28	2775	1963-65	16,0	32,0		48,0
FLAMMINA GIL TOURING 28 2+2	2775	1963-65	12,5	25,0		38,0
FLAMMINA CONV. TOURING 28	2775	1963-64	21,5	43,0		65,0
FLAMMINA SPORT ZAGATO 28	2775	1963-64	42,5	85,0		130,0
FLAMMINA SUPER SPORT ZAGATO	2775	1964-67	42,5	85,0		130,0
FLAVIA BERLINA	1500	1960-67	3,0	6,0		9,0
FLAVIA COUPE PININFARINA	1500	1962-64	4,5	9,0		13,5
FLAVIA CONV. CONVERTIBILE VIGNALE	1500	1962-64	6,0	12,0		18,0
FLAVIA SPORT	1500	1962-64	15,0	30,0		45,0
FLAVIA 18	1800	1963-67	3,0	6,0		9,0
FLAVIA 18 INIEZIONE	1800	1965-67	3,5	7,0		10,5
FLAVIA COUPE PININFARINA 18	1800	1963-68	5,0	10,0		15,0
FLAVIA COUPE PININFARINA 18 INIEZ.	1800	1965-68	5,5	11,0		16,5
FLAVIA CONV. VIGNALE 18	1800	1963-67	6,0	12,0		18,0
FLAVIA CONV. VIGNALE 18 INIEZ.	1800	1965-67	6,5	13,0		20,0
FLAVIA SPORT ZAGATO 18	1800	1963-67	15,0	30,0		45,0
FLAVIA SPORT ZAGATO 18 INIEZ.	1800	1963-67	15,0	30,0		45,0

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000	+	-	+
FLAVIA II SERIE	1488	1967-70	2,5	5,0		7,5
FLAVIA II SERIE 1800	1800	1967-70	2,8	5,5		8,0
FLAVIA II SERIE 1800 INIEZ.	1800	1967-70	2,8	5,5		8,0
FLAVIA 2000 2000 INIEZ.	1991	1969-71	2,8	5,5		8,0
FLAVIA 2000 LX/2000 LX INIEZ.	1991	1969-71	3,0	6,0		9,0
FLAVIA COUPE 2000	1991	1969-71	4,5	9,0		13,5
FLAVIA COUPE 2000 INIEZIONE	1991	1970-71	4,8	9,5		14,0
2000 BERLINA 4M/5M	1991	1971-75	2,0	4,0		6,0
2000 I.E. BERLINA	1991	1972-75	2,5	5,0		7,5
2000 COUPE	1991	1971-74	5,0	10,0		15,0
2000 COUPE HF	1991	1971-74	6,0	12,0		18,0
FULVIA BERLINA	1091	1963-64	2,0	4,0		6,0
FULVIA ZC	1091	1964-69	2,0	4,0		6,0
FULVIA GT	1216	1967	2,3	4,5		7,0
FULVIA GT	1291	1967-69	2,3	4,5		7,0
FULVIA GTE	1298	1968-69	2,5	5,0		7,5
FULVIA BERLINA 1.3 (4M/5M)	1298	1969-72	2,0	4,0		6,0
FULVIA COUPE	1216	1965-67	4,5	9,0		13,5
FULVIA COUPE	1291	1967-70	4,0	8,0		12,0
FULVIA COUPE HF	1216	1966-67	9,0	18,0		27,0
FULVIA COUPE RALLYE 1.3	1298	1967-69	3,8	7,5		11,0
FULVIA COUPE RALLYE 1.3 S	1298	1968-69	4,0	8,0		12,0
FULVIA COUPE 1.3 RALLYE HF	1298	1967-70	9,0	18,0		27,0
FULVIA SPORT ZAGATO	1216	1965-67	9,0	18,0		27,0
FULVIA SPORT 1.3 ZAGATO	1298	1967-69	7,5	15,0		22,0
FULVIA SPORT 1.3 ZAGATO	1298	1968-72	7,5	15,0		22,0
FULVIA C RALLYE 1.6 HF (FANALONA)	1584	1968-70	16,0	32,0		48,0
FULVIA COUPE 1.6 HF LUSO	1584	1970-72	9,0	18,0		27,0
FULVIA SPORT 1600 ZAGATO	1584	1971-72	10,0	20,0		30,0
FULVIA COUPE I SERIE	1298	1970-73	3,5	7,0		10,0
FULVIA COUPE S	1298	1973-76	3,0	6,0		9,0
FULVIA COUPE MONTECARLO	1298	1972-76	3,5	7,0		10,0
FULVIA COUPE SAFARI	1298	1974-76	3,5	7,0		10,0
BETA 1.3 (1.4/1.6/1.8) I SERIE	1297/1756	1972-75	10,0	20,0		30,0
BETA 1.3 (1.4/1.6/1.8) II SERIE	1297-1995	1974-79	0,8	1,5		2,3
BETA 1.6/2.0 III SERIE	1585-1995	1979-82	0,8	1,5		2,3
BETA COUPE 1.6/1.8 I SERIE	1592-1756	1973-75	1,8	3,5		5,0
BETA COUPE 1.3/1.6/2.0 III S.	1297-1995	1975-81	1,5	3,0		4,5
BETA COUPE 1.3/1.6/2.0 I.V.S.	1566-1995	1981-84	1,8	3,5		5,0
BETA COUPE 2.0 VOLLMEK	1995	1983-84	2,5	5,0		7,5
BETA HPE 1.6/1.8 I SERIE	1592-1756	1975	1,8	3,5		5,0
BETA HPE 1.6/2.0 III SERIE	1585-1995	1975-81	1,5	3,0		4,5
BETA HP EXECUTIVE 1.6/2.0 I.E.	1585-1995	1981-84	1,8	3,5		5,0
BETA HP EXECUTIVE 2.0 VOLLMEK	1995	1983-84	2,5	5,0		7,5
BETA SPIDER 1.6/1.8/2.0 III S.	1585-1995	1974-82	3,5	7,0		10,0
BETA MONTECARLO SPIDER COUPE	1995	1975-79	4,5	9,0		13,5
MONTECARLO SPIDER COUPE	1995	1980-84	5,0	10,0		15,0
BETA TREVI 1.6	1585	1980-84	0,5	1,0		1,5
BETA TREVI 2.0/2.0 I.E.	1995	1980-84	0,5	1,0		1,5
BETA TREVI 2.0 VOLLMEK	1995	1982-84	1,3	2,5		4,0
STRADOS HF	2418	1973-78	100,0	200,0		300,0
DELTA (TUTTI I MODELLI)	1301-1498	1979-92	0,5	1,0		1,5
DELTA GT 1600 GT I.E.	1585	1982-93	1,0	2,0		3,0
DELTA HF TURBO	1585	1983-86	2,0	4,0		6,0
DELTA HF TURBO I.E.	1585	1986-93	2,3	4,5		6,5
DELTA HF 4WD	1995	1986-87	4,0	8,0		12,0
DELTA HF INTEGRALE	1995	1987-89	6,0	12,0		18,0
DELTA HF INTEGRALE 16V	1995	1989-91	9,0	18,0		27,0
DELTA HF INT. 16V EVOLUZIONE	1995	1991-95	12,5	25,0		35,0
DELTA S4	1759	1986-87	50,0	100,0		150,0
DELTA TURBO DS	1929	1986-91	0,5	1,0		1,5
GAMMA 2000/2500 I SERIE	1999-2484	1976-79	1,5	3,0		4,5
GAMMA 2000 II SERIE	1999	1980-84	1,8	3,5		5,0
GAMMA 2000/2500 I.E. II SERIE	248					

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000
SC 430	4295	2001-04	35 <b>7.0</b> 10.0
RX300B30	2994-3302	2001-04	20 <b>4.0</b> 6.0

### LLOYD GERMANIA

LP600	596	1955-61	1.8 <b>3.5</b> 5.0
ALEXANDER	596	1957-61	1.8 <b>3.5</b> 5.0
ARABELLA	897	1959-63	2.0 <b>4.0</b> 6.0

### LOTUS GRAN BRETAGNA

SEVEN S (MOT. ALUSTIN/FORD)	948-1172	1957-62	15.0 <b>30.0</b> 45.0
SEVEN II SERIE	1498	1962-65	15.5 <b>27.0</b> 40.0
SEVEN III SERIE	1558	1965-67	12.5 <b>25.0</b> 37.0
SEVEN	1599	1971-75	15.0 <b>26.0</b> 40.0
ELITE	1216	1957-64	17.5 <b>35.0</b> 50.0
ELAN COUPE	1538	1962-75	12.5 <b>25.0</b> 38.0
ELAN SPIDER	1538	1962-75	14.0 <b>28.0</b> 42.0
ELAN 2.130S COUPE	1538	1971-74	11.0 <b>22.0</b> 33.0
EUROPA	1563	1971-75	10.0 <b>20.0</b> 30.0
ESPRIT S/SS/SS TURBO	1973-2174	1975-87	11.0 <b>22.0</b> 33.0
ESPRIT SEASE TURBO	2174	1988-93	10.0 <b>20.0</b> 30.0
ESPRIT S4/S4S	2174	1993-96	14.0 <b>28.0</b> 42.0
ESPRIT GTS 2.0	1994	1996-99	15.0 <b>30.0</b> 45.0
ESPRIT V8 (TUTTI I MODELLI)	3506	1996-04	17.5 <b>35.0</b> 50.0
ECLAT/EXCEL	1973-2174	1976-92	5.0 <b>10.0</b> 15.0
ELITE	1973-2174	1976-83	5.0 <b>10.0</b> 15.0
ELAN 1.6i	1588	1989-92	5.0 <b>10.0</b> 15.0
ELAN 1.6i TURBO/ELANSZ	1588	1989-95	6.5 <b>13.0</b> 20.0
ELISE/ELISE HARDTOP	1795	1995-04	8.0 <b>16.0</b> 24.0
ELISE II/III S	1795	2002-04	9.0 <b>18.0</b> 27.0
ELISE III R	1795	2004	10.0 <b>20.0</b> 30.0
EXIGE	1795	2001-04	9.0 <b>18.0</b> 27.0
EXIGE II SERIE	1795	2004	10.0 <b>20.0</b> 30.0

### LUAZ RUSSIA

VOJUN969	1118-1196	1979-94	0.5 <b>1.0</b> 1.5
----------	-----------	---------	--------------------

### MAHINDRA INDIA

CK10 (TUTTI I MODELLI)	2112-2523	1993-94	0.5 <b>1.0</b> 1.5
------------------------	-----------	---------	--------------------

### MARCOS GRAN BRETAGNA

GT 1600	1650	1964-70	5.0 <b>10.0</b> 15.0
MINI GT	848-1275	1965-72	2.5 <b>5.0</b> 7.5
3 LITRE	2944	1968-73	8.0 <b>16.0</b> 24.0
2 LITRE	1996	1969-73	6.5 <b>13.0</b> 20.0
MANTIS	2498	1970-73	4.0 <b>8.0</b> 12.0

### MARUTI SUZUKI INDIA

800	796	1986-94	0.3 <b>0.5</b> 0.8
-----	-----	---------	--------------------

### MASERATI ITALIA

A6 1500	1488	1946-50	15.0 <b>30.0</b> 45.0
A6 G 2000 PININ FARINA	1954	1951-53	15.0 <b>30.0</b> 45.0
A6 G54 2000 ZAGATO	1985	1954-57	20.0 <b>40.0</b> 60.0
A6 G54 2000 ALLEMANNO	1985	1954-57	12.5 <b>25.0</b> 37.5
A6 G54 2000 FRIA SPIDER	1985	1954-57	15.0 <b>30.0</b> 45.0
3500 GT COUPE TOURING CABR.	3485	1957-64	6.0 <b>12.0</b> 18.0
3500 GT SPIDER VIGNALE CABR.	3485	1959-64	9.0 <b>18.0</b> 27.0
3500 GT COUPE TOURING INIEZIONE	3485	1961-65	5.0 <b>10.0</b> 15.0
3500 GT SPIDER VIGNALE INIEZIONE	3485	1961-64	8.0 <b>16.0</b> 24.0
5000 GT	4957-4941	1960-64	25.0 <b>50.0</b> 75.0
5000 GT 2 POSTI (MISTRAL)	3485	1963-64	4.0 <b>8.0</b> 12.0
MISTRAL 3.7/4.0	3692-4014	1964-69	4.0 <b>8.0</b> 12.0
MISTRAL SPIDER 3.7/4.0	3692-4014	1964-69	10.0 <b>20.0</b> 30.0
SEBRING S3/S37/4.0 GTIS VIGN.	3485-4014	1963-69	5.0 <b>10.0</b> 15.0
GHBLS 47	4789	1966-73	7.5 <b>15.0</b> 22.5
GHBLS 47 SPIDER	4789	1969-73	12.5 <b>25.0</b> 37.5
GHBLS S	4950	1970-73	9.0 <b>18.0</b> 27.0
GHBLS SS SPIDER	4950	1970-73	15.0 <b>30.0</b> 45.0
MEXICO 4.2/4.7	4136-4789	1967-73	3.0 <b>6.0</b> 9.0
INDY 4.2/4.7/4.9	4136-4950	1969-74	25.0 <b>50.0</b> 75.0
QUATTROPORTE 4.2/4.7	4136-4789	1967-70	12.5 <b>25.0</b> 37.5
BORA 4.7/4.9	4719-4950	1971-80	5.0 <b>10.0</b> 15.0
MERAK	2965	1972-74	15.0 <b>30.0</b> 45.0
MERAK SS	2965	1975-80	16.0 <b>32.0</b> 48.0
MERAK SS	2965	1980-83	17.5 <b>35.0</b> 50.0
MERAK GT 2000	1999	1976-83	11.0 <b>22.0</b> 33.0
KHAMIN	4950	1972-83	4.0 <b>8.0</b> 12.0
QUATTROPORTE II	2965	1974-75	12.5 <b>25.0</b> 37.5
KYALAMA 4.2/4.9	4136-4950	1976-84	12.5 <b>25.0</b> 37.5
QUATTROPORTE 4.200/4.900	4136-4950	1976-84	7.5 <b>15.0</b> 22.0
QUATTROPORTE 4.900	4950	1985-90	8.5 <b>17.0</b> 25.0
QUATTROPORTE RONALE	4950	1986-91	11.0 <b>22.0</b> 33.0
BITURBO	1996	1988-83	2.0 <b>4.0</b> 6.0
BITURBO	1996	1984-87	1.5 <b>3.0</b> 4.5
BITURBO I	1996	1986-88	2.5 <b>5.0</b> 7.5
ZZZZZZE	1996-2790	1988-92	3.0 <b>6.0</b> 9.0
2.24V	1996	1988-93	3.5 <b>7.0</b> 10.0
BITURBO S	1996	1984-87	3.5 <b>7.0</b> 10.0
BITURBO SI	1996	1987-88	4.0 <b>8.0</b> 12.0
BITURBO 420	1996	1985-86	1.8 <b>3.5</b> 5.0

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000
BITURBO 420i	1996	1986-87	2.0 <b>4.0</b> 6.0
BITURBO 420i	1996	1988-90	2.0 <b>4.0</b> 6.0
422i/438V	1996	1988-92	2.5 <b>5.0</b> 7.5
424V	1996	1990-93	3.0 <b>6.0</b> 9.0
BITURBO 420 S	1996	1985-87	2.0 <b>4.0</b> 6.0
BITURBO 420 Si	1996	1987	2.3 <b>4.5</b> 6.5
BITURBO 420 Si	1996	1988-90	2.5 <b>5.0</b> 7.5
BITURBO 425	2494	1984-87	2.0 <b>4.0</b> 6.0
BITURBO 430	2790	1988-90	3.0 <b>6.0</b> 9.0
430/430 4V	2790	1991-94	3.5 <b>7.0</b> 10.0
BITURBO SPIDER	1996	1985-87	4.5 <b>9.0</b> 13.5
BITURBO SPIDER I/SPIDER 2.0	1996	1987-94	6.0 <b>12.0</b> 18.0
BITURBO SPIDER 2.8/SPIDER 2.8	2790	1990-94	7.0 <b>14.0</b> 21.0
Z38i	2790	1985-91	6.0 <b>12.0</b> 18.0
KARIF	2790	1988-92	10.0 <b>20.0</b> 30.0
SHAMAL	3217	1989-95	15.0 <b>30.0</b> 45.0
RACING	1996	1991-92	6.5 <b>13.0</b> 20.0
GHBLS	1996-2790	1992-99	4.5 <b>9.0</b> 13.5
GHBLS GT	1996	1994-97	5.5 <b>11.0</b> 16.5
GHBLS CLIP	1996	1995-97	15.0 <b>30.0</b> 45.0
QUATTROPORTE	1996	1994-98	2.5 <b>5.0</b> 7.0
QUATTROPORTE	2790-3217	1994-01	2.8 <b>5.5</b> 8.0
3200GT	3217	1998-01	9.0 <b>18.0</b> 27.0
SPYDER	4236	2001-04	13.0 <b>26.0</b> 40.0
SPYDER CAMBIOCORSA	4236	2001-04	14.0 <b>28.0</b> 42.0
COUPE	4236	2002-04	11.0 <b>22.0</b> 33.0
COUPE CAMBIOCORSA	4236	2002-04	12.0 <b>24.0</b> 36.0
QUATTROPORTE	4244	2003-04	12.5 <b>25.0</b> 35.0

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000
DJET 5	1108	1965-69	4.0 <b>8.0</b> 12.0
DJET 6	1255	1966-68	4.5 <b>9.0</b> 13.5
M55 Q/L/SK	1699	1967-73	3.8 <b>7.5</b> 11.0
BAGHEERA	1294	1973-80	2.5 <b>5.0</b> 7.5
BAGHEERA S	1294-1442	1975-80	2.8 <b>5.5</b> 8.0
BAGHEERA X	1442	1978-80	3.3 <b>6.5</b> 10.0
RANCH (TUTTI I MODELLI)	1442	1977-84	1.5 <b>3.0</b> 4.5
MURENA 1600	1592	1980-84	1.8 <b>3.5</b> 5.0
MURENA 2000	2155	1980-84	2.5 <b>4.5</b> 6.5

### MATRA FRANCIA

DJET 5	1108	1965-69	4.0 <b>8.0</b> 12.0
DJET 6	1255	1966-68	4.5 <b>9.0</b> 13.5
M55 Q/L/SK	1699	1967-73	3.8 <b>7.5</b> 11.0
BAGHEERA	1294	1973-80	2.5 <b>5.0</b> 7.5
BAGHEERA S	1294-1442	1975-80	2.8 <b>5.5</b> 8.0
BAGHEERA X	1442	1978-80	3.3 <b>6.5</b> 10.0
RANCH (TUTTI I MODELLI)	1442	1977-84	1.5 <b>3.0</b> 4.5
MURENA 1600	1592	1980-84	1.8 <b>3.5</b> 5.0
MURENA 2000	2155	1980-84	2.5 <b>4.5</b> 6.5

### MAYBACH GERMANIA

57	5515	2002-04	40.0 <b>80.0</b> 120.0
62	5515	2002-04	50.0 <b>100.0</b> 150.0

### MAZDA GIAPPONE

R12 (WANKEL 573X2)	1146	1971-73	1.5 <b>3.0</b> 4.5
R17 COUPE (WANKEL 573X2)	1146	1977-85	2.5 <b>5.0</b> 7.5
R17 COUPE (WANKEL 654X2)	1508	1985-90	3.0 <b>6.0</b> 9.0
R17 COUPE (WANKEL 654X2)	1508	1990-92	4.0 <b>8.0</b> 12.0
R17 COUPE (WANKEL 654X2)	1508	1992-97	6.0 <b>12.0</b> 18.0
R17 COUPE (WANKEL 654X2)	1508	1999-02	7.0 <b>14.0</b> 21.0
R17 TURBO CABRIO (WANKEL 654X2)	1508	1989-89	4.5 <b>9.0</b> 13.5
R17 CABRIOLET (WANKEL 654X2)	1508	1990-92	4.5 <b>9.0</b> 13.5
626 (TUTTI I MODELLI)	1587-2184	1984-86	0.5 <b>1.0</b> 1.5
626 II SERIE (TUTTI I MOD.)	1597-2184	1987-92	0.5 <b>1.0</b> 1.5
323 TURBO 16V 4WD	1840	1990-94	1.0 <b>2.0</b> 3.0
MK-5 (MIAIA)	1597-1839	1990-97	2.5 <b>5.0</b> 7.5
MK-5 (MIAIA) II SERIE	1597-1991	1997-04	3.0 <b>6.0</b> 9.0
i21	1324-1498	1990-94	0.5 <b>1.0</b> 1.5
MK-5	1598-1845	1991-94	0.8 <b>1.5</b> 2.3
R18 (WANKEL 654X2)	1508	2000-04	5.0 <b>10.0</b> 15.0
XEDOS 6	1995	1993-94	0.5 <b>1.0</b> 1.5
323 LANTIS	1324-1995	1994	0.5 <b>1.0</b> 1.5

### MC LAREN GRAN BRETAGNA

F1	6064	1993-98	100.0 <b>200.0</b> 300.0
----	------	---------	--------------------------

### MERCEDES GERMANIA

S TORPEDO	6789	1926-30	500.0 <b>1.000.0</b> 1500.0
SS TORPEDO	7045	1928-34	750.0 <b>1.500.0</b> 2.250.0
SS TORPEDO	7045	1929-33	1.750.0 <b>3.500.0</b> 5.250.0
SSXL TORPEDO	7045	1930-34	2.500.0 <b>5.000.0</b> 7.500.0
SLITIGART TORPEDO	1988-2581	1929-36	15.0 <b>30.0</b> 45.0
MANNHEIM BERLINA	3665	1929-34	17.5 <b>35.0</b> 52.5
NURBURG BERLINA	4622-4918	1928-39	22.5 <b>45.0</b> 70.0
710 GROSSER LIMOUSINE	7665	1930-43	400.0 <b>800.0</b> 1.200.0
110/200 BERLINA	1692-1949	1931-36	15.0 <b>30.0</b> 45.0
170/200 CABRIOLET	1692-1949	1931-36	27.5 <b>55.0</b> 80.0
170V BERLINA	1697	1936-44	11.5 <b>23.0</b> 35.0
290 LIMOUSINE	2867	1933-37	17.5 <b>35.0</b> 52.5
230 BERLINA	2229	1937-41	10.0 <b>20.0</b> 30.0
500K CABRIOLET	5019	1934-36	750.0 <b>1.500.0</b> 2.250.0
540K CABRIOLET	5401	1936-39	2.000.0 <b>4.000.0</b> 6.000.0
540K SPECIAL ROADSTER	5401	1936-39	3.000.0 <b>6.000.0</b> 9.000.0
170 V	1697	1947-53	10.0 <b>20.0</b> 30.0
170 D DIESEL	1767	1949-53	7.5 <b>15.0</b> 22.5
170 S SV	1767	1949	

# M QUOTAZIONI

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	+	-	+
260 E 4 Matic (W124)	2599	1987-94	10	2.0	3.0	
E 280 (W124)	2799	1993-94	10	2.0	3.0	
200 D 2500 T250 D TURBO (W124)	1997-2497	1985-94	0.5	1.0	1.5	
260 Q280 ELIMOUSINE (W124)	2599-2799	1989-95	2.0	4.0	6.0	
250D LIMOUSINE (W124)	2497	1989-94	10	2.0	3.0	
300 E (W124)	2962	1984-93	10	2.0	3.0	
300 D TD TURBO 4 Matic (W124)	2996-2998	1987-94	0.8	1.5	2.5	
300 E 4 Matic (W124)	2962	1987-95	1.3	2.5	4.0	
300 E 24 (W124)	2960	1989-95	1.3	2.5	4.0	
400 E 400 (W124)	4196	1991-94	2.0	4.0	6.0	
500 E 500 (W124)	4973	1990-95	2.8	5.5	8.0	
200 T200 T250 T200 T250 T200 T250 T200 T250	1997-2299	1986-94	0.8	1.5	2.5	
E 220 T (W124)	2199	1993-94	10	2.0	3.0	
200 TD 250 TD (W124)	1997-2497	1985-94	0.5	1.0	1.5	
E 280 T (W124)	2799	1993-94	1.3	2.5	3.5	
300 TE (W124)	2962	1986-95	1.3	2.5	3.5	
300 TE 4 Matic (W124)	2962	1987-95	1.5	3.0	4.5	
300 TE 24 (W124)	2960	1989-95	1.5	3.0	4.5	
300 TD (W124)	2996	1987-94	0.8	1.5	2.5	
300 TD TURBO 4 Matic (W124)	2998	1987-94	10	2.0	3.0	
200 GE CORTO TELONATO	1997	1986-94	3.0	6.0	9.0	
200 GE CORTO SW	1997	1986-94	3.5	7.0	10.0	
200 GE LUNGO SW	1997	1986-94	3.5	7.0	10.0	
250 GD CORTO TELONATO	2497	1987-95	3.0	6.0	9.0	
250 GD CORTO SW	2497	1987-95	3.5	7.0	10.0	
250 GD LUNGO SW	2497	1987-95	3.5	7.0	10.0	
200 GE 2000 CE 16 E Z20 CPE (W124)	1997-2199	1990-96	2.0	4.0	6.0	
250 CE (W124)	2299	1987-92	2.3	4.5	6.5	
300 CE 320 CPE 520 CPE (W124)	2962-3199	1987-96	2.5	5.0	7.5	
300 CE 24 (W124)	2960	1989-94	2.5	5.0	7.5	
E 200 E 220 CABRIOLET (W124)	1997-2199	1993-97	5.0	10.0	15.0	
300 S20 CE 24 CABR. E 320 CABR.	2960-3199	1991-96	5.5	11.0	16.5	
280 S/SEL (W116)	2746	1972-79	2.0	4.0	6.0	
500 SE 450 SE (W116)	3499-4520	1972-79	2.5	5.0	7.5	
350 SE 450 SEL (W116)	3499-4520	1973-79	2.8	5.5	8.0	
450 SEL 63 (W116)	6854	1975-80	6.5	13.0	20.0	
300 S20 TURBODIESEL (W116)	2998	1977-80	10	2.0	3.0	
280 S/SEL (W126)	2746	1979-82	0.8	1.5	2.5	
280 S/SEL (W126)	2746	1985-86	1.0	2.0	3.0	
380 S/SEL (W126)	3839	1979-82	10	2.0	3.0	
380 S/SEL (W126)	3839	1983-86	1.3	2.5	3.5	
500 S/SEL (W126)	4973	1979-82	10	2.0	3.0	
500 S/SEL (W126)	4973	1983-88	1.3	2.5	3.5	
500 S/SEL (W126)	4973	1989-91	1.5	3.0	4.5	
260 SE (W126)	2599	1986-90	10	2.0	3.0	
300 SE (W126)	2962	1986-88	1.3	2.5	3.5	
300 SE (W126)	2962	1989-91	1.5	3.0	4.5	
420 SE (W126)	4196	1986-90	1.3	2.5	3.5	
560 SE (W126)	5547	1988-90	2.0	4.0	6.0	
560 SE (W126)	5547	1986-88	1.8	3.5	6.0	
560 SE (W126)	5547	1989-91	2.3	4.5	7.0	
300 SD S14 TURBODIESEL (W126)	2998	1989-87	0.8	1.5	2.5	
280 S100 S20 SE (W140)	2799-3199	1991-98	10	2.0	3.0	
S 300 TD (W140)	2996	1997-98	10	2.0	3.0	
300 SD TURBO S 3500 TURBO (W140)	3449	1992-96	10	2.0	3.0	
420 SE (W140)	4196	1991-98	1.5	3.0	4.5	
500 SE (W140)	4973	1991-98	1.8	3.5	5.0	
600 SE (W140)	5987	1991-98	2.5	5.0	7.5	
380 SEC (W126)	3839	1987-86	4.0	8.0	12.0	
420 SEC (W126)	4196	1986-92	4.5	9.0	13.5	
500 SEC (W126)	4973	1987-87	5.0	10.0	15.0	
500 SEC (W126)	4973	1988-92	5.0	10.0	15.0	
560 SEC (W126)	5547	1988-87	6.0	12.0	18.0	
560 SEC (W126)	5547	1988-92	6.0	12.0	18.0	
420 S20 S COUPE (CL W140)	4196-4973	1982-98	1.5	3.0	4.5	
600 S COUPE (CL W140)	5987	1992-98	2.5	5.0	7.5	
280 SL (R107)	2746	1974-75	7.5	15.0	22.5	
280 SL (R107)	2746	1975-80	8.0	16.0	24.0	
280 SL (R107)	2746	1980-85	8.5	17.0	25.0	
280 SL (C107)	2746	1974-81	5.5	11.0	16.5	
300 SL (R107)	2962	1985-89	8.5	17.0	25.0	
350 SL (R107)	3499	1977-75	11.0	22.0	33.0	
350 SL (R107)	3499	1975-80	10.0	20.0	30.0	
350 SL (C107)	3499	1977-80	6.0	12.0	18.0	
380 SL (R107)	3839	1980-85	11.0	22.0	33.0	
380 SL (C107)	3839	1980-81	5.5	11.0	16.5	
420 SL (R107)	4196	1985-89	12.0	24.0	36.0	
450 SL (R107)	4520	1975-75	12.0	24.0	36.0	
450 SL (R107)	4520	1975-80	11.0	22.0	33.0	
450 SL (C107)	4520	1975-80	6.0	12.0	18.0	
450 SL S (C107)	4973-5025	1978-80	7.5	15.0	22.5	
500 SL (C107)	4973	1980-81	7.0	14.0	21.0	
500 SL (R107)	4973	1980-85	12.0	24.0	36.0	
500 SL (R107)	4973	1985-89	15.0	26.0	39.0	
560 SL (R107)	5547	1985-89	14.0	28.0	42.0	
SL 280 V6 (R129)	2799	1998-01	7.0	14.0	21.0	
280 SL S1 280 24 (R129)	2799	1993-98	6.0	12.0	18.0	
SL S1 24 S1 300 24 (R129)	2960	1989-95	5.0	10.0	15.0	
SL S20 SL S20 24 (R129)	3199	1993-98	6.5	13.0	20.0	
SL S20 V6 (R129)	3199	1998-01	7.5	15.0	22.5	
500 SL (R129)	4973	1989-98	7.0	14.0	21.0	

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	+	-	+
SL 500 V8 (R129)	4966	1998-01	8.0	16.0	24.0	
600 SL S1 600 (R129)	5987	1992-01	8.5	17.0	25.0	
60 AMG (R129)	5996	1997-00	10.0	20.0	30.0	
300 GE CORTO TELONATO SW	2960	1990-94	3.5	7.0	10.0	
300 GE LUNGO SW	2960	1990-94	4.0	8.0	12.0	
320 GE CORTO TELONATO SW	3899	1995-04	4.0	8.0	12.0	
320 GE LUNGO SW	3899	1995-04	4.5	9.0	13.5	
350 GD G300 TD CORTO TEL SW	3449	1991-97	3.0	6.0	9.0	
350 GD G300 TD LUNGO SW	3449	1991-97	3.5	7.0	10.0	
500 GE V8	4973	1993-94	5.5	11.0	16.5	
G36 AMG	3606	1995-97	5.5	11.0	16.5	
C180/200/220 (W202)	1799-2199	1993-94	0.8	1.5	2.5	
C200 D/220 D/Z50 D (W202)	1997-2497	1993-94	0.5	1.0	1.5	
C240 V6 (W202)	2598	1997-00	10	2.0	3.0	
C280 (W202)	2799	1993-97	1.3	2.5	3.5	
C280 V6 (W202)	2799	1997-00	1.3	2.5	3.5	
C230 COMPRESSOR (W202)	2250	1995-98	1.3	2.5	3.5	
C36 AMG (W202)	3606	1994-97	4.0	8.0	12.0	
C43 AMG (W202)	4266	1997-00	4.0	8.0	12.0	
C230 COMPRESSOR (W202)	2250-2295	1996-00	1.5	3.0	4.5	
C240 T V6 (W202)	2598	1997-00	1.5	3.0	4.5	
C280 T (W202)	2799	1996-97	1.5	3.0	4.5	
C280 T V6 (W202)	2799	1997-00	1.5	3.0	4.5	
C43 T AMG (W202)	4266	1997-00	4.3	8.5	12.0	
E 320 (W210)	3899	1995-97	1.3	2.5	3.5	
E 420 (W210)	4196	1995-97	1.8	3.5	5.0	
E 430 V8 (W210)	4266	1997-01	2.0	4.0	6.0	
E 280 V6 320 V6 (W210)	2799-3199	1997-01	1.5	3.0	4.5	
E 280 S20 V6 4 Matic (W210)	2799-3199	1997-01	1.8	3.5	5.0	
E 50 AMG (W210)	4973	1995-97	4.0	8.0	12.0	
E 55 AMG (W210)	5439	1997-01	5.0	10.0	15.0	
E 320 T (W210)	3899	1996-97	1.5	3.0	4.5	
E 280 T V6 S20 T V6 (W210)	2799-3199	1997-01	2.0	4.0	6.0	
E 320 T 4 Matic (W210)	3899	1997-01	2.3	4.5	6.5	
E 420 T (W210)	4196	1996-97	2.3	4.5	6.5	
E 430 T V8 (W210)	4266	1997-01	2.5	5.0	7.5	
CLK 200/200 K/230 K (C208)	1998-2295	1997-01	2.0	4.0	6.0	
CLK 320 (C208)	3899	1997-01	2.5	5.0	7.5	
CLK 430 (C208)	4266	1997-01	3.0	6.0	9.0	
CLK 200/230/230 K CABRIO (A208)	1998-2295	1998-01	3.5	7.0	10.0	
CLK 320 V6 CABRIO (A208)	3899	1998-01	4.0	8.0	12.0	
CLK 55 AMG (C208)	5439	1999-01	5.5	11.0	16.5	
SLK 200/200 K/230 K	1998-2295	1996-03	3.0	6.0	9.0	
SLK 320 V6	3899	2000-03	4.0	8.0	12.0	
SLK 32 AMG	3899	2001-03	5.0	10.0	15.0	
ML 230	2295	1997-01	2.0	4.0	6.0	
ML 270 CDI	2688	2000-04	2.0	4.0	6.0	
ML 320 CDI	3199-3724	1997-04	2.5	5.0	7.5	
ML 400 CDI	2001	2001-04	2.5	5.0	7.5	
ML 430	4266	1997-01	3.0	6.0	9.0	
ML 500	5439	2001-04	3.5	7.0	10.0	
ML 55 AMG	5439	2000-04	5.0	10.0	15.0	
S 280 S20 (W220)	2799-3199	1998-03	1.5	3.0	4.5	
S 350 S40 S50 (W220)	4266-4966	1998-04	2.0	4.0	6.0	
S 600 (W220)	5786	1999-04	2.5	5.0	7.5	
S 320 CDI (W220)	3222	1999-04	1.5	3.0	4.5	
S 400 CDI (W220)	3996	2000-04	1.5	3.0	4.5	
S 55 K AMG (W220)	5439	2002-04	7.0	14.0	21.0	
S 65 K AMG (W220)	5980	2003-04	7.5	15.0	22.5	
CLK GTR	6898	1998-00	15.00	30.00	45.00	
G 290 TD CORTO TEL SW	2874	2000-01	3.5	7.0	10.0	
G 290 TD LUNGO SW	2874	2000-01	4.0	8.0	12.0	
G 300 TD CORTO TEL SW	2996	1996-00	3.0	6.0	9.0	
G 300 TD LUNGO SW	2996	1996-00	3.5	7.0	10.0	
G 270 CDI CORTO TEL SW	2688	2000-04	3.5	7.0	10.0	
G 270 CDI LUNGO SW	2688	2000-04	4.0	8.0	12.0	
G 400 CDI CORTO TEL SW	3996	2000-04	4.5	9.0	13.5	
G 400 CDI LUNGO SW	3996	2000-04	5.0	10.0	15.0	
G 500 V8 CORTO TEL SW	4966	1998-04	6.0	12.0	18.0	
G 500 V8 LUNGO SW	4966	1998-04	6.5	13.0	19.5	
G 55 AMG	5439	1998-04	7.5	15.0	22.5	
G 55 AMG COMPRESSOR	5439	2004	10.0	20.0	30.0	
CL 500 (C125)	4966	1999-04	4.5	9.0	13.5	
CL 600 (C125)	5786	1999-04	5.0	10.0	15.0	
CL 55 AMG (C125)	5439	1999-04	5.5	11.0	16.5	
CL 65 AMG (C125)	5980	2003-04	6.0	12.0	18.0	
C240 V6 (W205)	2597	2000-04	1.3	2.5	3.5	
C320 V6 (W205)	3899	2000-04	1.5	3.0	4.5	
C32 AMG (W205)	3899					

Modello cm<sup>3</sup> Anni Euro x 000

**MITSUBISHI** GIAPPONE

GALANT D/TURBO D	2347	1980-86	0.4	0.8	12
GALANT/GALANT TURBO	1597-2350	1985-87	0.5	1.0	15
PAJERO (I SERIE)	1997-2972	1982-90	1.8	3.5	50
PAJERO D/TD (I SERIE)	2347-2477	1982-91	1.5	3.0	45
PAJERO WAGON (I SERIE)	1997-2972	1983-90	1.8	3.5	50
PAJERO WAGON D/TD (I SERIE)	2477-2835	1983-90	1.5	3.0	45
PAJERO 3.0 V6 (I SERIE)	2972	1988-91	2.0	4.0	60
PAJERO TD (II SERIE)	2477-2835	1991-99	2.0	4.0	60
PAJERO 2.4 2.6 (II SERIE)	2359-2555	1991-99	1.5	3.0	45
PAJERO V6/V6 GDI (II SERIE)	2972-3497	1991-99	2.5	5.0	75
COLT (TUTTI I MOD.)	1299-1499	1985-87	0.5	1.0	15
COLT II SERIE (TUTTI I MOD.)	1299-1595	1987-91	0.4	0.8	12
COLT TURBO	1598	1985-87	0.8	1.5	23
COLT GT116V (TURBO)	1595	1987-91	0.8	1.5	23
COLT II SERIE (TUTTI I MOD.)	1299	1987-94	0.5	1.0	15
3000GT	2972	1990-00	3.5	7.0	100
3000GT SPIDER	2972	1995-00	4.0	8.0	120
LANCER GS EVO III	1997	1992-94	5.5	11.0	165
LANCER GS EVO III V	1997	1995-97	6.5	13.0	200
LANCER GS EVO VEVO VIEVO VII	1997	1998-02	7.5	15.0	22.5
LANCER GS EVO VIII	1997	2003-04	8.0	16.0	24.0
GALANT/GALANT VR-4 TURBO	1735-1997	1987-91	0.5	1.0	15
PAJERO IO (PININ)	1854	1998-04	1.5	3.0	45
PAJERO IO (PININ) GDI	1999	2000-04	1.5	3.0	45
PAJERO SPORT	2972-3497	1996-99	1.8	3.5	50
PAJERO SPORT TD	2835	1996-99	1.5	3.0	45
PAJERO SPORT (I SERIE)	2972-3497	1999-04	2.0	4.0	60
PAJERO SPORT TD (I SERIE)	2477-3200	1999-04	1.8	3.5	50
PAJERO TD (II SERIE)	2477-3497	1999-04	2.0	4.0	60
PAJERO V6 (II SERIE)	2972-3800	1999-04	2.5	5.0	75
ECLIPSE	1735-1997	1992-95	0.8	1.5	23
ECLIPSE (II SERIE)	1996-1997	1994	1.0	2.0	30
SPACE RUNNER	1854-1997	1991-94	0.5	1.0	15
SPACE WAGON	1854-1997	1991-94	0.5	1.0	15
SPACE WAGON TD	1796-1998	1991-94	0.5	1.0	15

**MORGAN** GRAN BRETAGNA

THREEWHEELER (JAP)	980-1096	1979-39	15.0	30.0	450
THREEWHEELER (BLACKBURN)	1098	1930-39	14.0	28.0	420
THREEWHEELER (MATCHLESS)	990	1954-39	15.0	30.0	450
F4F-ZIP SUPER THREWE (FORD EPSA)	953-1072	1952-52	12.5	25.0	38.0
4/4 (DAL 1946-4/4) (CLIMAX/SPECIAL)	1021-2167	1936-51	15.0	30.0	450
4/4 SERIES II (FORD 100E)	1172	1955-60	12.5	25.0	38.0
4/4 SERIES III (FORD 105E)	997	1960-61	12.5	25.0	38.0
PLUS 4 (FLAT RACK) (WINGUARD)	2088	1950-54	15.0	30.0	450
4/4 SERIES IV (FORD 109E)	1340	1968-63	15.5	31.0	460
4/4 SERIES V (FORD 114E)	1498	1963-68	15.5	31.0	460
4/4 1600 (FLAT FORD KENT/CVHEED)	1584-1599	1968-93	15.0	30.0	450
4/4 1800 (FORD)	1796	1995-04	16.0	32.0	48.0
PLUS 4 (COMLED) (VANG/TR2/TR3/TR4)	1991-2138	1954-69	16.5	33.0	50.0
PLUS 4 SUPER SPORTS (TR3/TR4)	1991-2138	1961-68	17.5	35.0	50.0
PLUS 4 (F4F) ROVER	1994-1995	1985-99	17.5	35.0	50.0
PLUS 8 (ROVER P6/MOSS)	3528	1968-72	17.5	35.0	50.0
PLUS 8 (ROVER P6)	3528	1972-76	18.0	36.0	54.0
PLUS 8 (ROVER SD1 CARB)	3528	1976-86	18.0	36.0	54.0
PLUS 8 (ROVER SD1 INIEZ)	3528	1984-90	18.0	36.0	54.0
PLUS 8 (RANGE ROVER)	3946-4532	1989-04	20.0	40.0	60.0
PLUS 4 PLUS (TR4)	2138	1964-65	17.5	35.0	50.0
AERO 8	4398	2000-04	21.0	42.0	63.0

**MORRIS** GRAN BRETAGNA

MINOR BERLINA	847	1929-34	4.5	9.0	135
EIGHT BERLINA	918	1935-48	4.0	8.0	120
TEN BERLINA	1292-1530	1935-48	3.5	7.0	100
OXFORD TORPEDO/BERLINA	2062-2555	1927-35	5.0	10.0	150
COWLEY TORPEDO/BERLINA	1938	1931-35	6.0	12.0	180
MINOR	918	1948-50	2.8	5.5	80
MINOR	918	1951-53	2.5	5.0	75
MINOR TRAVELLER	803	1952-56	3.5	7.0	100
MINOR CONVERTIBLE	918	1951-52	4.5	9.0	135
MINOR	803	1953-56	2.5	5.0	75
MINOR CONVERTIBLE	803	1953-56	4.5	9.0	135
MINOR 1000	948-1098	1956-71	2.8	5.5	80
MINOR 1000 TRAVELLER	948-1098	1956-68	3.8	7.5	110
MINOR 1000 CONVERTIBLE	948-1098	1956-68	5.0	10.0	150
OXFORD/OXFORD TRAVELLER	1476-1489	1949-59	2.3	4.5	70
OXFORD P/PARINA (BERL E TRAV)	1622	1960-70	2.3	4.5	70
MINI MINOR	848	1959-64	5.0	10.0	150
MINI MINOR	848	1964-67	3.0	6.0	90
MINI TRAVELLER LEGNO	848	1968-70	4.0	8.0	120
MINI TRAVELLER METALLICA	848	1965-70	3.0	6.0	90
MINI COOPER	997	1962-64	7.5	15.0	225
MINI COOPER	998	1964-67	6.5	13.0	200
MINI COOPER TIPO S	1071	1963-64	8.5	17.0	250
MINI COOPER S	970	1964-65	10.0	20.0	300
MINI COOPER S	1275	1964-67	10.0	20.0	300
MINI COOPER MK2	998	1968-69	7.5	15.0	225
MINI COOPER S/MK2/MK3	1275	1968-70	10.0	20.0	300
MINI MOKE (AUS)	998	1966-69	5.0	10.0	150

Modello cm<sup>3</sup> Anni Euro x 000

1100	1098	1964-67	1.3	2.5	4.0
1100 MK2	1098	1967-74	1.3	2.5	4.0
1100/1300 COUNTRYMAN	1098-1275	1966-74	1.5	3.0	45
1800	1798	1966-68	1.0	2.0	30
1800 MK2	1798	1968-74	1.0	2.0	30

**MOSKVITCH** RUSSIA

ZISZ(2140)	1357-1479	1974-90	0.5	1.0	15
ZISZ(2157)	1357-1479	1974-87	0.4	0.8	12
Z41 (ALEKO)	1479-1690	1987-91	0.3	0.5	0.8
IS4-Z26	1479	1987-91	0.3	0.5	0.8

**NISSAN** GIAPPONE

DATSUN 240Z/26	2595	1969-75	7.0	14.0	210
DATSUN 260Z/280 (TUTTE)	2565-2735	1975-78	5.0	10.0	150
DATSUN 280Z/2XZ/2	2735	1978-81	4.0	8.0	120
PATROL	2753-3956	1980-95	1.5	3.0	45
PATROL TURBODIESEL	3246	1983-95	1.5	3.0	45
SAFARI/PATROL GR	4169	1988-97	1.8	3.5	50
SAFARI/PATROL GR	4479	1997-99	2.3	4.5	65
SAFARI/PATROL GR	4479	1999-04	3.0	6.0	90
SAFARI/PATROL GR TD	2826-4169	1988-97	1.8	3.5	50
SAFARI/PATROL GR TD	2826-4169	1997-99	2.3	4.5	65
SAFARI/PATROL GR TD	2826-4169	1999-04	3.0	6.0	90
200/240 SX	1809-2388	1989-94	1.0	2.0	30
300 ZX	2960	1990-97	4.0	8.0	120
350Z	3498	2003-04	5.0	10.0	150
350Z ROADSTER	3498	2004	6.0	12.0	180
TERRANO/PATFINDER	2589-3275	1988-97	1.5	3.0	45
TERRANO II	2389-2960	1992-02	1.5	3.0	45
TERRANO II TD	2664-2955	1992-04	1.5	3.0	45
PATFINDER	3275-3498	1997-04	2.0	4.0	60
PATFINDER TD	2664-3153	1997-02	2.0	4.0	60
MICRA	997-1275	1992-94	0.5	1.0	15
MICRA CABRIOLET	1275	1997-98	1.0	2.0	30
SKYLINE GTS-T	1998	1989-91	1.5	3.0	45
SKYLINE GTR	2568	1989-91	2.5	5.0	75
PRIMERA (TUTTI I MOD.)	1596-1998	1990-94	0.5	1.0	15
PRIMERA 4WD (TUTTI I MOD.)	1998	1990-94	0.5	1.0	15
PRIMERA SW (TUTTI I MOD.)	1596-1998	1990-94	0.5	1.0	15
PRIMERA D/TD	1973	1992-94	0.5	1.0	15
FIGARO	988	1991-92	5.0	10.0	150
PRANIE	1974-2388	1988-94	0.5	1.0	15
SERENA	1597-1998	1993-94	0.5	1.0	15
SERENA D/TD	1973	1993-94	0.5	1.0	15
MURANO	3498	2003-04	2.5	5.0	75

**NSU** GERMANIA

SPORT COUPE	583-598	1959-67	5.0	10.0	150
SPIDER WANKEL	500	1964-67	10.0	20.0	300
PRINZ VIII/II	585	1958-61	3.8	7.5	110
PRINZ 44L	598	1961-73	2.5	5.0	75
PRINZ 1000 L/S/C	996	1963-73	2.3	4.5	65
TIPTOP/TIO SC	1085-1177	1965-67	2.5	5.0	75
1000 TT	1085	1965-68	6.0	12.0	180
1000 TTS	996	1967-71	10.0	20.0	300
1200/1200 C	1177	1967-73	2.5	5.0	75
1200 TTT/TTS	1177	1968-72	6.0	12.0	180
RO 80 (WANKEL 47XZ)	994	1967-77	4.0	8.0	120

**OM** ITALIA

46P (TUTTI I MODELLI)	1496-1622	1922-34	12.5	25.0	380
66S (SUPERBA) (TUTTI I MOD.)	1997-2200	1923-34	50.0	100.0	1500

**OPEL** GERMANIA

ADMIRAL (ANTEGUERRA)	3626	1958-39	6.0	12.0	180
KAPITAEN (ANTEGUERRA)	2473	1938-40	4.0	8.0	120
KAPITAEN	2473	1948-50	2.5	5.0	75
KAPITAEN	2473	1951-53	2.3	4.5	65
KAPITAEN	2473	1954-55	2.0	4.0	60
KAPITAEN	2473	1955-57	2.0	4.0	60
KAPITAEN	2473	1958-59	2.3	4.5	65
KAPITAEN	2586-2605	1959-63	2.0	4.0	60
OLYMPIA	1288	1953-57	3.5	7.0	100
OLYMPIA (CL 38)	1488	1938-40	3.5	7.0	100
OLYMPIA (TUTTI I MOD.)	1488	1947-52	2.8	5.5	80
OLYMPIA CABRIOLET	1488	1950-52	3.5	6.5	100
OLYMPIA REKORD (TUTTI I MOD.)	1488	1953-55	2.0	4.0	60
OLYMPIA REKORD (TUTTI I MOD.)	1488	1956-57	2.0	4.0	60
OLYMPIA REKORD CABRIOLET	1488	1954-57	2.8	5.5	80
OLYMPIA REKORD (TUTTI I M.)	1488-1680	1958-60	2.0	4.0	60
OLYMPIA REKORD CABRIOLET	1488-1680	1959-60	2.8	5.5	80
1200	1196	1959-62	1.8	3.5	50
REKORD	1488-1680	1960-63	2.0	4.0	60
REKORD CABRIOLET	1680	1961-62	2.8	5.5	80
REKORD (1500/1700/1900/2600)	1488-2605	1963-65	1.8	3.5	50
REKORD (1500/1700/1900/2600)	1488-2605	1965-66	1.5	3.0	45
REKORD CABRIOLET	1680-2605	1963-65	2.3	4.5	70
REKORD C (1500/1700/1900/2600)	1492-2239	1966-71	1.3	2.5	4.0

Modello cm<sup>3</sup> Anni Euro x 000

REKORD C CABRIOLET	1492-2239	1967-71	2.0	4.0	60
KADETT	1074	1936-37	4.0	8.0	120
KADETT/KADETT SPECIAL	1074	1938-40	3.5	7.0	100
KADETT/KADETT A (TUTTI I M.)	995	1962-65	1.8	3.5	50
KADETT B (TUTTI I MOD.)	1078-1897	1965-73	1.0	2.0	30
KADETT C (TUTTI I MOD.)	995-1896	1973-79	0.8	1.5	23
KADETT 1900/2000 G/TE	1897-1979	1976-79	5.0	10.0	150
KADETT D (TUTTI I MOD.)	995-1584	1979-84	0.5	1.0	15
KADETT D DIESEL (TUTTI I M.)	1598	1982-84	0.5	1.0	15
KADETT G/TE	1796	1983-84	0.8	1.5	23
KADETT E (TUTTI I MOD.)	1196-1998	1984-91	0.5	1.0	15
KADETT E D/TURBOD. (TUTTI I M.)	1488-1700	1984-91	0.5	1.0	15

# QUOTAZIONI

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	1	2	3
MONTEREY	3059-3165	1992-98	1.3	2.5	3.5	3.5
MONTEREY II SERIE	2999-3494	1998-99	1.8	3.5	5.0	5.0
SINTRA 3.0 V6 24V	2962	1996-99	0.8	1.5	2.3	2.3
ASTRA OPC	1998	1999-01	1.3	2.5	3.5	3.5
ASTRA COUPE (TUTTI I MOD.)	1796-2198	2000-04	0.8	1.5	2.3	2.3
ASTRA COUPE 2.2 TD	2171	2002-04	0.5	1.0	1.5	1.5
ASTRA CABRIOLET (TUTTI I MOD.)	1598-2198	2001-04	1.3	2.5	3.5	3.5
ASTRA CABRIOLET 2.2 TD	2171	2002-04	1.0	2.0	3.0	3.0
BZS PS	2000	1920-24	5.0	10.0	15.0	15.0
14/38 PS	3450	1919-24	6.0	12.0	18.0	18.0
21/55 PS	5646	1919-24	9.0	18.0	27.0	27.0
30/75 PS	7795	1920-24	10.0	20.0	30.0	30.0
41/25 PS	951	1924-26	6.0	12.0	18.0	18.0
41/4 PS	1018	1924-25	5.0	10.0	15.0	15.0
41/6 PS	1018	1926-28	5.0	10.0	15.0	15.0
42/0 PS	1018	1929-31	5.0	10.0	15.0	15.0
7/54 PS	1735	1927-28	4.3	8.5	13.0	13.0
8/40 PS	1916	1928-30	4.3	8.5	13.0	13.0
10/40 PS (MODELL 80)	2620	1925-29	5.0	10.0	15.0	15.0
12/50 PS (MODELL 90)	3160	1927-28	5.0	10.0	15.0	15.0
15/60 PS (MODELL 100)	3882	1927-28	6.0	12.0	18.0	18.0
14/50 PS	3640	1929-30	6.0	12.0	18.0	18.0
16/60 PS	4170	1929	6.5	13.0	20.0	20.0
24/110 PS REGENT	5972	1928-29	10.0	20.0	30.0	30.0
1 LITER	1790	1931-33	4.5	9.0	13.5	13.5
1 LITER	995	1935	5.0	10.0	15.0	15.0
1.2 LITER REGENT/1.2 LG	1195	1931-35	4.0	8.0	12.0	12.0
P4	1075	1935-37	4.0	8.0	12.0	12.0
1.3 LITER	1288	1934-35	4.0	8.0	12.0	12.0
6	1952	1934-37	5.0	10.0	15.0	15.0
SUPER 6	2475	1937-38	5.0	10.0	15.0	15.0
ZAFIRA 2.0 TURBO OPC	1998	2001-04	1.5	3.0	4.5	4.5
SPEEDSTER	2198	2001-04	7.0	14.0	21.0	21.0
SPEEDSTER TURBO	1998	2003-04	7.5	15.0	22.5	22.5
CORSAD (II SERIE)	1196-1389	1993-94	0.5	1.0	1.5	1.5
CORSAD/TD (I SERIE)	1488	1993-94	0.5	1.0	1.5	1.5
SIGNUM 3.2 V6	3175	2005-04	1.0	2.0	3.0	3.0
TIGRA TWIN TOP 16V	1364-1796	2004	1.3	2.5	3.5	3.5

## OSCA ITALIA

1600 GT ZAGATO	1568	1960-65	75.0	150.0	220.0
----------------	------	---------	------	-------	-------

## PAGANI ITALIA

ZONDA C12	7291	2000-04	90.0	180.0	270.0
ZONDA C12S	7291	2003-04	100.0	200.0	300.0
ZONDA ROADSTER	7291	2003-04	125.0	250.0	375.0

## PANHARD FRANCIA

4 CILINDRI TORPEDO	3180	1920-29	9.0	18.0	27.0
6 CILINDRI LIMOUSINE	1830-3507	1927-30	12.5	25.0	38.0
8 CILINDRI LIMOUSINE	5084	1930-35	17.5	35.0	50.0
DYNAMIC 130/140/160 BERL.	2516-3854	1936-39	12.5	25.0	38.0
DYNAMIC 100/110/120/130	610-854	1947-53	3.0	6.0	9.0
DYNAMIC CABRIOLET	851	1957-59	5.0	10.0	15.0
DYNAMIC	851	1959-59	2.8	5.5	8.0
DYNAMIC JUNIOR CABRIOLET	845-851	1952-56	5.0	10.0	15.0
PL17/PL17 TIGRE	851	1959-62	3.5	6.5	10.0
PL17/B CABRIOLET (TIGRE)	848-851	1946-65	6.0	12.0	18.0
17/17 BREAK	848	1963-65	2.5	5.0	7.5
17/81/81	848	1963-65	2.8	5.5	8.5
24 81/81	848	1964-67	3.0	6.0	9.0
24 BT (TIGRE)	848	1964-67	3.5	7.0	11.0
24 C COUPE	848	1963-67	5.0	10.0	15.0
24 CT COUPE TIGRE	848	1963-67	6.0	12.0	18.0
CD RALLYE	848	1963-65	17.5	35.0	50.0

## PANTHER GRAN BRETAGNA

KALLISTA	1598-2792	1982-94	5.0	10.0	15.0
----------	-----------	---------	-----	------	------

## PEGASO SPAGNA

Z102	2472-3178	1951-58	125.0	250.0	350.0
Z102 SPIDER	2472-3178	1951-58	175.0	350.0	500.0

## PEKING CINA

B1.212	2445	1971-82	1.0	2.0	3.0
--------	------	---------	-----	-----	-----

## PEUGEOT FRANCIA

5 CV 172 (TUTTI I MODELLI)	66-7495	1922-29	7.5	15.0	22.5
201 (TUTTI I MODELLI)	1021-1465	1929-37	8.0	16.0	24.0
301 (TUTTI I MODELLI)	1465	1932-36	7.0	14.0	21.0
401 (TUTTI I MODELLI)	1720	1934-35	8.0	16.0	24.0
601 BERLINA/LIMOUSINE	2148	1934-35	9.0	18.0	27.0
402 LIMOUSINE	1991-2142	1935-40	8.0	16.0	24.0
402 BERLINA LEGERE	1991-2142	1937-40	7.0	14.0	21.0
202 BERLINA	1153	1938-49	5.0	10.0	15.0
302 BERLINA	1758	1936-58	6.0	12.0	18.0
205	1290	1948-60	3.5	7.0	10.5
205 DECAPPOTABILE	1290	1948-54	1.0	2.0	3.0
205 FAMILIALE	1290	1948-60	4.5	9.0	13.5
205 COUPE	1290	1952-60	10.0	20.0	30.0

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	1	2	3
205 CABRIOLET	1290	1951-60	22.5	45.0	65.0	65.0
405	1290-1468	1955-66	4.5	9.0	13.5	13.5
405 DIESEL	1816	1960-66	2.0	4.0	6.0	6.0
405 FAMILIALE	1290-1468	1957-62	2.5	5.0	7.5	7.5
405 FAMILIALE D	1816	1960-62	2.3	4.5	6.5	6.5
405 CABRIOLET	1468	1957-67	22.5	45.0	60.0	60.0
404	1618	1960-75	2.5	5.0	7.5	7.5
404 SUPERLUSO INIEZIONE	1618	1964-68	2.5	5.0	7.5	7.5
404 DIESEL	1948	1964-76	1.5	3.0	4.5	4.5
404 BREAK FAMILIALE	1618	1962-71	2.5	5.0	7.5	7.5
404 FAMILIALE/COMMERCIALE D	1816-1948	1963-72	1.5	3.0	4.5	4.5
404 COUPE CARB/INIEZ	1618	1962-68	6.0	12.0	18.0	18.0
404 CABRIOLET CARB/INIEZ	1618	1961-68	7.5	15.0	22.5	22.5
204 BERLINA	1130	1965-76	1.0	2.0	3.0	3.0
204 DIESEL	1255	1968-76	0.8	1.5	2.3	2.3
204 BREAK	1130	1965-76	1.0	2.0	3.0	3.0
204 BREAK DIESEL	1255	1968-76	0.8	1.5	2.3	2.3
204 COUPE	1130	1966-70	3.0	6.0	9.0	9.0
204 CABRIOLET	1130	1966-70	3.8	7.5	11.0	11.0
304 BERLINA	1288	1969-80	0.8	1.5	2.3	2.3
304 DIESEL	1357	1976-79	0.5	1.0	1.5	1.5
304 BREAK	1288	1970-80	0.8	1.5	2.3	2.3
304 BREAK DIESEL	1357-1548	1976-80	0.5	1.0	1.5	1.5
304 COUPE	1288	1971-75	3.0	6.0	9.0	9.0
304 CABRIOLET	1288	1971-75	3.5	7.0	10.0	10.0
504	1796-1971	1968-83	1.3	2.5	3.5	3.5
504 DIESEL	1948-2504	1971-84	1.0	2.0	3.0	3.0
504 BREAK FAMILIALE	1971	1971-83	1.3	2.5	3.5	3.5
504 BREAK FAMILIALE D	1948-2504	1972-84	1.0	2.0	3.0	3.0
504 COUPE	1796-1971	1969-74	4.0	8.0	12.0	12.0
504 CABRIOLET	1796-1971	1969-74	7.5	15.0	22.5	22.5
504 COUPE 2000	1971	1978-83	4.0	8.0	12.0	12.0
504 COUPE V6	2664	1975-83	6.0	12.0	18.0	18.0
504 CABRIOLET 2000	1971	1978-83	7.5	15.0	22.5	22.5
504 CABRIOLET V6	2664	1975-77	12.5	25.0	35.0	35.0
104 BERLINA	954-1219	1972-88	0.8	1.5	2.3	2.3
104 ZILZER	954-1124	1973-88	0.5	1.0	1.5	1.5
104 ZS	1360	1975-85	1.3	2.5	3.5	3.5
205 (TUTTI I MODELLI)	954-1905	1983-94	1.0	2.0	3.0	3.0
205 DTD (TUTTI I MODELLI)	1769-1905	1983-94	0.5	1.0	1.5	1.5
205 RALLYE	1294	1988-92	2.5	5.0	7.5	7.5
205 GTI (05 CV)/GTI (115 CV)	1580	1984-92	2.5	5.0	7.5	7.5
205 GTI 19	1905	1987-94	3.0	6.0	9.0	9.0
205 C11/C CABRIOLET	1124-1560	1986-95	2.5	5.0	7.5	7.5
205 1.6 C11 CABRIOLET	1580	1986-92	4.0	8.0	12.0	12.0
205 1.9 C11 CABRIOLET	1905	1992-94	4.0	8.0	12.0	12.0
205 TURBO 16	1775	1985-86	45.0	90.0	130.0	130.0
106 (TUTTI I MODELLI)	954-1560	1991-94	0.5	1.0	1.5	1.5
106 D (TUTTI I MODELLI)	1360	1992-94	0.5	1.0	1.5	1.5
106 RALLYE	1294	1994-96	1.0	2.0	3.0	3.0
106 RALLYE II SERIE	1587	1996-98	1.0	2.0	3.0	3.0
106 XSI	1587	1994	0.8	1.5	2.3	2.3
305 BERLINA (TUTTI I MODELLI)	1290-1905	1978-88	0.5	1.0	1.5	1.5
305 DIESEL (TUTTI I MODELLI)	1548-1905	1979-88	0.5	1.0	1.5	1.5
305 BREAK (TUTTI I MODELLI)	1290-1905	1978-89	0.5	1.0	1.5	1.5
305 BREAK DIESEL (TUTTI I MOD.)	1548-1905	1979-89	0.5	1.0	1.5	1.5
309 (TUTTI I MODELLI)	1118-1905	1985-92	0.5	1.0	1.5	1.5
309 D TURBO (TUTTI I MODELLI)	1769-1905	1986-92	0.5	1.0	1.5	1.5
309 GTI/G16	1905	1987-92	1.5	3.0	4.5	4.5
405 (TUTTI I MODELLI)	1360-1998	1987-94	0.5	1.0	1.5	1.5
405 DIESEL/TURBO	1769-1905	1988-94	0.5	1.0	1.5	1.5
405 BREAK (TUTTI I MOD.)	1360-1998	1988-94	0.5	1.0	1.5	1.5
405 BREAK D/TURBO	1769-1905	1988-94	0.5	1.0	1.5	1.5
405 M16	1905-1998	1987-95	1.5	3.0	4.5	4.5
405 T16	1998	1992-95	2.5	5.0	7.5	7.5
405 X4	1905-1998	1989-94	0.8	1.5	2.3	2.3
505 (TUTTI I MODELLI)	1796-2165	1979-92	0.5	1.0	1.5	1.5
505 D/TURBO (TUTTI I M.)	2304-2498	1979-91	0.5	1.0	1.5	

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000	+	-	+
911 CARRERA 4 CABRIOLET (995)	3600-3746	1994-98	15,0	30,0	45,0	
911 GT2 (995)	3600	1995-98	50,0	60,0	90,0	
911 TURBO 3000	2994	1975-77	22,5	45,0	65,0	
911 TURBO 3300	3299	1977-79	22,5	45,0	65,0	
911 TURBO 3500	3299	1980-86	22,5	45,0	65,0	
911 TURBO 3300 TARGA	3299	1987-90	24,0	48,0	72,0	
911 TURBO 3300 CABRIOLET	3299	1987-90	25,0	50,0	75,0	
911 TURBO 33	3299	1990-92	19,0	38,0	57,0	
911 TURBO 3.6	3600	1992-94	17,5	35,0	50,0	
911 TURBO 3.6 (995)	3600	1995-98	19,0	38,0	57,0	
912	1582	1965-68	10,0	20,0	30,0	
912 TARGA	1582	1966-68	11,0	22,0	33,0	
912 E 2000	1971	1975	12,0	24,0	36,0	
9244 MARCE	1984	1975-77	1,5	3,0	4,5	
9245 MARCE	1984	1977-85	1,8	3,5	5,0	
924 TURBO (1701/77 CV)	1984	1978-84	3,0	6,0	9,0	
924 TURBO CARRERA GT	1984	1979-80	9,0	18,0	27,0	
924 S	2479	1985-88	2,5	5,0	7,5	
944	2479	1982-87	2,0	4,0	6,0	
944	2681	1988-89	2,5	5,0	7,5	
944 S	2479	1986-87	2,5	5,0	7,5	
944 S	2479	1988	3,0	6,0	9,0	
944 S2	2990	1989-91	3,5	7,0	10,0	
944 S2 CABRIOLET	2990	1989-91	5,0	10,0	15,0	
944 TURBO	2479	1985-88	3,5	7,0	10,0	
944 TURBO	2479	1989-91	4,0	8,0	12,0	
944 TURBOS	2479	1987	4,5	9,0	13,5	
944 TURBOS	2479	1988-89	4,5	9,0	13,5	
968	2990	1991-94	4,0	8,0	12,0	
968 CABRIOLET	2990	1991-94	6,0	12,0	18,0	
968 TURBO S	2990	1992-94	5,0	10,0	15,0	
928	4474	1977-82	3,5	7,0	10,0	
928 S	4664	1979-86	4,5	9,0	13,5	
928 S4	4957	1986-88	5,5	11,0	16,5	
928 S4	4957	1988	6,0	12,0	18,0	
928 S4 SM	4957	1986-88	5,5	11,0	16,5	
928 S4 AUTOMATICA	4957	1989-92	6,0	12,0	18,0	
928 GT	4957	1989-92	6,5	13,0	20,0	
928 GT S/GTS AUTOMATICA	5397	1992-95	6,0	12,0	18,0	
959	2850	1987-88	12,50	25,00	37,50	
BOXSTER	2480-2687	1996-04	6,0	12,0	18,0	
BOXSTER S	3179	1999-04	7,0	14,0	21,0	
911 CARRERA (996)	3387	1997-01	10,0	20,0	30,0	
911 CARRERA 4 (996)	3387	1998-01	11,0	22,0	33,0	
911 CARRERA CABRIOLET (996)	3387	1998-01	11,5	23,0	35,0	
911 GT1	3164	1997-98	17,50	35,00	52,50	
911 GTS (996)	3600	1999-01	3,00	6,00	9,00	
911 GTS (996)	3600	2003-04	32,5	65,0	100,0	
911 TURBO 3.6 (996)	3600	2000-04	14,0	28,0	42,0	
911 CARRERA 3.6 (996)	3596	2002-04	11,0	22,0	33,0	
911 CARRERA 4.3.6 (996)	3596	2002-04	12,0	24,0	36,0	
911 CARRERA 4S (996)	3596	2002-04	15,0	30,0	45,0	
911 CARRERA TARGA 3.6 (996)	3596	2002-04	12,5	25,0	37,0	
911 CARRERA CABRIOLET 3.6 (996)	3596	2002-05	15,0	30,0	45,0	
911 GT2 (996)	3600	1998-02	45,0	90,0	135,0	
911 GT2 (996)	3600	2002-04	50,0	100,0	150,0	
CAYENNE 3.2 V6	3889	2003-04	4,0	8,0	12,0	
CAYENNE 3.4 V8	4511	2003-04	5,0	10,0	15,0	
CAYENNE TURBO 4.5 V8	4511	2003-04	7,5	15,0	22,5	
CARRERA GT	5735	2004	15,00	30,00	45,00	

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000	+	-	+
MAGNUM 4X4	1995	1984-88	10	2,0	3,0	
MAGNUM 4X4 TO FIAT	2445	1984-90	10	2,0	3,0	
MAGNUM VIP V6	2494	1986-90	1,5	2,5	3,5	
MAGNUM TURBODIESEL VM	2395-2500	1991-95	10	2,0	3,0	
2.4 TD BMW (MAGNUM)	2443	1988-90	10	2,0	3,0	
3.5 BMW (MAGNUM)	3430	1988-90	15	3,0	4,5	

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000	+	-	+
REGAL J/III/VI/VI	747	1952-62	20	4,0	6,0	
REGAL S/2S	598	1962-68	15	3,0	4,5	
REGAL 3/50	701	1968-75	1,8	3,5	5,0	
BUG (BOND)	701-748	1970-74	2,3	4,5	7,0	
ROBIN ROBIN MKII	748-848	1973-94	10	2,0	3,0	
REBEL	598	1964-67	0,5	1,0	1,5	
REBEL MKII	701-748	1967-75	0,5	1,0	1,5	
REBEL MKII STATE	701-748	1967-75	0,5	1,0	1,5	
SABRE 4	1703	1961-64	4,0	8,0	12,0	
SABRE 4 CONVERTIBLE	1703	1962-64	5,0	10,0	15,0	
SABRE 6	2535	1964-66	5,0	10,0	15,0	
SABRE 6 CONVERTIBLE	2535	1964-66	6,0	12,0	18,0	
SCMI PAR GT SE4	2535	1964-66	4,0	8,0	12,0	
SCMI PAR GT SE4/SE4B/SE4C	2495-2994	1966-70	3,5	7,0	11,0	
SCMI PAR GTE SE5	2994	1968-75	3,0	6,0	9,0	
SCMI PAR GTE SE6	2792-2994	1975-86	2,5	5,0	7,5	
SCMI PAR GIC	2792	1980-86	3,0	6,0	9,0	
SCMI PAR SS/VI/SS/SABRE	1296-1809	1984-94	2,0	4,0	6,0	

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000	+	-	+
<b>RENAULT FRANCIA</b>						
10 CV LIMOUSINE	2050	1919-23	6,5	13,0	20,0	
6 CV TORPEDO	950	1922-28	5,0	10,0	15,0	
NINFINANNI BERLINA	950	1925-29	5,0	10,0	15,0	
PRIMAQUATRE BERLINA	2120	1931-39	5,0	10,0	15,0	
VIVAQUATRE	2120	1931-39	5,0	10,0	15,0	
MONAQUATRE	1299-1465	1932-35	5,0	10,0	15,0	
JUVAQUATRE	1005	1937-48	4,5	9,0	13,5	
4 CV CYLUSO	760	1947-51	3,0	6,0	9,0	
4 CV GRANLUSSO CABRIOLET	747	1950-61	3,5	7,0	10,0	
4 CV AFFAIRES SPORT	747	1952-61	3,5	7,0	10,0	
FREGATE (TUTTI I MODELLI)	1996-2141	1952-60	2,5	4,5	7,0	
COLORALE PRARIE SAVANE	1996-2385	1955-55	2,0	4,0	6,0	
DOMAINE MANJOR BREAK	214	1955-60	2,0	4,0	6,0	
JUVAQ DAUPHINOISE BREAK	845-1005	1951-60	2,0	4,0	6,0	
DAUPHINE	845	1956-65	1,8	3,5	5,5	
DAUPHINE 1095	845	1962-65	3,5	7,0	10,0	
DAUPHINE GORDINI	845	1958-67	5,0	10,0	15,0	
ONDINE	845	1961-62	2,0	4,0	6,0	
ONDINE GORDINI	845	1961-62	5,0	10,0	15,0	
FLORIDE	845	1959-62	3,0	6,0	9,0	
FLORIDE CABRIOLET IS CABRIOLET	845-956	1959-63	3,5	7,0	10,0	
CARAVELLE CARAVIN OOCARAVS	956-1108	1962-67	3,8	7,5	11,3	
CARAVELLE OOCABR IS CABR	1108	1963-67	4,0	8,0	12,0	
808 MAJOR BS	956-1108	1962-75	2,0	4,0	6,0	
808 GORDINI	1108-1235	1965-70	7,5	15,0	22,5	
10 MAJOR	1108-1289	1966-71	10	2,0	3,0	
3	605	1961-64	2,5	4,5	6,5	
4 (TUTTI I MODELLI)	747-845	1961-67	2,5	5,0	7,5	
4 (TUTTI I MODELLI)	747-845	1967-74	2,5	4,5	7,0	
4 (TUTTI I MODELLI)	782-845	1974-78	1,8	3,5	5,0	
4 (TUTTI I MODELLI)	782-1108	1978-84	1,5	3,0	4,5	
5 (TUTTI I MODELLI)	845-1397	1972-84	0,8	1,5	2,3	
5 ALPINE	1397	1976-82	2,5	5,0	7,5	
5 ALPINE TURBO	1397	1981-84	3,0	6,0	9,0	
5 TURBO	1397	1980-82	2,0	5,0	7,5	
5 TURBO 2	1397	1983-85	2,00	4,00	6,00	
5 RODEO	1108	1981-87	1,8	3,5	5,0	
4 FRIG	956	1987	3,0	6,0	9,0	
SUPER 5 (TUTTI I MODELLI)	956-1397	1984-94	0,5	1,0	1,5	
SUPER 5 GT TURBO	1397	1985-91	2,5	5,0	7,5	
SUPER 5 TD GTD	1596	1985-94	0,5	1,0	1,5	
6 (TUTTI I MODELLI)	845-1108	1969-78	0,5	1,0	1,5	
9 (TUTTI I MODELLI)	1108-1721	1981-89	0,5	1,0	1,5	
9 TD GTD TDDE	1596	1983-89	0,5	1,0	1,5	
9 TURBO	1397	1985-89	1,5	2,5	3,5	
11 (TUTTI I MODELLI)	1108-1721	1983-89	0,5	1,0	1,5	
11 TD GTD TDDE	1596	1984-89	0,5	1,0	1,5	
11 TURBO	1397	1983-89	1,5	2,5	3,5	
12 (TUTTI I MODELLI)	1289	1970-78	0,5	1,0	1,5	
12 GORDINI	1545	1971-74	6,0	12,0	18,0	
14 (TUTTI I MODELLI)	1218-1560	1976-83	0,5	1,0	1,5	
15 (TUTTI I MODELLI)	1289-1545	1971-78	1,0	2,0	3,0	
17/177 (TUTTI I MODELLI)	1565-1647	1971-78	1,5	2,5	3,5	
16 L7 TL7S	1470-1545	1965-74	1,0	2,0	3,0	
16 TX	1647	1975-77	1,5	2,5	3,5	
18 BERLINA	1397-1995	1978-86	0,5	1,0	1,5	
18 TD GTD TURBO D	2068	1980-86	0,5	1,0	1,5	
18 BREAK	1397-1995	1979-86	0,5	1,0	1,5	
18 BREAK TD GTD TURBO D	2068	1980-86	0,5	1,0	1,5	
18 TURBO (110 CV)	1545	1983-85	1,5	2,5	3,5	
18 TURBO (725 CV)	1545	1983-85	1,5	2,5	3,5	
18 BREAK 4x4	1647-1995	1983-86	0,5	1,0	1,5	
19 (TUTTI I MODELLI)	1390-1794	1988-94	0,5	1,0	1,5	
19 TD	1870	1988-94	0,5	1,0	1,5	
19 CHAMADE (TUTTI I MOD.)	1390-1794	1990-94	0,5	1,0	1,5	
19 CHAMADE DTD	1870	1990-94	0,5	1,0	1,5	
19 1.8 16 V 1.5	1764	1990-95	0,8	1,5	2,3	
19 1.8 16 V CABRIOLET	1764	1990-95	1,5	2,5	3,5	
20 (TUTTI I MODELLI)	1647-2145	1975-84	0,5	1,0	1,5	
20 TD GTD TURBODIESEL	2068	1979-83	0,5	1,0	1,5	
21 (TUTTI I MODELLI)	1721-2145	1986-93	0,5	1,0	1,5	
21 NEVADA (TUTTI I MODELLI)	1721-2145	1986-94	0,5	1,0	1,5	
21 TD GTD TURBO D TURBO DX	2068	1986-93	0,5	1,0	1,5	
21 NEVADA DTD GTD TURBO D	1870-2068	1986-94	0,5	1,0	1,5	
21 NEVADA 4x4	1995-2145	1988-93	0,5	1,0	1,5	
21 ZL TURBO	1995	1987-93	1,5	3,0	4,5	
21 ZL TURBO QUADRA	1995	1990-93	1,5	3,0	4,5	
25 (TUTTI I MODELLI)	1995-2849	1984-92	0,5	1,0	1,5	
25 V6 TURBO	2458	1985-92	0,8	1,5	2,3	
25 V6 TURBO BAICARA	2458	1990-92	1,0	2,0	3,0	
25 TD GTD TURBO D TURBO DK	2068	1985-92	0,5	1,0	1,5	
30 TS/IX	2664	1974-84	0,8	1,5	2,3	
30 DIESEL TURBO	2068	1988-93	0,5	1,0	1,5	
ESPACE	1995	1984-90	0,8	1,5	2,3	
ESPACE TURBO DDX	2068	1984-90	0,5	1,0	1,5	
ESPACE QUADRA	1995-2145	1988-90	0,5	1,0	1,5	
ESPACE II SERIE	1995-2849	1991-96	0,5	1,0	1,5	
ESPACE TD II SERIE	2068	1991-96	0,5	1,0	1,5	
ESPACE QUADRA II SERIE	1995-2145	1991-96	0,8	1,5	2,3	

Modello</
-----------

# M QUOTAZIONI

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000
SILVER SPUR LIGHTTURBO	6750	1996-98	15,5 27,0 40,0
FLYING SPUR	6750	1994-96	16,0 32,0 48,0
TOURING LIMOUSINE	6750	1991-98	25,0 50,0 75,0
TOURING LIMOUSINE LIGHTTURBO	6750	1996-98	27,5 55,0 80,0
SILVER SERAPH	5399	1998-02	17,5 35,0 50,0
PARK WARD	5399	2000-02	30,0 60,0 90,0
CORNICHE	6750	2000-02	42,5 85,0 125,0
PHANTOM	6449	2003-04	60,0 120,0 180,0

## ROYAL GRAN BRETAGNA

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000
H BERLINA/LIMOUSINE	1571/1901	1935-40	6,0 12,0 18,0
16 BERLINA/LIMOUSINE	2025/2147	1935-40	6,0 12,0 18,0
20 BERLINA/LIMOUSINE	2512-2565	1935-40	6,0 12,0 18,0
P5.60	1595	1948-49	3,5 7,0 10,0
P5.75	2103	1948-49	4,0 8,0 12,0
P4.60	1997	1955-59	4,0 8,0 12,0
P4.75	2103	1949-54	4,3 8,5 13,0
P4.75	2250	1954-56	4,0 8,0 12,0
P4.80	2286	1959-62	3,5 7,0 10,0
P4.90	2638	1955-59	3,8 7,5 11,0
P4.95	2625	1962-64	3,8 7,5 11,0
P4100	2625	1959-62	4,0 8,0 12,0
P4105	2638	1956-59	4,0 8,0 12,0
P4110	2625	1962-64	4,5 9,0 13,5
P5.3 LITRI	2995	1958-62	4,0 8,0 12,0
P5.3 LITRI MK2	2995	1962-65	4,0 8,0 12,0
P5.3 LITRI MK2 COUPE	2995	1965-65	5,0 10,0 15,0
P5.3 LITRI MKS	2995	1965-67	4,0 8,0 12,0
P5.3 LITRI MKS COUPE	2995	1965-67	5,0 10,0 15,0
P5.3.5 LITRI V8	3532	1967-75	5,0 10,0 15,0
P5.3.5 LITRI V8 COUPE	3532	1967-75	5,5 11,0 16,5
P6.2000 SC	1978	1963-76	2,5 4,5 6,5
P6.2000 TC	1978	1967-76	2,5 5,0 7,5
P6.3500 V8 AUTOMATICA V8 S	3528-3532	1968-76	3,5 7,0 10,0
P6.2200 S/C TC	2285	1974-76	2,5 5,0 7,5
MINI (TUTTI I MODELLI)	998-1275	1989-00	1,5 3,0 4,5
MINI BRITISH OPEN CLASSIC	1275	1992-96	2,0 4,0 6,0
MINI COOPER	1275	1990-00	2,5 5,0 7,5
MINI COOPER SPORTS PACK	1275	1997-00	3,0 6,0 9,0
MINI CABRIOLET	1275	1991-96	4,0 8,0 12,0
100 (TUTTI I MODELLI)	1113-1396	1990-94	0,5 1,0 1,5
114 GIUGIA	1396	1990-97	0,8 1,5 2,3
100 1.4 GT116V	1396	1990-94	0,8 1,5 2,3
1117/14 CABRIOLET	1113-1396	1993-96	1,0 2,0 3,0
215/216	1542-1598	1984-89	0,4 0,8 1,2
2000 (SD1)	1994	1982-86	0,5 1,0 1,5
2500/2600S (SD1)	2350	1977-86	0,5 1,0 1,5
2600/2600S (SD1)	2597	1977-86	0,8 1,5 2,3
3500 (SD1)	3528	1977-82	1,0 2,0 3,0
3500 V8/SE (SD1)	3528	1978-82	1,0 2,0 3,0
3500 WANDEN PLASJ (SD1)	3528-3532	1980-86	1,3 2,5 3,5
3500 VITESSE (SD1)	3528-3532	1982-86	1,3 2,5 3,5
2400 SD TURBO (SD1)	2395	1982-86	0,5 1,0 1,5
820/825	1996-2494	1986-92	0,5 1,0 1,5
827 S/SLS/STERLING/VITESSE	2675	1988-92	0,5 1,0 1,5
827 RASBACK/VITESSE	2675	1988-92	0,8 1,5 2,3
294 S/SLS/GSI 16V	1396	1989-94	0,5 1,0 1,5
296 GSI/GTI 16V	1590	1989-94	0,5 1,0 1,5
296 GTI 16V TWIN CAM	1590	1991-94	0,8 1,5 2,3
218 DIESEL/TURBOD	1769-1905	1993-94	0,5 1,0 1,5
220 16V COUPE COUPE	1590-1795	1992-98	0,8 1,5 2,3
220 TURBO 16V COUPE	1994	1992-96	1,0 2,0 3,0
241/26 16V CABR/CABRIOLET	1896-1950	1992-98	1,0 2,0 3,0
820 T COUPE TURBO COUPE I (KV6)	1994	1992-98	1,3 2,5 3,5
827 V6 24V COUPE (KV6)	2675	1992-96	1,0 2,0 3,0
800/25 V6 24V COUPE (KV6)	2497	1996-98	1,0 2,0 3,0
825 COUPE TD (KV6)	2500	1992-97	1,0 2,0 3,0
820 16V/16V TURBO (W6)	1994	1992-94	0,5 1,0 1,5
827 V6 24V (KV6)	2675	1992-96	0,5 1,0 1,5
800/25 V6 24V (KV6)	2497	1996-98	0,5 1,0 1,5
75.25 V6 24V	2497	1998-05	0,8 1,5 2,3
75.25 V6 24V ESTATE	2497	2000-05	1,0 2,0 3,0
75 V8 (II SERIE)	4601	2004	2,5 5,0 7,5
414 S/SLS/16V	1396	1990-94	0,5 1,0 1,5
416 GSI/GTI 16V	1590	1990-94	0,5 1,0 1,5
418 DIESEL/TURBOD	1769-1905	1993-94	0,5 1,0 1,5
620 (TUTTI I MODELLI)	1996-2259	1993-94	0,5 1,0 1,5
620 II	1994	1994	0,8 1,5 2,3
620 TDI	1994	1994	0,5 1,0 1,5
75.25 V6 24V (IIS)	2497	2004	1,0 2,0 3,0
75.25 V6 24V ESTATE (IIS)	2497	2004	1,3 2,5 3,5

## SAAB SVEZIA

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000
92	764	1950-52	4,0 8,0 12,0
92B	764	1955-56	3,0 6,0 9,0
93	748	1956-57	2,5 5,0 7,5
93B	748	1958-60	2,3 4,5 6,5
95 SW	841	1960-68	2,5 5,0 7,5
95 V4 SW	1498	1967-78	2,3 4,5 6,5
96	841	1960-68	2,0 4,0 6,0
96 V4	1498	1967-80	1,8 3,5 5,0

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000
750 GRAN TURISMO	748	1958-59	4,0 8,0 12,0
SONETT I/IV4	1498	1967-69	4,0 8,0 12,0
SONETT III	1698	1970-74	4,0 8,0 12,0
99 (TUTTI I MODELLI)	1985	1971-80	0,8 1,5 2,3
99 BMS	1985	1976-80	1,0 2,0 3,0
99 TURBO	1985	1977-78	2,0 4,0 6,0
900 (TUTTI I MODELLI)	1985-2119	1978-93	0,5 1,0 1,5
900 TURBO (TUTTI I MODELLI)	1985	1978-86	1,8 3,5 5,0
900 TURBO (TUTTI I MODELLI)	1985	1987-93	1,3 2,5 3,5
900 TURBO 16 (TUTTI I MODELLI)	1985	1988-93	1,5 3,0 4,5
900 TURBO 16 CABRIOLET	1985	1985-93	2,5 5,0 7,5
900 II SERIE (TUTTI I MODELLI)	1985-2498	1993-94	0,8 1,5 2,3
900 TURBO 16 I.S. (TUTTI I MODELLI)	1985-2498	1993-97	1,3 2,5 3,5
900 TURBO 16 CABRIOLET I.S.	1985-2498	1994-97	2,5 5,0 7,5
9000 TURBO 16V/CD/3.0 V6	1985-2962	1985-97	0,5 1,0 1,5
9000 TURBO 16V/4 PORTE	1985-2290	1988-96	0,5 1,0 1,5
93.3.0 V6 24V/AERO	2962	1997-05	1,0 2,0 3,0
93.3 TURBO AERO	2290	1999-04	1,0 2,0 3,0
93.3.0 V6 24V WAGON/AERO	2962	1998-05	1,3 2,5 3,5
93.3 TURBO AERO WAGON	2290	1999-04	1,3 2,5 3,5
93.3P TURBO/AERO	1985	1998-02	0,5 1,0 1,5
93.3 TURBO VIGGEN	2290	1999-02	1,0 2,0 3,0
93 CABRIOLET/AERO	1985-2290	1998-02	2,0 4,0 6,0
93 CABRIOLET VIGGEN	2290	1999-02	2,5 5,0 7,5
93.2 TURBO AERO (IIS)	1998	2002-04	1,0 2,0 3,0
93.2 TURBO CABRIOLET (IIS)	1998	2003-04	3,0 6,0 9,0

## SAMAS ITALIA

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000
YETI	845905	1968-75	3,3 6,5 10,0

## SEAT SPAGNA

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000
MARBELLA	845905	1982-93	0,5 1,0 1,5
FLORA	903-1438	1982-85	0,4 0,8 1,2
IBIZA (TUTTI I MODELLI)	903-1675	1984-93	0,5 1,0 1,5
IBIZA DIESEL	1714	1984-92	0,4 0,8 1,2
IBIZA II SERIE (TUTTI I MOD.)	1043-1984	1993-94	0,5 1,0 1,5
IBIZA II SERIE D/TD (TUTTI I MOD.)	1896	1993-94	0,5 1,0 1,5
RONDA	1195-1995	1979-86	0,4 0,8 1,2
RONDA DIESEL	1714	1980-86	0,5 0,5 0,8
MALAGA	1195-1468	1985-91	0,3 0,5 0,8
MALAGA DIESEL	1714	1985-91	0,3 0,5 0,8
IBIZA GT (CUPRA)	1984	1993-99	0,8 1,5 2,3
IBIZA GT (CUPRA)	1788	1999-01	0,8 1,5 2,3
IBIZA FR	1788	2001-08	1,5 2,3 3,0
TOLEDO	1595-1984	1994-94	0,4 0,8 1,2
TOLEDO D/TD	1896	1991-94	0,4 0,8 1,2
CORDOBA (TUTTI I MODELLI)	1591-1984	1993-94	0,5 1,0 1,5
CORDOBA D/TD	1896	1993-94	0,5 1,0 1,5
LEON I 8 TURBO (CUPRA) 2.8 V6	1788-2791	2000-04	1,0 2,0 3,0

## SIATA ITALIA

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000
208 CS	1996	1952-54	15,0 30,0 45,0
600	635	1956-60	5,0 10,0 15,0
1500 TS	1408	1962-66	3,5 7,0 11,0
1500 TS COUPE MICHELOTTI	1408	1962-64	4,0 8,0 12,0
1600 TS COUPE MICHELOTTI	1587	1964-66	4,0 8,0 12,0
SPRING 850 SPIDER	845	1967-70	5,0 10,0 15,0

## SIMCA/TALBOT FRANCIA

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000
6 CV BERLINA	995	1955-57	6,0 12,0 18,0
6 CV CABRIOLET	995	1955-57	7,5 15,0 22,5
5 (3 CV)	569	1936-48	4,0 8,0 12,0
8 (TIO) BERLINA	1089	1938-49	4,5 9,0 13,5
ARONDE 9	1221	1951-55	2,0 4,0 6,0
ARONDE (TUTTI I MODELLI)	1290	1956-64	2,3 4,5 6,5
ARONDE PLEIN CIEL COUPE	1290	1957-62	2,8 5,5 8,0
ARONDE OCEANE CABRIOLET	1290	1957-62	3,8 7,5 12,0
VEDETTE (TUTTI I MODELLI)	2351	1955-62	2,8 5,5 8,0
ARIANE (TUTTI I MODELLI)	1290-2351	1957-63	2,3 4,5 6,5
1000 (TUTTI I MODELLI)	777-1118	1961-72	1,0 2,0 3,0
1000 COUPE BERTONE	944	1962-67	3,5 7,0 10,0
1200 S COUPE	1204	1967-71	4,0 8,0 12,0
1000 (TUTTI I MODELLI)	997-1118	1973-78	0,8 1,5 2,3
1000 RALLYE	1118	1970-71	3,0 6,0 9,0
1000 RALLYE 1	1294	1972-76	4,0 8,0 12,0
1000 RALLYE 2	1294	1972-77	4,5 9,0 13,5
1500/1500	1290-1475	1963-66	1,0 2,0 3,0
1500/1500 CANADA BREAK	1290-1475	1965-66	1,3 2,5 3,5
1501/1501	1290-1475	1967-76	0,8 1,5 2,3
1501/1501 CANADA BREAK	1290-1475	1967-76	1,0 2,0 3,0
1100 (TUTTI I MODELLI)	944-1294	1967-82	0,5 1,0 1,5
1100 BREAK (TUTTI I MOD.)	944-1294	1968-80	0,5 1,0 1,5
1100 TI	1294	1974-78	0,8 1,5 2,3
CHRYSLER 160/180/200 LITRI	1639-1988	1971-79	0,5 1,0 1,5
HORIZON (TUTTI I MODELLI)	1118-1442	1977-86	0,5 1,0 1,5
HORIZON L/D/SD	1905	1983-86	0,5 1,0 1,5
1507/1308/1309/1510	1294-1592	1975-84	0,5 1,0 1,5
SOLARA (TUTTI I MODELLI)	1294-1592	1980-86	0,5 1,0 1,5
SOLARA D	1905	1984-86	0,5 1,0 1,5
TAGORA (TUTTI I MODELLI)	2155-2849	1980-84	0,5 1,0 1,5

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000
TAGORADT	2304	1980-84	0,5 1,0 1,5
SAMBA	954-1360	1981-86	0,4 0,8 1,2
SAMBA CABRIOLET	954-1360	1982-86	0,8 1,5 2,3
SAMBA RALLYE	1219-1360	1982-86	0,8 1,5 2,3

## SINGER GRAN BRETAGNA

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000
GAZELLE	1497	1955-67	2,3 4,5 7,0
GAZELLE CONVERTIBLE	1497	1955-62	3,8 7,5 12,0
VOGLIE	1725	1961-66	1,8 3,5 5,5
CHAMOS	875	1964-70	1,5 3,0 4,5

## SKODA REPUBBLICA CECA

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000
1200	1221	1952-59	2,0 4,0 6,0
140/145	1089-1221	1958-61	2,3 4,5 7,0
FELICIA	1089-1221	1959-64	2,5 5,0 7,5
OCTAVIA BERLINA (COMBI)	1089-1221	1959-71	1,8 3,5 6,0
1000 MB/MBG/MBX	988	1964-69	0,8 1,5 2,3
1100 MB/MBX	1107	1967-69	0,8 1,5 2,3
1000 TIO/120S/130 RS	1046-1289	1968-80	0,5 1,0 1,5
105/120/130 (TUTTI I M.)	1046-1289	1976-90	0,4 0,8 1,2
GARDERAPIDE	1074-1289	1981-90	0,5 1,0 1,5
FAVORIT	1153-1289	1988-94	0,4 0,8 1,2
FORMAN	1289	1990-94	0,4 0,8 1,2
4R	1944	1928-30	7,5 15,0 22,5
6R	2916	1929-30	10,0 20,0 30,0
422			

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000	1	2	3
LEGACY OUTBACK 2.0 TURBO 16V 4WD	1994	1997-04	1.0	2.0	3.0	
LEGACY OUTBACK H6 3.0	2999	2000-04	1.3	2.5	3.5	
FORESTER (TUTTI I MOD.)	1994-2457	1997-02	0.8	1.5	2.3	
FORESTER TURBO (II SERIE)	1994	2002-04	1.3	2.5	3.5	
M80	758	1992-93	0.4	0.8	1.2	

## SUNBEAM GRAN BRETAGNA

1640	3016	1919-24	14.0	28.0	42.0
24/2460/2470	4524	1919-24	16.0	32.0	48.0
14	1954	1921-24	5.0	10.0	15.0
12	1598	1924-26	5.0	10.0	15.0
14/40	2020	1924-27	6.0	12.0	18.0
16/50	2540	1924	14.0	28.0	42.0
20/60	3101	1924-27	15.0	30.0	45.0
3 LITRE	2916	1926-31	20.0	40.0	60.0
30/90	4826	1926-29	25.0	50.0	75.0
16	2035-2195	1927-33	10.0	20.0	30.0
20	2916-3317	1927-33	12.5	25.0	37.5
25	3617	1927-33	14.0	28.0	42.0
35	5447	1929	30.0	60.0	90.0
20	2194-2916	1933-35	15.0	26.0	39.0
25	3517	1934-35	15.0	30.0	45.0
DAWN	1627	1934-35	7.5	15.0	22.5
3 LITRE	3101	1938-40	10.0	20.0	30.0
4 LITRE	4086	1938-40	12.5	25.0	38.0
TEN SALOON	1184	1938-40	4.0	8.0	12.0
TEN TOURER/DHC	1184	1938-40	6.0	12.0	18.0
2 LITRE SALOON	1944	1939-48	5.0	10.0	15.0
2 LITRE TOURER/DHC	1944	1939-48	7.0	14.0	21.0
80	1184	1948-50	4.0	8.0	12.0
80 DHC	1184	1948-50	5.0	10.0	15.0
90POMK1190 MK IIA	1944-2267	1948-54	5.0	10.0	15.0
90POMK1190 MK IIA DHC	1944-2267	1948-54	6.0	12.0	18.0
MK IIA MK II S	2267	1954-57	5.0	10.0	15.0
MK II DHC	2267	1954-57	6.5	13.0	20.0
ALPINE IIA/MK III	2267	1955-55	7.5	15.0	22.5
RAPIER	1390	1955-58	2.8	5.5	8.5
RAPIER III/IIIA	1494-1592	1958-65	3.0	6.0	9.0
RAPIER III/IIIA CONVERTIBILE	1494-1592	1958-65	4.0	8.0	12.0
RAPIER IV/V	1592-1725	1963-67	3.5	6.5	10.0
NEW RAPIER	1725	1967-76	1.5	3.0	4.5
RAPIER H120	1725	1968-76	1.8	3.5	5.5
ALPINE	1725	1969-76	1.5	2.5	4.0
ALPINE	1494	1959-60	7.0	14.0	21.0
ALPINE I/II/III/IV	1592-1725	1960-68	6.0	12.0	18.0
TIGER 260	4261	1964-67	20.0	40.0	60.0
TIGER 289	4757	1967	16.0	32.0	48.0
VENEZIA	1592	1963-65	10.0	20.0	30.0
IMP	875	1964-76	1.8	3.5	5.5
STILETTO	875	1967-72	2.0	4.0	6.0

## SUZUKI GIAPPONE

L10 JIMNI	359	1970-73	1.8	3.5	5.0
L150	539	1970-80	1.5	3.0	4.5
L80	797	1975-80	1.8	3.5	5.0
SJ410/415/SAMURAI	657-1524	1981-04	1.8	3.5	5.0
VITARA/VITARA TD	1590-1998	1988-98	1.0	2.0	3.0
VITARA WAGON/WAGON TD	1590-1998	1991-98	1.3	2.5	3.5
X-90	1590	1996-00	2.0	4.0	6.0
GRAND VITARA (TUTTI I MOD.)	1590-2757	1998-04	1.5	3.0	4.5
JIMNY/JIMNY CABRIOLET	1298	1998-04	1.8	3.5	5.0
SWIFT CABRIOLET	1298	1992-94	0.8	1.5	2.3
BALENO (TUTTI I MODELLI)	1299-1590	1994	0.5	1.0	1.5

## TALBOT LAGO FRANCIA

SPECIAL COUPE	3996	1936-39	65.0	130.0	200.0
SPECIAL CABRIOLET	3996	1936-39	75.0	150.0	225.0
SS COUPE	3996	1937-39	75.0	150.0	225.0
SS CABRIOLET	3996	1937-39	90.0	180.0	270.0
T26 RECORD	4482	1946-55	20.0	40.0	60.0
T26 GS GRAND SPORT	4482	1948-53	27.5	55.0	85.0
T26 GS GRAND SPORT	4482	1953-55	30.0	60.0	90.0
T4 L5 SPORT 2500	2491	1953-57	20.0	40.0	60.0

## TALBOT/SUNBEAM GRAN BRETAGNA

SUNBEAM (TUTTI I MODELLI)	928-1295	1977-81	0.5	1.0	1.5
SUNBEAM II	1592	1979-81	2.0	4.0	6.0
SUNBEAM LOTUS	2174	1979-81	7.5	15.0	22.0

## TOYOTA GIAPPONE

E140	3878	1960-70	3.5	7.0	10.0
E140/41/42/43/45	2977-3878	1971-79	2.5	5.0	7.5
E155 SW	3878	1967-70	2.8	5.5	8.0
E155 SW	2977-3878	1971-79	2.5	4.5	6.5
E160 SW	3431-4228	1980-82	2.3	4.5	6.5
LAND CRUISER SW FJ4J	3955-3980	1983-86	2.5	5.0	7.5
HILUX	1968-2188	1979-82	1.0	2.0	3.0
BLIZZARD	2188-2446	1980-91	1.0	2.0	3.0
LAND CRUISER I SERIE	2977-4228	1979-85	2.0	4.0	6.0
LAND CRUISER II SERIE	2446-4164	1985-93	2.3	4.5	6.5

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000	1	2	3
LAND CRUISER II	2446-4164	1985-96	2.0	4.0	6.0	
LAND CRUISER 80/80 TD	4164-4477	1989-97	2.5	5.0	7.5	
LAND CRUISER JF	2694-3378	1996-03	2.5	5.0	7.5	
LAND CRUISER JF TD	2982	1996-03	2.0	4.0	6.0	
4 RUNNER	2566-2958	1987-96	1.5	3.0	4.5	
4 RUNNER TD	2446	1989-96	2.0	4.0	6.0	
4 RUNNER (I SERIE)	2694-3378	1996-03	2.0	4.0	6.0	
4 RUNNER TD (II SERIE)	2982	1996-03	2.5	5.0	7.5	
RAV 4 3P/5P/CABRIO	1998	1994-00	1.0	2.0	3.0	
CELICA V SERIE	1587-1998	1985-89	0.8	1.5	2.3	
CELICA CABRIOLET IV SERIE	1998	1986-89	1.5	3.0	4.5	
CELICA TURBO 4WD IV SERIE	1998	1986-89	1.8	3.5	5.0	
CELICA 1.6/2.0 GT V SERIE	1587-1998	1989-93	0.8	1.5	2.3	
CELICA CABRIOLET V SERIE	1998	1989-93	1.5	3.0	4.5	
CELICA 2.0 TURBO 16V GF FOUR V SERIE	1998	1989-93	2.5	5.0	7.5	
MR2 I SERIE	1435-1587	1984-89	0.8	1.5	2.3	
MR2 II SERIE	1998	1989-92	1.0	2.0	3.0	
MR2 III SERIE	1998-2164	1992-99	1.5	3.0	4.5	
MR2 IV SERIE	1794	1999-04	1.5	3.0	4.5	
SUPRA 2.0 24V	1988	1988-91	0.8	1.5	2.3	
SUPRA 2.0/2.5 GT TWIN TURBO	1988-2491	1988-91	1.0	2.0	3.0	
SUPRA 3.0 TURBO 24V	2954	1988-92	1.5	3.0	4.5	
SUPRA 3.0 TURBO 24V	2997	1993-01	2.0	4.0	6.0	
LAND CRUISER 100/500	4477-4664	1998-04	3.0	6.0	9.0	
LAND CRUISER 100 TD/500 TD	4164	1998-04	2.0	4.0	6.0	
RAV 4 3P/5P II SERIE	1794-1998	2000-04	1.5	3.0	4.5	
RAV 4 3P/5P TD II SERIE	1995	2002-04	1.3	2.5	3.5	
CELICA 1.8/16V VII SERIE	1796	1999-04	1.0	2.0	3.0	
CELICA 1.8/16V (192 CV) VII SERIE	1796	1999-04	1.3	2.5	3.5	
ORINA ES W (TUTTI I MODELLI)	1587-1998	1993	0.5	1.0	1.5	
CAMRY 5.0 V6 24V SW	2997	1993-94	0.8	1.5	2.3	
PREVIA	2438	1990-94	0.8	1.5	2.3	
PREVIA TD	2184	1992-94	0.5	1.0	1.5	
LAND CRUISER 300 3P/5P	2694-3956	2003-04	2.8	5.5	8.0	
LAND CRUISER 300 TD 3P/5P	2982	2003-04	2.0	4.0	6.0	
CELICA V SERIE (TUTTI I MODELLI)	1762-1998	1993-99	1.0	2.0	3.0	
CELICA CABRIOLET VI SERIE	1998	1993-99	1.8	3.5	5.0	
CELICA 2.0 TURBO 16V GF FOUR 4WD VI S	1998	1993-99	3.0	6.0	9.0	
PHILUS HYBRID	1496	2003-04	1.0	2.0	3.0	

TRIO	1395	1923-25	5.0	10.0	15.0
T35S	1873	1925-27	6.0	12.0	18.0
T5	2170	1927-30	6.0	12.0	18.0
SUPER 7	747	1928-29	4.0	8.0	12.0
SUPER 8	832	1930	4.5	9.0	13.5
SUPER 9	1018	1931-32	5.0	10.0	15.0
SOUTHERN CROSS	1087/1232	1932	11.0	22.0	33.0
T27E SCORPION	1203	1931-33	12.5	25.0	38.0
GLORIA 10	1087	1933	4.5	9.0	13.5
GLORIA FOUR (12) SALOON/COUPE	1252-1496	1934-37	6.0	12.0	18.0
GLORIA FOUR (12) TOURER/DHC	1252-1496	1934-37	11.5	23.0	35.0
GLORIA SIX (6-61/6) SALOON/COUPE	1476-1991	1934-35	9.0	18.0	27.0
GLORIA SIX (6-61/6) TOURER/DHC	1476-1991	1934-35	15.0	30.0	45.0
DOLOMITE VITTESE SALOON	1496-1991	1937-39	9.0	18.0	27.0
DOLOMITE BROADSTER	1990	1934	50.0	100.0	150.0
DOLOMITE 1460 ROADSTER	1776	1936-38	20.0	40.0	60.0
DOLOMITE 16 ROADSTER	1991	1938-39	20.0	40.0	60.0
1800 SALOON	1776	1946-49	5.0	10.0	15.0
1800/2000 ROADSTER	1776-2088	1946-49	15.0	30.0	45.0
2000 SALOON (RENOVIN)	2088	1949-51	5.0	10.0	15.0
RENOVIN LINOUSINE	2088	1951	6.0	12.0	18.0
MAYFLOWER	1247	1949-53	4.5	9.0	13.5
MAYFLOWER DHC	1247	1949-53	6.5	13.0	20.0
HERALD	948-1147	1959-70	2.0	4.0	6.0
HERALD COUPE	948-1147	1959-64	2.5	5.0	7.5
HERALD CONVERTIBILE	948-1147	1961-71	4.0	8.0	12.0
VITTESSE	1596-1998	1962-71	2.5	5.0	7.5
VITTESSE CONVERTIBILE	1596-1998	1962-71	4.0	8.0	12.0
TR2	1991	1953-55	17.5	35.0	50.0
TR3	1991	1955-58	16.5	33.0	48.0
TR3 A	1991	1957-61	17.5	35.0	50.0
TR3 B	1991	1962	17.5	35.0	50.0
ITALIA	1991	1960-61	20.0	40.0	60.0
TR4	2138	1961-65	14.0	28.0	42.0
TR4 AIRS	2138	1965-67	14.0	28.0	42.0
TR5 PL	2498	1967-68	19.0	38.0	57.0
TR 250	2498	1967-68	13.5	27.0	40.0
TR6 PL	2498	1969-75	11.0	22.0	33.0
2000 MK1/MK2/TIC	1998	1963-77	2.0	4.0	6.0
Z500 MK2/TIC	2498	1968-77	2.5	5.0	7.5
SPITFIRE 4	1147	1962-64	5.0	10.0	15.0
SPITFIRE MKII	1147	1964			

# QUOTAZIONI

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000			
FIRENZA	1256-2279	1973-75	0,8	1,5	2,3	
MAGNUM	1759-2279	1975-77	1,0	2,0	3,0	

## VENTURI FRANCIA

VENTURI	2458-2849	1986-93	6,0	12,0	18,0	
VENTURI CABRIOLET	2458-2849	1988-93	7,5	15,0	22,5	
ATLANTIQUE/300/400GT	2946-2975	1994-01	6,0	12,0	18,0	

## VOLKSWAGEN GERMANIA

TYPE 2 KÜBELWAGEN	985-1151	1940-45	12,5	25,0	38,0	
TYPE 2 E/2 SS	985-1151	1941-45	14,0	28,0	42,0	
TYPE 2 KOMMANDIERWAGEN	1151	1941-44	15,0	30,0	45,0	
TYPE 166 SCHWIMMWAGEN	1151	1942-44	16,0	32,0	48,0	
MAGGOLINO (LIN. DUE VETRINI)	1151	1946-53	10,0	20,0	30,0	
MAGGOLINO (LUNOTTO OVALE)	1192	1953-57	6,0	12,0	18,0	
MAGGOLINO 1200	1192	1957-64	4,0	8,0	12,0	
MAGGOLINO 1200	1192	1964-67	3,5	7,0	10,0	
MAGGOLINO 1500/1500	1285-1495	1965-67	3,5	7,0	10,0	
MAGGOLINO 1500/1500	1285-1495	1967-70	2,8	5,5	8,0	
MAGGOLINO CABR. HEBMÜLLER	1151	1949-53	25,0	50,0	75,0	
MAGGOLINO CABR. KARMANN	1151	1951-52	15,0	30,0	45,0	
MAGGOLINO CABR. KARMANN	1192	1952-57	11,0	22,0	33,0	
MAGGOLINO CABR. KARMANN	1192-1285	1957-67	7,5	15,0	22,5	
MAGGOLINO CABR. KARMANN	1192-1285	1967-70	5,0	10,0	15,0	
MAGGOLINO CABR. KARMANN	1495	1966-67	6,5	13,0	20,0	
MAGGOLINO CABR. KARMANN	1495	1967-70	5,5	11,0	16,5	
1500/1500 S	1495	1968-65	1,5	3,0	4,5	
1500/1500 S/1600 VARIANT	1495-1584	1962-75	1,5	3,0	4,5	
1600 L/TL	1584	1965-73	1,8	3,5	5,5	
411/412 (TUTTI I MODELLI)	1679-1795	1968-74	0,8	1,5	2,3	
KARMANN GHIA COUPE	1192	1955-66	7,5	15,0	22,5	
KARMANN GHIA COUPE	1285-1584	1966-74	4,5	9,0	13,5	
KARMANN GHIA/516 TYP 34	1495-1584	1961-69	4,0	8,0	12,0	
KARMANN GHIA CABRIOLET	1192	1957-66	12,5	25,0	35,0	
KARMANN GHIA CABRIOLET	1285-1584	1966-74	9,0	18,0	27,0	
MAGGOLINO	1192	1968-78	2,5	5,0	7,5	
MAGGOLONE 1502/1505	1192-1584	1970-75	2,0	4,0	6,0	
MAGGOLONE CABR. 1502/1505	1192-1584	1970-80	4,0	8,0	12,0	
MAGGOLINO MEXICO	1192-1584	1978-91	1,8	3,5	5,0	
PISCAGLIA TYP 181	1495-1584	1968-79	2,5	5,0	7,5	
K70 (TUTTI I MODELLI)	1605-1807	1970-74	0,8	1,5	2,3	
POLO I SERIE (TUTTI I MODELLI)	895-1095	1975-81	0,5	1,0	1,5	
POLO II SERIE (TUTTI I MODELLI)	1045-1272	1981-90	0,5	1,0	1,5	
POLO I SERIE DIESEL	1272	1986-90	0,5	1,0	1,5	
POLO COUPE (TUTTI I MODELLI)	1045-1272	1982-90	0,5	1,0	1,5	
POLO II SERIE MODEL YEAR '91	1045-1272	1990-94	0,5	1,0	1,5	
POLO I SERIE D MODEL YEAR '91	1391	1990-94	0,5	1,0	1,5	
POLO COUPE MODEL YEAR '91	1045-1272	1990-94	0,5	1,0	1,5	
POLO COUPE 640	1272	1985-94	1,0	2,0	3,0	
DERBY I SERIE (TUTTI I MODELLI)	895-1095	1976-81	0,4	0,8	1,2	
DERBY II SERIE (TUTTI I MODELLI)	1045-1272	1981-88	0,3	0,5	0,8	
GOLF I SERIE (TUTTI I MODELLI)	1093-1457	1974-81	0,8	1,5	2,3	
GOLF I SERIE (TUTTI I MODELLI)	1093-1457	1981-85	0,5	1,0	1,5	
GOLF DIESEL I SERIE	1471-1588	1976-83	0,5	1,0	1,5	
GOLF GTD I SERIE	1588	1982-83	1,3	2,5	3,5	
GOLF GTI 4 MARCE 1600	1588	1976-78	3,0	6,0	9,0	
GOLF GTI 5 MARCE 1600	1588	1978-82	2,5	5,0	7,5	
GOLF GTI 1800	1781	1982-83	2,3	4,5	6,5	
GOLF CABRIOLET (TUTTI I MODELLI)	1093-1781	1979-87	1,3	2,5	4,0	
GOLF CABRIOLET (TUTTI I MODELLI)	1595-1781	1987-93	1,3	2,5	4,0	
GOLF II SERIE (TUTTI I MODELLI)	1272-1781	1985-92	0,5	1,0	1,5	
GOLF II SERIE SYNCRO	1781	1986-91	0,5	1,0	1,5	
GOLF II SERIE DIESEL	1588	1983-91	0,5	1,0	1,5	
GOLF II SERIE GTD	1588	1985-92	0,5	1,0	1,5	
GOLF II SERIE GTI	1781	1983-89	1,3	2,5	4,0	
GOLF II SERIE GTI MODEL YEAR '90	1781	1989-91	1,0	2,0	3,0	
GOLF GTI 16V	1781	1985-89	1,5	3,0	4,5	
GOLF GTI 16V MODEL YEAR '90	1781	1989-91	1,3	2,5	4,0	
GOLF GTI 660	1781	1990-91	2,5	5,0	7,5	
GOLF RALLYE	1781	1988-90	3,5	7,0	10,0	
GOLF COUNTRY	1781	1990-91	1,0	2,0	3,0	
GOLF III (TUTTI I MODELLI)	1391-1781	1991-94	0,5	1,0	1,5	
GOLF III D/TD	1896	1991-94	0,5	1,0	1,5	
GOLF III VARIANT (TUTTI I MODELLI)	1391-1781	1993-94	0,5	1,0	1,5	
GOLF III VARIANT D/TD	1896	1993-94	0,5	1,0	1,5	
GOLF III GTI/GTI 16V	1984	1991-97	0,8	1,5	2,3	
GOLF III 2.8 VR6/VR6 SYNCRO	2792-2861	1991-97	1,0	2,0	3,0	
GOLF III CABRIOLET (TUTTI I MODELLI)	1781-1984	1979-02	1,5	3,0	4,5	
GOLF III CABRIOLET	1896	1995-02	1,3	2,5	3,5	
JETTA I SERIE (TUTTI I MODELLI)	1272-1588	1979-83	0,4	0,8	1,2	
JETTA DIESEL I SERIE	1588	1980-83	0,3	0,5	0,8	
JETTA TURBODIESEL I SERIE	1588	1983	0,3	0,5	0,8	
JETTA GLI I SERIE	1588-1781	1979-83	0,5	1,0	1,5	
JETTA II SERIE (TUTTI I MODELLI)	1272-1781	1984-92	0,4	0,8	1,2	
JETTA II SERIE DIESEL	1588	1984-91	0,3	0,5	0,8	
JETTA II SERIE TURBODIESEL	1588	1984-92	0,3	0,5	0,8	
JETTA II SERIE SYNCRO	1781	1986-91	0,4	0,8	1,2	
JETTA II SERIE GTI/GTX 16V	1781	1987-91	0,4	0,8	1,2	
TYP 181 L/US	1784	1979-82	3,5	7,0	10,0	
SCIROCCO I SERIE	1093-1457	1974-81	0,8	1,5	2,3	
SCIROCCO GTI I SERIE	1588	1977-81	2,0	4,0	6,0	

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000			
SCIROCCO II SERIE	1272-1588	1981-90	0,8	1,5	2,3	
SCIROCCO GLI/GTI 16V II SERIE	1588-1781	1981-91	1,5	3,0	4,5	
PASSAT I SERIE (TUTTI I MODELLI)	1291-1588	1973-81	0,8	1,5	2,3	
PASSAT I SERIE DIESEL	1471	1978-81	0,5	1,0	1,5	
PASSAT II SERIE (TUTTI I MODELLI)	1272-2226	1981-88	0,5	1,0	1,5	
PASSAT II SERIE D/TD	1588	1981-88	0,5	1,0	1,5	
PASSAT II S. VAR.(TUTTI I MODELLI)	1272-2226	1981-88	0,5	1,0	1,5	
PASSAT II S. D/TD VARIANT	1588	1981-88	0,5	1,0	1,5	
PASSAT III SERIE (TUTTI I MODELLI)	1595-1984	1988-94	0,5	1,0	1,5	
PASSAT III SERIE D/TURBO	1588-1896	1988-94	0,5	1,0	1,5	
PASSAT III SERIE VAR. (TUTTI I M.)	1595-1984	1988-94	0,5	1,0	1,5	
PASSAT III SERIE D/TURBO VAR.	1588-1896	1988-94	0,5	1,0	1,5	
PASSAT III S. 660 SYNCRO GTI	1781	1989-93	0,8	1,5	2,3	
PASSAT III S. 660 VAR. SYNCRO GTI	1781	1989-93	0,8	1,5	2,3	
PASSAT III SERIE 2.8 VR6	2792	1991-94	0,8	1,5	2,3	
PASSAT III SERIE 2.8 VR6 VARIANT	2792	1991-94	0,8	1,5	2,3	
CORRADO 1.8/2.0 16V	1781-1984	1988-94	0,8	1,5	2,3	
CORRADO 1.8/1.6 60	1781	1988-93	1,0	2,0	3,0	
CORRADO 2.9 VR6	2861	1991-95	1,0	2,0	3,0	
SHARAN 2.8 VR6	2792	1995-04	0,8	1,5	2,3	
SHARAN 2.8 VR6 SYNCRO	2792	1996-04	1,0	2,0	3,0	
GOLF IV 1.8 20V TURBO	1781	1997-03	1,0	2,0	3,0	
GOLF IV 1.8 20V TURBO PLUS	1781	2003	1,5	3,0	4,5	
GOLF IV 2.3 V5	2524	1997-03	1,0	2,0	3,0	
GOLF IV 2.8 VR6	2792	2000-05	1,3	2,5	3,5	
GOLF IV R32	3189	2002-03	3,5	7,0	10,0	
POLO GTI	1598	1998-01	0,8	1,5	2,3	
VENTO (TUTTI I MODELLI)	1598-1984	1992-94	0,5	1,0	1,5	
VENTO D/TD	1896	1992-94	0,5	1,0	1,5	
VENTO 2.8 VR6	2792	1992-98	0,5	1,0	1,5	
NEW BEETLE	1390-1984	1998-04	1,3	2,5	3,5	
NEW BEETLE 2.5 V5	2524	2000-04	1,8	3,5	5,0	
NEW BEETLE RSI	3189	2000-02	5,0	10,0	15,0	
LUPO GTI	1598	1999-04	0,8	1,5	2,3	
BORA 2.5 V5	2524	1999-02	0,5	1,0	1,5	
BORA 2.8 VR6	2792	2001-02	0,8	1,5	2,3	
PASSAT IV S. 2.3 V5 SYNCRO	2524-2527	1997-02	0,5	1,0	1,5	
PASSAT IV S. 2.8 V6 50V	2771	1996-04	0,8	1,5	2,3	
PASSAT IV S. 2.3 V5 VAR. SYNCRO	2524-2527	1997-02	0,8	1,5	2,3	
PASSAT IV S. 2.8 V6 50V VARIANT	2771	1997-04	0,8	1,5	2,3	
PASSAT IV SERIE 4.0 WB	3999	2001-04	1,5	3,0	4,5	
PASSAT IV SERIE 4.0 WB VARIANT	3999	2001-04	1,5	3,0	4,5	
PHAEON 3.2 V6	3189	2002-04	2,0	4,0	6,0	
PHAEON 4.2 V8	4172	2003-04	2,5	5,0	7,5	
PHAEON 6.0 V12	5998	2002-04	3,0	6,0	9,0	
PHAEON S.0 V10 TD	4921	2002-04	2,0	4,0	6,0	
NEW BEETLE CABRIOLET 1.4/1.6	1390-1595	2003-04	2,0	4,0	6,0	
NEW BEETLE CABRIOLET 1.8/2.0	1781-1984	2003-04	2,5	5,0	7,5	
TOUAREG 3.2 V6	3189	2002-04	2,5	5,0	7,5	
TOUAREG 4.2 V8	4172	2002-04	3,0	6,0	9,0	
TOUAREG 2.5 TDI	2461	2002-04	1,8	3,5	5,0	
TOUAREG 5.0 V10 TDI	4921	2002-04	2,3	4,5	6,5	

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000			
460 (TUTTI I MODELLI)	1596-1998	1989-94	0,5	1,0	1,5	
460 TD	1870	1993-94	0,5	1,0	1,5	
244 BERLINA (TUTTI I MODELLI)	1986-2127	1974-81	1,3	2,5	4,0	
244 GLD6	1986-2127	1978-83	0,8	1,5	2,3	
245 SW (TUTTI I MODELLI)	1986-2127	1974-81	1,3	2,5	4,0	
245 GLD6	2383	1978-83	0,8	1,5	2,3	
240 BERLINA (TUTTI I MODELLI)	1986-2316	1982-91	1,0	2,0	3,0	
244/240 BERLINA TURBO	1986-2127	1980-89	1,5	3,0	4,5	
240 GLD6	2383					

# QUOTAZIONI VEICOLI INDUSTRIALI E COMMERCIALI

Le quotazioni si riferiscono a veicoli originali, completi in ogni parte, in condizioni d'uso normali e dignitose e, se previsto, con cassone fisso originale o coevo al veicolo. Ogni difetto sostanziale (mancanza

dell'allestimento, motore non originale, necessità di profondo restauro) ne diminuisce la quotazione; un restauro totale o parziale già effettuato la aumenta. Allestimenti diversi dal cassone ma di grande serie (cisterne, furgoni)

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. 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 la quotazione del modello da cui derivano o di quello tecnicamente cronologicamente più vicino.

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000
<b>ALFA ROMEO ITALIA</b>			
430	5816	1939-50	8.000
800	8725	1940-50	10.000
450/455	6350	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
ATI/A12/F11/F12	1290	1966-83	1.000
ATI/A12/F11/F12 DIESEL	1760	1966-83	1.100
A15/A19/A38	3017-3300	1967-75	500

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000
<b>ASTRA ITALIA</b>			
BM19/21/22	11580-17174	1966-80	1.000
BM25	15950-17174	1972-80	1.000

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000
<b>AUTOBIANCHI ITALIA</b>			
VISCONTI/SCALIGERO I SERIE	3770	1958-59	2.000
VISCONTI/SCALIGERO II/III SERIE	4397	1959-68	1.500
AMBROSIANO/ESTENSE I SERIE	3770-4156	1958-59	1.600
AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	4397	1958-68	1.500

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000
<b>BEDFORD GRAN BRETAGNA</b>			
TMS 300/4400	9308-12066	1975-80	1.500

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000
<b>BIANCHI ITALIA</b>			
MILES/CHIVIS	4847-4939	1934-52	8.000
VISCONTI/SCALIGERO I SERIE	3770	1952-57	2.000
AMBROSIANO/ESTENSE II SERIE	3770-4156	1952-57	1.600
FILARETE	5319	1951-56	2.800
AUDAX	5319	1951-56	3.500

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000
<b>CITROËN FRANCIA</b>			
H/HY	1628-1911	1948-81	1.500
H/HY DIESEL	1610-1946	1948-81	1.500

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000
<b>FIAT ITALIA</b>			
18 BL/BLR	5650	1914-21	10.000
15 TER	4398	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
652N/653N	5540	1931-37	12.000
634N/III SERIE	8510-8555	1931-39	15.000
626N	5750	1939-47	5.000
666N/7	9565	1939-47	8.000
1100 BLR/ELR	1098	1948-53	4.000
640N	6032	1948-52	4.500
680N	10170	1948-52	7.000
615/615N	1395-1901	1951-61	2.000
615N1	1395-1901	1960-68	1.500
642N	6650	1952-55	4.200
642T	6650	1952-55	5.000
642N/2/N6/N8	6650	1955-58	4.000
642T/2/T6	6650	1955-58	4.800
642N/65/N65R	7298	1959-63	3.500
642T/65	7298	1959-63	4.200
639N/2/N3 (CIVILE)	6650-7298	1955-68	3.500
671N	6650	1952-55	7.800
671N/2/N3	6650-7298	1955-63	3.700
682N	10676	1952-55	8.200
682N/2	10676	1956-61	3.500
682T/2	10676	1956-61	4.200
682N/3	11548	1962-84	2.500
682T/3	11548	1962-84	3.000
640/CSO	4678	1958-60	2.000
682N/4	11548	1970-84	2.000
682T/4	11548	1970-84	2.400
690N/NT1/N2 4 ASSI	11548	1961-66	3.500
690N/NT1/N2 3 ASSI - 690 T/T1/T2	11548	1961-66	4.200
690N/3 4 ASSI	11548	1961-68	4.000
690N/3 3 ASSI - 690T/3	11548	1961-68	4.800
690N/4/T/4	9819	1969-71	3.000
1100 T/TN	1098-1901	1956-66	1.000
616N/NI	2693	1965-67	1.300
616N/2/N3	3455	1967-77	800
625N/NI/N2 AUTOCARRO	2693-3455	1965-72	900
625N/NI/N2 FURGONE	2693-3455	1965-72	1.500
645/65/66/2N I SERIE (N/NI)	4678	1960-68	1.000
645/65/65/66/2 II SERIE (N2/N3)	4678	1970-74	800
643N/NI - T/T1	9161	1963-70	1.400

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000
<b>FORD EUROPA</b>			
683N/T - 619N/T I SERIE	15798	1966-70	2.000
693N/T	12883	1966-70	2.000
Z38	1197-1498	1969-75	500
684N/T	9819	1970-73	1.200
691N/T	15798	1970-73	2.200
619N/NT II SERIE	15798	1970-73	3.000
697N/T	15798	1971-75	1.500
673N/NR/T - 129	7400	1970-82	1.000
Z42	2498	1975-82	500

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000
<b>FORD EUROPA</b>			
TAUNUS TRANSIT	1498	1961-67	1.000
TRANSIT I SERIE	2360	1967-77	500
TRANSCONTINENTAL	14018	1974-80	1.800

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000
<b>ISOTTA FRASCHINI ITALIA</b>			
D65	5800	1957-46	8.000
D80	7300	1957-46	12.000

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000
<b>IVECO ITALIA</b>			
40	3455	1976-80	500
65/75/90 PC (CIVILE)	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
190 38	17174	1980-84	1.800
190 38 SPECIAL	17174	1980-84	2.800
190 26	13798	1980-84	2.500
190 33/36 TURBOSTAR	13798	1987-92	3.500
190 42 TURBOSTAR	17174	1984-92	2.000
190 48 TURBOSTAR	17174	1989-92	4.000
190 48 TURBOSTAR SPECIAL HP	17174	1991-92	5.000
300 PC	13298	1975-80	1.300
190/260/500 PC/PAC	9572-13798	1979-82	1.800
330 26	17174	1980-84	1.500
330 35	17174	1980-84	1.600

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000
<b>LANCIA ITALIA</b>			
380 464/564	6875	1958-47	12.000
ESARO	6875	1942-46	11.000
ESATAU 864/864C	8245-8864	1948-56	10.000
ESATAU 864A	8864	1955-57	13.000
ESATAU B 503	8864	1956-62	6.000
ESADELTA/ESADELTA B401	8245	1959-66	2.500
BETA/BETA DIESEL/BETA 190	1908-1963	1950-61	4.000
JOLLY	1090	1959-63	1.500
ESAGAMMA 516	10521	1962-66	2.500
ESAGAMMA 516 TRATT/4 ASSI	10521	1962-66	3.000
ESAGAMMA/ESAGAMMA E 519	10521	1966-68	2.600
ESAGAMMA/ESAG. E 519 TR/4 ASSI	10521	1966-68	3.200
ESAGAMMA E 520	10521	1968-75	3.000
ESAGAMMA E 520 TRATT/4 ASSI	10521	1968-75	3.600
ESADELTA C 402	9469	1967-75	2.000
ESADELTA C 402 TRATT/4 ASSI	9469	1967-75	2.400
SUPERJOLLY	1488-1800	1965-70	2.000

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000
<b>MAGIRUS DEUTZ GERMANIA</b>			
T50 D14	9500	1960-75	1.000
Z30/Z32 D26	11310	1967-75	1.500
360 D18	19145	1975-80	1.800

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000
<b>MAN GERMANIA</b>			
F8/PONTON	11413	1956-69	1.000
F7/F8/F9 CABINA SAVIEM	11413	1967-86	1.900

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000
<b>MERCEDES GERMANIA</b>			
LAK (TUTTI I MODELLI)	10810-15950	1960-82	1.800
LPI SERIE (ECETTO LP333)	4580-10810	1950-65	1.700
LP333	10810	1958-61	3.000
LPI II SERIE	5765-15950	1970-74	1.500
L319	1767	1956-69	1.200
NG FINO 12.000 KG	5765	1973-88	800
NG OLTRE 12.000 KG	9570-17426	1973-88	1.200

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000
<b>OM ITALIA</b>			
TITANO 137	11540	1957-45	35.000
TAURUS	5320	1959-47	7.000
TAURUS 340	5320	1949-51	4.000

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000
<b>OMT ITALIA</b>			
MF (TUTTI I MODELLI)	11310-11548	1963-67	3.500

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000
<b>PEUGEOT FRANCIA</b>			
37/39	1468-2304	1965-89	800

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000
<b>RENAULT FRANCIA</b>			
ESTAFETTE	845-1289	1959-80	1.100

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000
<b>SCANIA SVEZIA</b>			
110	11020	1969-76	2.100
140	14180	1969-76	2.500
86	7790	1976-81	1.300
111	11020	1976-81	1.500
141	14180	1976-81	2.000
82	7790	1981-88	1.000
112	11020	1981-88	1.200
142	14190	1981-88	1.500
142 T	14190	1981-88	2.000

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000
<b>SPA ITALIA</b>			
38R	4053	1936-46	10.000

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000
<b>UNIMOG GERMANIA</b>			
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

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000
<b>VIBERTI ITALIA</b>			
BVF 203	10676-11548	1956-65	3.000

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000
<b>VOLKSWAGEN GERMANIA</b>			
TYP 2 T1 PICKUP	1192-1493	1960-67	12.000
TYP 2 T1 DOPPIA CABINA	1192-1493	1960-67	14.000
TYP 2 T1 FURGONE	1192-1493	1960-67	14.000
TYP 2 T1 KOMBI/BUS	1192-1493	1960-67	18.000
TYP 2 T1 BUS DE LUXE (SAMBA)	1192-1493	1960-67	30.000
TYP 2 T			

# QUOTAZIONI AUTOMOBILI AMERICANE

I modelli sono raggruppati per «famiglie» di valore omogeneo, essendo molto vasto il numero di versioni. I fuoristrada e alcuni modelli, più diffusi in Italia perché regolarmente importati all'epoca,

compaiono invece nelle pagine precedenti.

I prezzi, riferiti al mercato nazionale, sono indicati in euro e comprendono il costo medio di trasporto, sdoganamento e immatricolazione.

Modello Note Anni Euro x 000

## AMC/RAMBLER

AMBASSADOR	1966-74	3,8	7,5	10,0
JAVELIN	1968-70	12,5	25,0	35,0
AMX	1968-70	20,0	40,0	60,0
HORNET	1970-75	3,8	7,5	10,0
GREMLIN	1971-78	3,8	7,5	10,0
PACER	1975-80	3,8	7,5	10,0
EAGLE	1981-87	3,8	7,5	10,0

## BUICK

BERLINA 2/4 PORTE	1946-54	10,0	20,0	30,0
CONVERTIBILE	1946-60	37,5	75,0	110,0
STATION WAGON	1946-53	50,0	100,0	140,0
SKYLARK	1953	90,0	180,0	250,0
STATION WAGON	1954-74	10,0	20,0	30,0
SKYLARK	1954	65,0	130,0	180,0
BERLINA 2/4 PORTE	1955-60	7,5	15,0	22,5
BERLINA 2/4 PORTE	1961-74	5,0	10,0	15,0
CONVERTIBILE	1961-74	10,0	20,0	30,0
SKYLARK 2/4 PORTE	1961-63	3,8	7,5	11,3
SKYLARK CONVERTIBILE	1961-63	7,5	15,0	22,5
RIVIERA	1963-65	12,5	25,0	35,0
GS 350/400/455 COUPE	1965-73	12,5	25,0	35,0
GS 350/400/455 CONVERTIBILE	1965-72	20,0	40,0	60,0
RIVIERA	1966-73	10,0	20,0	30,0

## CADILLAC

BERLINA 4 PORTE	1946-52	12,5	25,0	35,0
LIMOUSINE (SERIE 75)	1946-52	12,5	25,0	35,0
COUPE	1946-52	17,5	35,0	50,0
CONVERTIBILE	1946-58	55,0	110,0	150,0
BERLINA 4 PORTE	1953-58	12,5	25,0	35,0
LIMOUSINE (SERIE 75)	1953-58	12,5	25,0	35,0
COUPE	1953-58	20,0	40,0	60,0
ELDORADO CONVERTIBILE	1953	150,0	300,0	400,0
ELDORADO CONVERTIBILE	1954-58	75,0	150,0	200,0
ELDORADO COUPE	1955-58	25,0	50,0	75,0
BERLINA 4 PORTE	1959-60	12,5	25,0	35,0
LIMOUSINE (SERIE 75)	1959-60	12,5	25,0	35,0
COUPE	1959-60	20,0	40,0	60,0
ELDORADO CONVERTIBILE	1959	100,0	200,0	280,0
ELDORADO COUPE	1959	30,0	60,0	90,0
DE VILLE CONVERTIBILE	1959	60,0	120,0	170,0
CONVERTIBILE	1961-64	20,0	40,0	60,0
BERLINA 2/4 PORTE	1961-74	7,5	15,0	22,5
LIMOUSINE	1961-74	10,0	20,0	30,0
CONVERTIBILE	1965-70	12,5	25,0	35,0
ELDORADO COUPE	1968-76	7,5	15,0	22,5
ELDORADO CONVERTIBILE	1971-76	12,5	25,0	35,0
BERLINA 2/4 PORTE	1975-89	3,8	7,5	11,0
LIMOUSINE	1975-89	5,0	10,0	15,0
ALLANTÉ	1987-91	5,0	10,0	15,0
SEVILLE SL/ST/STS	1994-01	2,0	4,0	6,0
ELDORADO TC	1994-01	3,8	7,5	11,3

## CHECKER

MARATHON 6 CILINDRI	1961-70	3,8	7,5	10,0
MARATHON 8 CILINDRI	1965-70	4,5	9,0	12,0
MARATHON 6 CILINDRI	1971-85	4,0	8,0	11,0
MARATHON 8 CILINDRI	1971-85	5,0	10,0	15,0

## CHEVROLET

BERLINA 2/4 PORTE	1946-54	6,0	12,0	18,0
STATION WAGON	1946-48	50,0	100,0	150,0
CONVERTIBILE	1946-54	25,0	50,0	75,0
STATION WAGON	1949-58	10,0	20,0	30,0
COUPE	1949-54	12,5	25,0	35,0
CORVETTE (C1)	1953	150,0	300,0	400,0
CORVETTE (C1)	1954-55	100,0	200,0	300,0
BERLINA 2/4 PORTE	6 CIL.-20% 1955-60	10,0	20,0	30,0
COUPE	IN.+50%/6C.-20% 1955-57	20,0	40,0	60,0
CONVERTIBILE	1955-57	50,0	100,0	150,0
NOMAD	1955-57	37,5	75,0	110,0
CORVETTE (C1) IN.+50%	1956-60	60,0	120,0	180,0
COUPE	6 CIL.-20% 1958-60	15,0	30,0	45,0
CONVERTIBILE	1958-60	25,0	50,0	75,0
CORVAIR 2/4 PORTE	1959-69	4,0	8,0	12,0

Modello Note Anni Euro x 000

CORVAIR CONVERTIBILE	1960-65	8,0	16,0	24,0
BERLINA 2/4 PORTE/SW.	BIG BLOCK+20% 1961-74	6,0	12,0	18,0
COUPE	BIG BLOCK+20% 1961-66	10,0	20,0	30,0
CONVERTIBILE	BIG BLOCK+20% 1961-66	22,5	45,0	65,0
CORVETTE (C1) IN.+50%	1961-62	50,0	100,0	150,0
CORVAIR TURBO CONV.+50%	1962-66	6,0	12,0	18,0
NOVA 2/4 PORTE V8+20%	1962-74	5,0	10,0	15,0
CORVETTE (C2) IN./BIG BLOCK+50%	1963-67	60,0	120,0	180,0
CORVETTE CONV. (C2) IN./BIG BLOCK+50%	1963-67	60,0	120,0	180,0
CHEVELLE 2/4 PORTE	1964-74	7,5	15,0	20,0
NOVA SS V8	BIG BLOCK+50% 1966-70	7,5	15,0	22,5
CHEVELLE CONVERTIBILE	1966-72	17,5	35,0	50,0
CHEVELLE SS	BIG BLOCK+30% 1966-74	15,0	30,0	45,0
CHEVELLE SS CONVERTIBILE	1966-72	27,5	55,0	80,0
COUPE	BIG BLOCK+20% 1967-74	10,0	20,0	30,0
CONVERTIBILE	BIG BLOCK+20% 1967-74	12,5	25,0	35,0
CAMARO COUPE	6 CIL.-30% 1967-73	7,5	15,0	20,0
CAMARO CONVERTIBILE	6 CIL.-30% 1967-69	15,0	30,0	40,0
CAMARO Z 28 RS/SS+20%	1967	30,0	60,0	80,0
CAMARO Z 28	BIG BLOCK+20% 1968-73	25,0	50,0	70,0
CORVETTE COUPE (C3) BIG BLOCK+30%	1968-74	20,0	40,0	60,0
CORVETTE CONV. (C3) BIG BLOCK+30%	1968-75	30,0	60,0	90,0
CHEVELLE SS 454	LS 6+50% 1970-72	25,0	50,0	75,0
CAMARO COUPE	6 CIL.-30% 1975-81	6,5	13,0	18,0
CORVETTE COUPE (C3) 1975-82	10,0	20,0	30,0	
CAMARO COUPE	4/6 CIL.-30% 1982-91	3,8	7,5	10,0
CORVETTE (C4) 1983-84	5,0	10,0	15,0	
CORVETTE COUPE (C4) 1985-91	7,5	15,0	20,0	
CORVETTE CONV. (C4) 1986-91	12,5	25,0	35,0	
CORVETTE ZRI	1991-95	17,5	35,0	50,0
CORVETTE COUPE (C4) 1992-95	8,8	17,5	25,0	
CORVETTE CONV. (C4) 1992-95	12,5	25,0	35,0	
CORVETTE COUPE (C5) 1997-03	10,0	20,0	30,0	
CORVETTE CONV. (C5) 1998-03	10,0	20,0	30,0	
CORVETTE COUPE 50" ANNIV. (C5) 2002-03	12,5	25,0	35,0	
CORVETTE CONV. 50" ANNIV. (C5) 2002-03	15,0	30,0	45,0	

## CHRYSLER

BERLINA 2/4 PORTE	1946-56	7,5	15,0	20,0
CONVERTIBILE	1946-56	37,5	75,0	110,0
TOWN & COUNTRY CONVERTIBILE	1946-48	100,0	200,0	300,0
TOWN & COUNTRY BERLINA	1946-48	50,0	100,0	150,0
TOWN & COUNTRY CONVERTIBILE	1949	75,0	150,0	220,0
TOWN & COUNTRY STATION W.	1949-50	37,5	75,0	110,0
300 COUPE	1955-61	50,0	100,0	150,0
BERLINA 4 PORTE STATION W.	1957-61	15,0	30,0	45,0
COUPE	1957-61	17,5	35,0	50,0
CONVERTIBILE	1957-61	50,0	100,0	150,0
300 CONVERTIBILE	1957-61	100,0	200,0	300,0
BERLINA 4 PORTE STATION W.	1962-74	5,0	10,0	15,0
COUPE	1962-74	7,5	15,0	20,0
CONVERTIBILE	1962-70	15,0	30,0	45,0
300 H/J/K/L	1962-65	17,5	35,0	50,0
300 H/K/L CONVERTIBILE	1962-65	20,0	40,0	60,0
300 HURST COUPE	1970	15,0	30,0	45,0
TOWN AND COUNTRY	1983-87	2,5	5,0	7,5

## DE SOTO

BERLINA 2/4 PORTE	1946-56	6,0	12,0	18,0
STATION WAGON (WOODY)	1946-56	40,0	80,0	120,0
CONVERTIBILE	1946-56	32,5	65,0	90,0
BERLINA 4 PORTE STATION W.	1957-61	10,0	20,0	30,0
COUPE	1957-60	17,5	35,0	50,0
CONVERTIBILE	1957-59	40,0	80,0	110,0
ADVENTURER COUPE	1957-59	37,5	75,0	110,0
ADVENTURER CONVERTIBILE	1957-59	75,0	150,0	200,0

## DODGE

BERLINA 2/4 PORTE/SW.	1946-56	7,5	15,0	22,5
STATION WAGON (WOODY)	1946-48	30,0	60,0	90,0
CONVERTIBILE	1946-56	25,0	50,0	75,0
BERLINA 2/4 PORTE/SW.	6 CIL.-20% 1957-60	10,0	20,0	30,0
COUPE	D 500+20% 1957-60	17,5	35,0	50,0
CONVERTIBILE	D 500+20% 1957-60	50,0	100,0	150,0
BERLINA 2/4 PORTE/SW.	1961-74	7,5	15,0	22,5
COUPE	1961-74	7,5	15,0	22,0
CONVERTIBILE	1961-70	12,5	25,0	35,0

Modello Note Anni Euro x 000

CORONET/RT/SUPER BEE	HEMI+50% 1965-71	25,0	50,0	75,0
CHARGER	1968-70+50% 1966-74	10,0	20,0	30,0
CHARGER RT	HEMI+50% 1968-71	50,0	100,0	150,0
CHARGER DAYTONA	HEMI+50% 1969	100,0	200,0	300,0
CHALLENGER COUPE	1970-74	10,0	20,0	30,0
CHALLENGER CONVERTIBILE	HEMI+150% 1970-72	12,5	25,0	35,0
CHALLENGER RT COUPE	440+30% 1970-71	25,0	50,0	75,0
CHALLENGER RT CONVERTIBILE	440+20% 1970	50,0	100,0	150,0

## EDELSEL

BERLINA 4 PORTE	1958	7,5	15,0	22,5
COUPE	1958	10,0	20,0	30,0
CONVERTIBILE	1958	30,0	60,0	90,0
STATION WAGON	1958	8,8	17,5	25,0
BERLINA 4 PORTE	1959-60	6,0	12,0	18,0
COUPE	1959-60	8,8	17,5	25,0
CONVERTIBILE	1959-60	20,0	40,0	60,0
STATION WAGON	1959	7,5	15,0	20,0

## FORD

T TOURING	1918-27	12,5	25,0	35,0
T SEDAN/COUPE	1918-27	10,0	20,0	30,0
A SEDAN/COUPE	1927-32	12,5	25,0	35,0
A PHAETON	1927-32	15,0	30,0	45,0
A ROADSTER	1927-32	20,0	40,0	60,0
V8 SEDAN/COUPE	1932-34	25,0	50,0	75,0
V8 PHAETON	1932-34	30,0	60,0	90,0
V8 ROADSTER	1932-34	50,0	100,0	150,0
V8 STATION WAGON	1934-42	50,0	100,0	150,0
V8 COUPE	1935-42	25,0	50,0	75,0
V8 ROADSTER/CONVERTIBILE	1935-42	42,5	85,0	125,0
BERLINA 2/4 PORTE	1946-51	10,0	20,0	30,0
STATION WAGON	1946-51	45,0	90,0	130,0
COUPE	1946-51	12,5	25,0	35,0
CONVERTIBILE	1946-51	22,5	45,0	65,0
SPORTSMAN CONVERTIBILE	1946-48	100,0	200,0	300,0
BERLINA 2/4 PORTE/STATION W.	1952-74	6,0	12,0	18,0
CONVERTIBILE	1952-59	25,0	50,0	75,0
HARDTOP	1952-59	10,0	20,0	30,0
SKYLINER/CROWN VICTORIA GLASS TOP	1954-56	17,5	35,0	50,0
THUNDERBIRD CONVERTIBILE	I.S. 1955-57	37,5	75,0	110,0
SKYLINER CONVERTIBILE	1957-59	30,0	60,0	90,0
THUNDERBIRD COUPE	II.S. 1958-60	12,5	25,0	35,0
THUNDERBIRD CONVERTIBILE	II.S. 1958-60	22,5	45,0	65,0
CONVERTIBILE	1960-72	12,5	25,0	35,0
FALCON 2/4 PORTE	1961-70	3,5	7,0	10,0
FALCON SPRINT COUPE V8	1961-63	10,0	20,0	30,0
FALCON SPRINT CONVERTIBILE V8	1961-63	13,0	26,0	35,0
THUNDERBIRD COUPE	III-IV S. 1961-66	10,0	20,0	30,0
THUNDERBIRD CONVERTIBILE	III-IV S. 1961-66	15,0	30,0	45,0
MUSTANG COUPE	6 CIL.-20% 1964-66	12,5	25,0	35,0
MUSTANG FASTBACK	6 CIL.-20% 1964-66	17,5	35,0	50,0
MUSTANG CONVERTIBILE	6 CIL.-20% 1964-66	20,0	40,0	60,0
FAIRLANE/TORINO 2/4 PORTE	1965-74	6,0	12,0	18,0
FAIRLANE GT COUPE	1966-74	10,0	20,0	30,0
FAIRLANE GT CONVERTIBILE	1966-67	12,5	25,0	35,0
MUSTANG COUPE	6 CIL.-20% 1967-68	15,0	30,0	45,0
MUSTANG FASTBACK	6 CIL.-20% 1967-68	20,0	40,0	60,0
MUSTANG CONVERTIBILE	6 CIL.-20% 1967-68	20,0	40,0	60,0
THUNDERBIRD 4 PORTE	V.S. 1967-71	6,0	12,0	18,0
THUNDERBIRD COUPE	V-VI S. 1967-76	7,5	15,0	22,0
MUSTANG				

Modello Note Anni Euro x 000

### HENRY J/ALLSTATE

BERLINA 2 PORTE	1947-53	5,0	10,0	15,0
-----------------	---------	-----	------	------

### HUDSON

BERLINA	1946-57	10,0	20,0	30,0
COUPÉ	1946-57	12,5	25,0	35,0
CONVERTIBILE	1946-57	25,0	50,0	75,0

### IMPERIAL

BERLINA	1946-61	10,0	20,0	30,0
LIMOUSINE	1946-61	12,5	25,0	35,0
COUPÉ	1951-61	15,0	30,0	45,0
CONVERTIBILE	1951	20,0	40,0	60,0
CONVERTIBILE	1957-61	50,0	100,0	150,0
GHIA LIMOUSINE	1957-61	25,0	50,0	75,0
BERLINA 2/4 PORTE	1962-74	7,5	15,0	20,0
CONVERTIBILE	1962-68	10,0	20,0	30,0
COUPÉ	1981-83	2,5	5,0	7,5

### KAISER

BERLINA/COUPÉ	1947-55	3,8	7,5	10,0
DE LUKE CONVERTIBILE	1950	15,0	30,0	40,0
DARRIN CONVERTIBILE	1954	60,0	120,0	170,0

### LINCOLN

2/4 PORTE	CONTINENTAL+20%	1946-48	17,5	35,0	50,0
CONVERTIBILE	CONTINENTAL+20%	1946-48	37,5	75,0	110,0
2/4 PORTE		1949-55	15,0	30,0	45,0
CONVERTIBILE		1949-55	37,5	75,0	110,0
BERLINA 2/4 PORTE		1956-60	10,0	20,0	30,0
CONVERTIBILE		1956-60	30,0	60,0	90,0
CONTINENTAL COUPÉ		1956-57	37,5	75,0	110,0
CONTINENTAL 4 PORTE		1961-70	10,0	20,0	30,0
CONTINENTAL CONVERTIBILE		1961-67	15,0	30,0	45,0
CONTINENTAL 2 PORTE		1970-76	7,5	15,0	20,0
BERLINA		1977-89	3,8	7,5	10,0
LIMOUSINE		1977-89	5,0	10,0	15,0
COUPÉ		1977-89	7,5	15,0	20,0

### MERCURY

BERLINA 4 PORTE	1946-51	10,0	20,0	30,0
BERLINA 2 PORTE/COUPÉ	1946-51	17,5	35,0	50,0
STATION WAGON	1946-48	40,0	80,0	120,0
CONVERTIBILE	1946-51	32,5	65,0	90,0
SPORTSMAN CONVERTIBILE	1946-47	87,5	175,0	250,0
STATION WAGON	1949-51	50,0	100,0	150,0
BERLINA 2/4 PORTE	1952-59	7,5	15,0	22,5
STATION WAGON	1952-59	15,0	30,0	45,0
CONVERTIBILE	1952-59	27,5	55,0	80,0
BERLINA 2/4 PORTE	1960-74	5,0	10,0	15,0
STATION WAGON	1960-74	5,0	10,0	15,0
CONVERTIBILE	1960-70	12,5	25,0	35,0
COMET 2/4 PORTE	1961-70	3,8	7,5	11,0
COMET/CYCLONE CONVERTIBILE	1961-70	10,0	20,0	30,0
COMET/CYCLONE	1963-70	7,5	15,0	22,5
COUGAR COUPÉ	1967-73	10,0	20,0	30,0
COUGAR ELIMINATOR COUPÉ	1968-73	17,5	35,0	50,0
COUGAR CONVERTIBILE	1969-73	15,0	30,0	45,0

### METROPOLITAN

COUPÉ	1954-62	7,5	15,0	20,0
-------	---------	-----	------	------

Modello Note Anni Euro x 000

CONVERTIBILE	1954-62	10,0	20,0	30,0
--------------	---------	------	------	------

### OLDSMOBILE

BERLINA 4 PORTE	1946-60	7,5	15,0	22,5
STATION WAGON	(WOODY) 1946-48	50,0	100,0	150,0
COUPÉ	1946-60	10,0	20,0	30,0
CONVERTIBILE	1946-60	40,0	80,0	120,0
STATION WAGON	1949-60	10,0	20,0	30,0
FIESTA CONVERTIBILE	1953	100,0	200,0	300,0
F 85 2/4 PORTE	1961-64	3,8	7,5	11,0
F 85 STATION WAGON	1961-64	3,8	7,5	11,0
F 85 CONVERTIBILE	1961-64	7,5	15,0	22,0
BERLINA 4 PORTE	1961-74	6,0	12,0	18,0
COUPÉ	1961-74	7,5	15,0	22,5
CONVERTIBILE	1961-74	15,0	30,0	45,0
STARFIRE CONVERTIBILE	1961-63	17,5	35,0	50,0
STARFIRE COUPÉ	1962-63	12,5	25,0	35,0
JET FIRE TURBO	1962-63	6,0	12,0	18,0
442 COUPÉ	1965-69	12,5	25,0	35,0
442 CONVERTIBILE	1965-69	25,0	50,0	75,0
TORONADO COUPÉ	1966-70	12,5	25,0	35,0
HURST OLDS	1968-69	20,0	40,0	60,0
442 COUPÉ	1970-72	20,0	40,0	60,0
442 CONVERTIBILE	1970-72	30,0	60,0	90,0
RALLYE 350	1970	17,5	35,0	50,0
TORONADO COUPÉ	1971-78	7,5	15,0	22,0
442 COUPÉ	1973-75	10,0	20,0	30,0
TORONADO COUPÉ	1979-85	5,0	10,0	15,0
TORONADO COUPÉ	1986-90	3,8	7,5	11,0

### PACKARD

BERLINA 4 PORTE	1946-56	10,0	20,0	30,0
LIMOUSINE	1946-50	12,5	25,0	35,0
CONVERTIBILE	1948-56	30,0	60,0	90,0
COUPÉ	1951-56	12,5	25,0	35,0
CARIBBEAN CONVERTIBILE	1953-56	60,0	120,0	180,0
BERLINA 2/4 PORTE	1957-58	12,5	25,0	35,0
HAWK	1958	17,5	35,0	50,0

### PLYMOUTH

BERLINA 2/4 PORTE	1946-56	6,0	12,0	18,0	
STATION WAGON	1946-49	35,0	70,0	100,0	
CONVERTIBILE	1946-56	12,5	25,0	35,0	
STATION WAGON	1950-56	7,5	15,0	22,5	
FURY COUPÉ	1956	20,0	40,0	60,0	
BERLINA 2/4 PORTE	1957-60	7,5	15,0	22,0	
STATION WAGON	1957-60	10,0	20,0	30,0	
COUPÉ	1957-60	15,0	30,0	45,0	
CONVERTIBILE	1957-60	37,5	75,0	110,0	
FURY COUPÉ	1957-58	30,0	60,0	90,0	
VALIANT 2/4 PORTE	1960-70	2,5	5,0	7,5	
BERLINA 2/4 PORTE	1961-74	5,0	10,0	15,0	
STATION WAGON	1961-74	5,0	10,0	15,0	
CONVERTIBILE	1961-70	10,0	20,0	30,0	
VALIANT CONVERTIBILE	1963-66	5,0	10,0	15,0	
BARRACUDA COUPÉ	BIG BLOCK+40%	1964-67	10,0	20,0	30,0
BARRACUDA CONVERTIBILE	1967-69	15,0	30,0	45,0	
ROADRUNNER/GTX COUPÉ	HEMI+150%	1967-73	25,0	50,0	75,0
ROADRUNNER CONVERTIBILE	1969-70	30,0	60,0	90,0	
SUPERBIRD	HEMI+80%	1970	100,0	200,0	300,0
BARRACUDA COUPÉ	1970-71	17,5	35,0	50,0	
BARRACUDA CONVERTIBILE	1970-72	12,5	25,0	35,0	

Modello Note Anni Euro x 000

CUJDA COUPÉ	440+50%/HEMI+150%	1970-71	30,0	60,0	90,0
CUJDA CONVERTIBILE	440+50%	1970-71	50,0	100,0	150,0
BARRACUDA COUPÉ		1972-74	15,0	30,0	45,0

### PONTIAC

BERLINA 2/4 PORTE	1946-52	6,0	12,0	18,0	
CONVERTIBILE	1946-52	30,0	60,0	90,0	
STATION WAGON	1946-52	30,0	60,0	90,0	
COUPÉ	1949-52	10,0	20,0	30,0	
BERLINA 2/4 PORTE	1953-60	7,5	15,0	22,5	
COUPÉ	1953-60	10,0	20,0	30,0	
CONVERTIBILE	1953-60	30,0	60,0	90,0	
STATION WAGON	1953-60	10,0	20,0	30,0	
SAFARI	1955-57	30,0	60,0	90,0	
BONNEVILLE CONVERTIBILE	IN+20%	1957-58	100,0	200,0	300,0
BONNEVILLE COUPÉ	IN+20%	1958	50,0	100,0	150,0
BERLINA 2/4 PORTE/STATION W.	1961-74	6,0	12,0	18,0	
COUPÉ	1961-74	8,8	17,5	25,0	
CONVERTIBILE	1961-75	12,5	25,0	35,0	
TEMPEST 2/4 PORTE/STATION W.	1961-64	3,8	7,5	11,0	
TEMPEST CONVERTIBILE	1961-64	7,5	15,0	22,0	
GRAND PRIX COUPÉ	1962-66	10,0	20,0	30,0	
GTO COUPÉ	1964-67	25,0	50,0	75,0	
GTO CONVERTIBILE	1964-67	37,5	75,0	110,0	
TEMPEST 2/4 PORTE/STATION W.	1965-74	4,0	8,0	12,0	
LE MANS 2/4 PORTE/STATION W.	1965-74	5,0	10,0	15,0	
TEMPEST CONVERTIBILE	1965-72	12,5	25,0	35,0	
LE MANS CONVERTIBILE	1965-72	12,5	25,0	35,0	
FIREBIRD COUPÉ	1967-81	10,0	20,0	30,0	
FIREBIRD CONVERTIBILE	1967-69	25,0	50,0	75,0	
GRAND PRIX COUPÉ	1967-74	8,8	17,5	25,0	
GTO COUPÉ	JUDGE+20%	1968-72	30,0	60,0	90,0
GTO CONVERTIBILE	JUDGE+50%	1968-72	50,0	100,0	150,0
TRANS AM	1969	80,0	160,0	220,0	
TRANS AM	1970-73	25,0	50,0	75,0	
TRANS AM	1974-81	12,5	25,0	35,0	
FIREBIRD/TRANS AM	1982-91	3,8	7,5	10,0	

### SHELBY

MUSTANG GT 350 COUPÉ	1965	110,0	220,0	320,0
MUSTANG GT 350 COUPÉ	1966	100,0	200,0	280,0
MUSTANG GT 350 COUPÉ	1967-70	60,0	120,0	170,0
MUSTANG GT 500 COUPÉ	1967-70	87,5	175,0	250,0
MUSTANG GT 500 CONVERTIBILE	1967-70	125,0	250,0	350,0
MUSTANG GT 350 CONVERTIBILE	1968-70	125,0	250,0	350,0

### STUDEBAKER

BERLINA 2/4 PORTE	1946-66	7,5	15,0	20,0
CONVERTIBILE	1946-52	17,5	35,0	50,0
COUPÉ	1953-55	12,5	25,0	35,0
HAWK	1955-61	12,5	25,0	35,0
LARK 2/4 PORTE	1959-63	7,5	15,0	20,0
LARK CONVERTIBILE	1960-63	10,0	20,0	30,0
DAYTONA CONVERTIBILE	1960-63	10,0	20,0	30,0
AVANTI	1963-64	17,5	35,0	50,0
AVANTI II COUPÉ	1965-91	15,0	30,0	45,0
AVANTI II CONVERTIBILE	1987-91	12,5	25,0	35,0
AVANTI II BERLINA	1991	7,5	15,0	20,0

PER FARE PUBBLICITÀ SU

# RUOTECLASSICHE

TELEFONA AL NUMERO: 02 82472560

OPPURE MANDA UN E-MAIL A: [pubblicità@edidomus.it](mailto:pubblicità@edidomus.it)



## Un ponte tra domanda e offerta

- La scheda e le istruzioni per pubblicare gli annunci sono a pagina 176.
- 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 nome dell'auto in rosso contraddistingue le inserzioni degli operatori commerciali.

### FIAT 509 SPIDER



1926, blu/nero, eccellenti condizioni, omologata Asi, possibile parziale permuta. Visibile in provincia di Siena

3428887241

### VENDO AUTO

#### ALFA ROMEO

**1750 SPIDER**, 1969, da facile restauro, funzionante, marciante, [www.carrozzeriaabaresi.com](http://www.carrozzeriaabaresi.com), visibile a Barbariga (BS)

0309718592

**2000 GT VELOCE**, 1974, rosso, buone condizioni d'uso, visibile a Barbariga (BS)

0309718592

**2000 GT VELOCE**, 1972, rosso, manutenzione regolare, revisione al 2015, ottime condizioni generali, € 16.800

3312738310

**2000 GTV**, 1972, rosso, ben conservata, manutenzione regolare, motore originale, revisionata, € 18.000

3332234894

**75 ASN**, 1991, grigio metallizzato, stupendo esemplare, tutta originale, solo 17.000 km, come nuova, visibile a Trento, € 14.000

3282728589

**75 TS**, 1988, grigio, uniproprietario, ASI, gas, prima serie, ottimo stato, ogni prova, possibili permuta, visibile a Roma, € 3500

3316127036

**ALFASUD 1.2**, 1972, verde bottiglia, auto bella, iscritta Asi e Riar, € 2000, visibile a Milano



335355594

**ALFASUD SPRINT TROFEO**, nero, pronta corse, moltissimi ricambi, € 13.500, visibile a Brescia,

3484796030

**ALFASUD SPRINT**, serie speciale Trofeo, svendo per mancanza di spazio

3388889076

**ALFETTA GT 1600**, 1978, verde, unico proprietario, km 50.000, come nuova, € 7000, visibile a Milano,



335355594

**DUETTO**, 1991, bianco, allestita Pininfarina, per il mercato francese, in tutto 120, la placa sulla suddetta è il n. 87, motore 2000 a iniezione, idroguida, vetri elettrici, tappezzeria nuova color bianco, visibile a Cisterna (LT),



3381467130

**DUETTO INIEZIONE**, 1991, nero, conservata, frizione nuova, + copricapote, visibile a Terni, € 10.000

0744281189 - 3395466518

**DUETTO OSSO DI SEPIA**, 1966, rosso, telaio n°29, targa nera, restaurata, prezzo trattabile, € 29.000

336259241

**GIULIA 1600 SPIDER**, 1963, conservata ottimamente, € 38.000 non trattabili, visibile a Brescia



3484101814

**GIULIA SPRINT GT**, 1965, rosso, Scalino, 1600cc, restaurata anni fa, ottima, interno nero, targa nera, documenti originali, 5 marce, [www.old-cars.it](http://www.old-cars.it), visibile a Mantova

3498689674 - 0375790025

**GIULIA SUPER 1.6**, 1971, faggio, completamente originale, conservata, targhe e documenti originali, € 9000



3356007178

**GIULIETTA SPIDER**, 1960, da restauro, provenienza Usa, visibile a BARBARIGA (BS),

0309718592

**GT 1300 JUNIOR**, 1971, faggio, restauro 2012, ottima, motore ok, interno marrone, Asi, targa nera, libretto '94, radio, [www.old-cars.it](http://www.old-cars.it), visibile a Mantova,

3498689674 - 0375790025

**GT 1300 JUNIOR**, 1969, verde, Scalino, interno nero, ottima, riverniciata, motore ok, targa nera, documenti 1985, [www.old-cars.it](http://www.old-cars.it), visibile a Mantova,

3498089674 - 0375790025

**GT 1600 UNIFICATO**, 1975, grigio, vettura preparazione stradale, cambio, autobloccante, carburatori diam. 45, tromboncini, visibile a Salerno, € 17.000

3398069563

**GTV COUPÉ**, 1996, rosso corsa, auto immacolata, con soli 47000 km, solo interessati, visibile a Ancona, € 4500

3476302156

**SPIDER 2000 VELOCE**, 1974, blu, motore ok, meccanica ok, capote da sostituire, visibile a Modena, € 10.000

3346936986

#### ALPINE RENAULT

**A 310 V6**, 1978, blu francia, 2700 cc, impeccabile, possibile permuta, € 20.000, visibile a Brescia

3484796030

#### AUDI

**80 CD TURBODIESEL**, 1983, grigio metallizzato, iscritta Asi, rara, perfette condizioni carrozzeria/meccanica/interiori, 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

**3000 MKI BN7**, 1961, blu healey, in restauro, lamierata e verniciata, motore rifatto, manca montaggio e interni, [www.old-cars.it](http://www.old-cars.it), visibile a Mantova

0375790025 - 3498689674

#### AUTOBIANCHI

**BIANCHINA FAMILIARE**, 1967, verde, funzionante, unico proprietario, documenti originali, revisionata

3389369456


**FLAMIGNI**  
**Raoul**

 GUARNIZIONI IN GOMMA  
 E PARTICOLARI PER ESTETICA E MECCANICA  
 Via M. del Pagano, 19 - 50142 FIRENZE  
 Tel. 055/7331768 Fax 055/7830577  
 Tel. mobile: 336/677773


**Dal 1983 IL MAGAZZINO PIU' ASSORTITO D'ITALIA**  
**per auto storiche italiane ed estere**  
**www.EPOCACAR.com**  **NEGOZIO ON LINE**  
 S.Stino di Livenza (VE) Tel. e Fax 0421.311659 - E-mail: info@epocacar.com

**ACQUISTIAMO AUTOVETTURE D'EPOCA E SPORTIVE, FERRARI, PORSHE, 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](http://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

**BENTLEY**

**S II**, 1961, argento/blu, auto stupenda, guida a destra, targhe italiane, € 35.000, visibile a Milano



335355594

**BMW**

**316 E21**, 1977, grigio metallizzato, 2 porte, 4 marce, in buone condizioni, funzionante e circolante, solo da rivedere la vernice, visibile a Udine, € 1750

0432853079

**Z3**, 1998, argento, pelle nera, clima, gomme nuove, ottima, € 4900, visibile a Pesaro

3452530356

**CITROËN**

**2 CV**, 1977, giallo, in discrete condizioni, gommata nuova, revisione 2015, cilindrata 435, € 2700, visibile a Luino,



3386794855

**DS 23 I.E. PALLAS**, 1974, bicolor verde, tuttaoriginale, interno velluto e pelle, semiautomatica, targhe nere, km 40.000, visibile a L'Aquila, € 25.000

3473201148

**DS 23 PALLAS**, 1973, nero, interni verde acqua, restauro professionale con documentazione fotografica 2012, cambio semi-automatico, iniezione elettronica, visibile a Milano nord,

3387258514

**MEHARI**, 1979, beige hoggar, completamente ripristinata, riverniciata da smontata, gomme/capote/selleria nuovi, sarò presente al Padiglione 6 della Fiera di Padova Auto e Moto d'epoca dal 23 al 26/10/2014 con la mia collezione di Citroën, visibile a Jesolo



3209652050

**MEHARI**, 1974, verde tibesti, completamente riverniciata da smontata, gomme/capote/impianto frenante/selleria nuovi, sarò presente al Padiglione 6 Fiera di Padova Auto e Moto d'epoca dal 23 al 26/10/2014 con la mia collezione di Citroën, visibile a Treviso



3209652050

**MEHARI**, 1985, beige, stupenda, km 26.000 da nuova, mai verniciata, senza spaccature, capote come nuova, no perditempo, collaudata, visibile a Genova, € 10.000

3355604632

**SM**, 1971, blu, motore 6v, carburatori, 2700cc, rara e di sicura rivalutazione, due proprietari, targhe e documenti originali, visibile a Milano nord

3387258514

**DAIMLER**

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

3477976676

**DKW**

**F7**, 1938, amaranto/nero, veicolo a due tempi, bella e funzionante, € 9000, visibile a Milano



335355594

**FERRARI**

**360 SPIDER F1**, 2003, rosso, interni neri, come nuova, km 47.000, tagliandi Ferrari, superbollo scontato del 70%, inurtata, da privato, visibile a Torino, € 54.000

3296873729

**FIAT**

**1100 TV**, 1954, bordeaux, ASI CSAI, I tipo, sedili divisi, accessori, restauro totale per Mille Miglia, visibile a Roma, € 27000

3356918826

**124 SPIDER 1.4**, 1966, azzurro, buone condizioni d'uso, targhe nere, visibile a BARBARIGA (BS),

0309718592

**124 SPIDER 1400**, 1970, rosso, ottima, riverniciata, interno nero rifatto, targa con provincia, cerchi in lega, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

0375790025 - 3498689674

**124 SPORT**, 1972, giallo, auto restaurata di carrozzeria, da ultimare il montaggio, impianto metano, visibile a Mantova, € 4500

337924093

**124 ABARTH RALLY**, 1973, azzurro/nero, omologata ASI, passato nelle corse, perfetta, + 500 F da restaurare

3479375856

**126**, 1990, rosso, unico proprietario, targa originale, km effettivi, ultima versione con sportello posteriore

3389369456

**128 BERLINA**, 1970, verde, radiata, con estratto, meccanica ottima, gomme nuove, carrozzeria da restaurare, visibile a Padova, € 1000

3474335515

**128 FAMILIARE**, 1973, celeste chiaro, in perfette condizioni, prezzo non trattabile, visibile a Trani, € 3000

3333311991

**2300**, 1962, nero, carro funebre, pochi km, da restauro o per ricambi, visibile a Mantova, € 1000

337924093

**500 BELVEDERE**, 1953, grigio oliva, restaurata di recente in modo maniacale, come nuova, ASI, prezzo trattabile, visibile a Sarteano, € 14.000

3388340546

**500 C**, 1951, blu, vettura perfetta e conservata, € 9000, visibile a Milano



335355594

**500 C**, 1950, avorio, documenti e targhe originali, da rivedere vernice del telaio, prezzo da concordare

3404719978

**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)

**e elvezioesposito**  
Tappezzeria auto d'epoca  
www.elvezio.com  
Via Zanotti Bianco, 28/30 - 87100 Cosenza  
Tel. e Fax 0984.36074 - Cell. 340.5274950  
info@elvezio.com - elvezioblog.wordpress.com

LE NOSTRE MOSTRE SCAMBIO IL  
CAPANNELLE - ROMA 4-5 OTTOBRE  
PADOVA 23-26 OTTOBRE  
NOVEGRO 7-8 NOVEMBRE  
SORA 14-15-16 NOVEMBRE  
ZAFFERANA ENEA 22-23 NOVEMBRE

**Felice Service**  
RICAMBI INGLESI NUOVI E USATI  
RIPARAZIONI E RESTAURI COMPLETI - REVISIONE CARBURATORI  
CATALOGHI GRATUITI - SPEDIZIONI GIORNALIERE - SI RILASCIANO CERTIFICATI DI IDENTITÀ DELLA VOSTRA AUTO  
Via Circumvallazione Esterna n° 207 - 80119 Quindici (NA) Tel-Fax 081.818.60.67 Cell. 3429208769  
E-mail: info@feliceservice.com - Sito: http://www.feliceservice.com

**www.maggiolinorestore.com**  
Pensa in grande, scegli Maggiolino Restore. Ricambi accessori e rarità per Volkswagen d'epoca.  
Via Adda, 8 - 65128 Pescara - tel.: 085 4326869 info@maggiolinorestore.com

**CUSCINETTI SPECIALI E RARI dal 1910**  
051 6259282 - deghen@libero.it

**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



**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. Matching numbers, restauro totale eseguito da artigiani specializzati in vetture Ferrari. **ECCLSA DA VEDERE.**



JAGUAR E-TYPE 4.2 SPYDER 1ª SERIE, 01/1968, Autoradio originale dell'epoca, cerchi a raggi con gallettone, interni in tutta pelle CONNOLLY, restaurata in modo maniacale, Matching numbers OMOLOGATA ASI - DA VEDERE.



FIAT 1500 C, 09/1948, Targhe (PV 23.) e documenti originali dell'epoca, restauro totale ed affamato professionale, originale in ogni sua parte. **ISCRITTA ASI - ECCLSA - DA VEDERE.**



LANCIA AURELIA B20 GT V SERIE, 02/1957, Interni in panno originale Lancia grigio, Matching numbers, disponibile Certificato identità regista storico Lancia. Doppie chiavi originali dell'epoca. **RESTAURATA TOTALMENTE - ISCRITTA AL REGISTRO STORICO LANCIA - PRODOTTE SOLO 120 UNITA'.**



JAGUAR E-TYPE 4.2 COUPE 1ª SERIE, 01/1966, autoradio originale dell'epoca, interni in tutta pelle Connolly carter, cerchi a raggi con gallettone, Matching numbers, perfetta in ogni sua parte. **RESTAURATA TOTALMENTE. Km 185 dal restauro.**



PORSCHE 911 2.2 T TARGA 4M, 04/1970, Autoradio originale dell'epoca, Interni in Piedepull e pelle nera, cerchi fucinati. Totalmente restaurata da notissima officina Porsche. **MATCHING NUMBERS - ECCLSA.**



MERCEDES BENZ 230 CE W 123, 02/1984, Aria Condizionata, Cerchi in lega, Fendinebbia, Tetto apribile elettrico, Tenuta maniacale, 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 Gallettone, Interni in Sky nero, Omologati 2+2, Matching Numbers, Targhe (CA 12.), doppie chiavi originali dell'epoca, uso e manutenzione RARISSIMA, 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.**



JAGUAR 3.8 S 4M + OVERDRIVE, 01/1964, Autoradio originale dell'epoca, Cerchi a raggi con gallettone, Cruisoblo in radica di noce perfettamente restaurato, Interni in pelle totale CONNOLLY Nera, Meccanica completamente revisionata, Cromature perfette, **MATCHING NUMBERS - PERFETTA.**



FERRARI 208 GTS CARBURATORI TIPO F106 CS, 06/1980, Alzacristalli elettrici, Aria Condizionata, Fendinebbia CIBIE rettangolari a luce bianca, doppie chiavi, libretto uso e manutenzione e book organizzazione di vendita e assistenza originali, conservata in modo maniacale. **VERAMENTE RARA.**



LANCIA AURELIA B20 GT 2ª SERIE, 02/1953, Interni in panno Lancia rocciolata, Targhe originali (PA 18...), Disponibile certificazione Lancia, Matching Numbers. **ISCRITTA ASI RESTAURO MANIACALE ED ALTAMENTE PROFESSIONALE.**



BMW 2002 TI FARI POSTERIORI TONDI, 04/1972, Cerchi in lega, volante in pelle, Targhe (PE 09.) e book uso e manutenzione originale dell'epoca, due soli proprietari. **CAMBIO 5 MARCE DIFFERENZIALE AUTOBLOCCANTE.**



ALFA ROMEO MONTREAL TIPO 105.64, 06/1972, Targhe (PR), Doppie chiavi, Disponibile Foglio complementare, Libretto uso e manutenzione originale dell'epoca, **ECCLSA.**



M.G. 250 CE W114 AUTOMATIC, 03/1970, Cambio autom., Interni MB TEX Marrone, Sedili MB Tex e Piedepull Marrone, Tetto apribile elettrico, Uniproprietario, Targhe (BG 22...) e documenti originali, Meccanica recentemente revisionata. Tabulato originale. **OMOLOGATA ASI 5ª GRADO TARGA ORO MASSIMI LIVELLI, PERFETTA.**



ALFA ROMEO GT 1750 VELOCE TIPO 105.44, 03/1970, perfette condizioni, libretto uso e manutenzione originale dell'epoca, matching numbers. **ISCRITTA ASI.**



ALFA ROMEO ALFETTA 2000 L TIPO 116.55 C, 07/1980, vettura conservata in modo maniacale, targhe (BA...), doppie chiavi, libretto uso e manutenzione, libretto servizi originali, UN SOLO PROPRIETARIO SOLO KM 32.308 **ISCRITTA ASI.**



BMW Z1 ROADSTER, 01/1991, Matching Numbers, disponibili fatture BMW dei lavori eseguiti, cinghia di distribuzione appena sostituita, doppie chiavi originali, libretto uso e manutenzione originale dell'epoca. **ISCRITTA ASI - MANIACALE.**



FIAT 500 B TRASFORMABILE MITICA POPOLINO, 10/1948, Targhe (VR 32) e documenti originali, Conservata originale, Licenza di circolazione 'a libro' dell'epoca. **PERFETTAMENTE CONSERVATA.**



ALFA ROMEO GT 2000 VELOCE LUSSO TIPO 105.21, 05/1973, pacchetto Lusso: interno in pelle, cerchi in lega campo 1000/16, vetri azzurri, vernice metallizzata, Targhe (RM) e documenti originali. **RESTAURO MANIACALE 1 SOLO PROPRIETARIO E UN COLLEZIONISTA.**



LANCIA AURELIA B24S CONVERTIBILE, 07/1956, Iscrivibile 1000 miglia, Una delle prime prodotte, Asi Targa oro, Italiana da sempre. **ECCLSA - RARISSIMA.**



VOLKSWAGEN MAGGIOLINO OVALE 1.192cc. 6V 25CV, FALDACH, 03/1955, Autoradio A M/FM, Tetto Apribile, Interno tessuto Beige, Doppie chiavi, Matching Numbers. **RESTAURO TOTALE MANIACALE ED ALTAMENTE PROFESSIONALE.**



ALFA ROMEO 2000 BERLINA TIPO 105.12, 01/1973, interno in Tex cuoio restaurato, libretto, unico proprietario, Targhe (PG) e documenti originali, Perfetto uso e manutenzione originale dell'epoca, Matching Numbers. **ISCRITTA ASI - RESTAURO TOTALE E MANIACALE.**



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, Scurezza rivoltazione a livello collezionistico, qualsiasi prova. **RESTAURO TOTALE.**

- LANCIA FULVIA 1300 2ª SERIE, 06/1970, Autoradio Condor AM, conservata, targhe (MI LG.) e documenti originali, chiavi, libretto uso e manutenzione originali. **PERFETTAMENTE CONSERVATA.**
- LANCIA BETA 1600 8ª SERIE, 02/1981, Km 15.559 ORIGINALI. Perfetta, scattolati e meccanica ancora con cinghia d'origine, targhe (MI) e documenti originali, portachiavi originale LANCIA, book originali, meccanica completamente tagliandata. **UNICA - ECCLSA.**
- A.R. GALETTA 1.3 1ª SERIE, 08/1979, Interni in panno alla romeo marrone tista di moro, targhe originali (PC 02...), doppie chiavi, documenti, libretto uso e manutenzione originali dell'epoca. **PERFETTA, DISPONIBILE ANCHE TESTA DI MORO - SUPERPREZZO.**
- FERRARI 456GT, 01/1994, Climatizzatore, Autoradio CD + Cancellatore 6 CD, chiusura centralizzata, vetri elettrici, interni in tutta pelle grigio Charcoal. Moquette nera. **RESTAURATA IN MODO MANIACALE.**
- FIAT 124 BERLINA 8ª SERIE, 11/1973, Completamente originale, Targhe (MT 6...) e documenti originali dell'epoca, doppie chiavi, libretto uso e manutenzione originale dell'epoca, **COME NUOVA, SUPERPREZZO.**
- LANCIA BETA MONTECARLO SPIDER TIPO 134 AS, 01/1976, Targhe (BG 47...) e documenti originali, Doppie chiavi, Qualsiasi prova. **MATCHING NUMBERS.**
- FIAT 500 F, 10/1970, Capote nuova in tela nera, Interni, sedili e pannelli in Sky nero, targhe (AQ) e Documenti originali. **RESTAURATA.**
- ALFA ROMEO GIULIA SUPER 1.3 TIPO 115.09, 07/1973, Autoradio originale Voxson, interni e pannelli in Tactal bordeaux, Targhe (TO HB...) e documenti originali, doppie chiavi e libretto uso e manutenzione originale dell'epoca, Meccanica completamente ricondizionata. **PERFETTA - MATCHING NUMBERS.**

**PRESENTI ALLA FIERA DI PADOVA AUTO E MOTO D'EPOCA IL 23/24/25/26 OTTOBRE 2014 - PAD 11**

## M VENDO & COMPRO

**500 C TOPOLINO**, 1950, grigio topo, km 35.000, visibile a Brescia, € 7000

3382451124

**500 LUSO**, 1970, azzurro metallizzato, restaurata al 2010, motore nuovo con pistoni maggiorati, semiassi maggiorati, freni nuovi, motore da fare rodaggio, da visionare e provare, sempre in garage coperto, qualsiasi prova, € 4000, visibile in Abruzzo

0872988213

**500F**, 1965, grigio, otto bulloni, km 37.000, unico proprietario, meccanica ottima, carrozzeria da rivedere, visibile in Emilia

3464123345

**520 BERLINA**, 1928, blu/nera, conserva e ottimamente funzionante, € 30.000, visibile a MILANO,



335355594

**850 SPIDER BERTONE II SERIE**, 1971, verde, completamente originale, conservata, stupenda, targhe e documenti originali, certificata Asi, € 12.000



0116470241

**850 SPORT COUPÉ III SERIE**, 1970, rosso, completamente originale, stupenda, targa e documenti originali, € 8500



0116470241

**DINO 2.0 COUPÉ BERTONE**, 1968, rosso, da restauro totale, senza targhe e documenti, € 4800



0116470241

**DINO 2000 COUPÉ**, 1967, bianco, originale, ben conservata, km 86.000, con molti ricambi, € 20.000, visibile a Roma



3483156721

### FIAT SAVIO

**SPIAGGETTA**, 1978, giallo, interni vimini legno, cerchi Borrani, visibile a Chiavari, € 19.000

3346917204

### FORD

**SIERRA COSWORTH 2PORTE RS**, 1987, nero, auto conservata, tutta originale, km 87.000, anche parziale permuta di mio interesse, visibile a Firenze, Tratt. ris.

3357799506

**SIERRA COSWORTH RS**, 1987, nero, auto originale, conservata, tagliandata, efficientissima, mai urtata, km 87.000, visibile a Firenze, € 17.000

3357799506

### FORD USA

**MUTT PERINI M151**, 1980, camouflage, restauro professionale, Asi, fedele al corpo di appartenenza. guida molto piacevole, freni a disco, servofreno, omocinetici, livrea nato, vettura molto bella, € 16.000, visibile a Cremona



335261053

### INNOCENTI

**MINI COOPER 1300 EXPORT**, 1973, prugna, tetto nero, come nuova, qualsiasi prova, km 9800, ASI, foto a richiesta, visibile a Zola Predosa (BG), € 15.000

3385499715

**MINI COOPER MK3**, 1970, grigio metallizzato/nero, restaurata, iscritta ASI, fiche CSAI, regolarità, permutato con fuoristrada, visibile a Caserta, € 11.000

3491993843

**MINI COOPER MK3 1000**, 1971, bordeaux, targhe e libretto di prima immatricolazione, cerchi e gomme nuovi, visibile a Ivrea, € 8250

3282771728

## RICAMBI

## PORSCHE

REPLACEMENT PARTS AND ACCESSORIES FOR PORSCHE

By



DEI KÄFER SERVICE

www.deikaeferservice.com Tel. +39 0577 928356



• **Dansk**



## 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.



KIT ALLUMINIO E TYPE 3,8



KIT COMPLETO TAPPEZZERIA E TYPE



KIT BAGAGLIAIO E TYPE DHC



PANNELLI PORTE E TYPE



**GMA sas di Gallorini Marco**

via Riviera, 39 - 27100 Pavia  
tel. 0382.525429 / 0382.523630 - fax 0382.529756  
e-mail [info@gmajag.net](mailto:info@gmajag.net) - [www.gmajag.net](http://www.gmajag.net)

**MINI DE TOMASO**, 1980, rosso, perfetta, uso giornaliero, tappezzeria bellissima, tutta originale, ASI in corso, visibile a Bologna

3395382578

**JAGUAR**

**E COUPÉ 12 CILINDRI**, 1972, rosso, veramente ottima, possibile permuta, € 30.500, visibile a Brescia,

3484796030

**E TYPE 3.8 I SERIE**, 1962, bianco, completamente originale, stupenda, attestato Asi, valuto permuta parziale con auto sportive



3356007178

**E TYPE ROADSTER 1.2 II SERIE**, 1969, da restauro, motore non bloccato, provenienza Usa, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a BARBARIGA (BS)

0309718592

**E TYPE SPIDER SERIES I**, 1968, blu, vettura curata nei particolari, ottime condizioni, ASI, interni, gomme, scarico e freni nuovi, prezzo Ruoteclassiche, visibile a Roma

3316999733

**MK2**, 1986, nero, la più bella berlina, sportiva inglese, cerchi a raggi, interni pelle rossa, radica, qualsiasi prova, visibile a Milano Nord

3387258514

**MK2 2.4 LITRE**, 1962, blu metal, carrozzeria conservata, riverniciata, interno grigio nuovo, motore ok, guida destra, www.old-cars.it, visibile a Mantova

0375790025 - 3498689674

**MK2 3.8 LITRE**, 1962, blu, interno rosso, km 25.000, Asi, cambio automatico, restauro completo 1991, unico proprietario, € 26.000, visibile a Modena



3489022535

**XJS CONVERTIBLE V12**, 1991, bianco, full optional, pelle nera, tutto perfettamente funzionante, ASI e CRS, no americana, visibile a Isernia, € 18.000

3313680280

**XK 120 OTS**, 1951, da restauro, foto a richiesta, provenienza Usa, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbariga (BS)

0309718590

**XK 120 OTS SE**, 1954, light blu, restauro totale, nuova, da concorso, interno grigio/blu, capote blu, Asi Oro, www.old-cars.it

0375790025 - 3498689674

**LANCIA**

**8.32 FERRARI**, 1987, rosso, auto perfetta sia di carrozzeria che di motore, gomme nuove, Asi, con garanzia, € 15.000, visibile a Pistoia,



3483101891

**APRILIA 1500**, blu notte, conservata intatta fin dalla nascita con solo km 9.000 percorsi, condizioni superlative strettamente originali, un solo proprietario dal 1949 al 2013, iscritta Asi, revisionata, doppie chiavi, documenti d'origine come nuovi, trattativa riservata, guido.morfini@gmail.com



3473556921

**APRILIA 1500**, 1946, argento, omologata Asi, molto bella, possibile permuta, € 42.000, visibile a Brescia

3484796030

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



3397080407

**AURELIA B20 I SERIE**, 1951, amaranto scuro, assoluta rarità, ASI, targhe originali, autoradio, pubblicata, da concorso. Prezzo adeguato alla sua importanza, visibile a Milano

3397080407 - 02743466

**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

**PRESENTI ALLA FIERA DI PADOVA PAD.5**

**Enrico C. Alvisi**  
Auto d'epoca e di prestigio

**CLASSICMOTOR**

R. ROYCE CORNICHE CABRIO 1972, GUIDA ITALIANA, FAVOLOSA E ORIGINALE. € 46.500	R. ROYCE S.SPUR, ITALIANA, 1986, PARI AL NUOVO. TARGA ORIGINALE € 20.000	R. ROYCE S.SHADOW 1973, COLORI DA FAVOLA, STUPENDA E UNICA IN TUTTI! € 17.500	R. ROYCE S.WRAITH II UNICA 1979, INTERNO BICOLORE. € 18.500	BENTLEY TURBO R 1990 ITALIANA, ACTIVE RIDE. UNICA A € 20.000
R. ROYCE S.SHADOW 1971. BLU MET. DA SOGNO, PELLE GRIGIA. € 16.000	R. ROYCE S.SPIRIT II RARISSIMA SERIE 2, 1990. BELLISSIMA. € 17.000	BENTLEY MULSANNE S 1989 SOLO 900 PRODOTTE. DA VEDERE A € 16.800	R. ROYCE 3.9 INIEZIONE. COME NUOVO ZERO USURE. € 15.000	FERRARI 328 GTS 32.000 KM TARGA ORIGINALE MO. 1985. € 69.000

Assistenza meccanica e tagliandi. Vendita - acquisto - ricambi - restauro.  
Via Rigosa, 42/A - 40069 Zola Predosa - Bologna - Italy Tel. +39.340.555.4546 mail: info@rollroyceclassicmotor.it www.rollroyceclassicmotor.it

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](http://www.carus-parts.de)

Sul nuovo sito anche in Inglese

## M VENDO & COMPRO

**BETA VOLUMEX**, 1983, rosso, visibile a Treviso, € 7000

3339709267

**DELTA INTEGRALE EVO**, 1991, verde Derby metallizzato, come nuova, km reali 47.000, iscritta registro storico Lancia, tagliandata con manutenzione, visibile a Torino, € 30.000

3296873729

**FLAMINIA COUPÉ 2800**, 1964, bianco, molto bella

3409002208

**FLAMINIA COUPÉ PININFARINA**, 1962, grigio, conservata, targa nera, ottime condizioni, prezzo trattabile o permuta, € 17.000

336259241

**FLAMINIA COUPÉ PININFARINA**, 1962, bianco saratoga, in perfetto stato sia di meccanica/vernice/tappezzeria, valutazione Ruoteclassiche



3381467130

**FLAVIA 2000 BERLINA**, 1973, beige, km 8000, € 5000

335283707

**FULVIA 1.3S**, 1972, rosso, restauro totale documentato, visibile a Lucca, € 6000

3492998637

**FULVIA COUPÉ**, 12160 cc 1969, verde Ostenda, leva lunga, 4 marce, omologata ASI, radio d'epoca, interni in panno nuovi, ottime condizioni, 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

**TREVI**, 1982, argento, visibile a Vezzano sul Crostolo, € 1000

3478814266

### LAND ROVER

**DEFENDER 88**, 1969, verde, ottimo, passo corto, telonato, argano, perfettamente funzionante, visibile a Padova, € 6500

3386322383

### LINCOLN

**LIMOUSINE 120**, 2000, bianco, in perfetto stato, 2 TV, luci led, stereo 1000W, 2 frigobar, 2 cestelli spumante, 24 bicchieri acqua-spumante-liquori, 3 bottiglie di amari in cristallo. Gomme fascia bianca, 9 posti, lunga 9 metri circa, visibile a Lecce, € 20.000

3209254419

### LOTUS

**SEVEN S4**, 1972, verde, perfetta, guida a sinistra, targa nera

3391469345

**SEVEN S4**, 1972, verde, perfetta, guida a sinistra, targa nera

3391469345

### MASERATI

**BITURBO 2.0**, 1983, azzurro metallizzato, come nuova, stupenda, originale, attestato Asi, interno velluto Missoni, valuto parziale permuta



3356007178

**BITURBO 420i**, 1987, oro, 4 porte, buone condizioni, interno rosso, 2000 cc, 188cv, motore ok, iscritta Asi, www.old-cars.it

0375790025 - 3498689674

**BITURBO SPIDER**, 1988, nera, iniezione molto bella, e ben funzionante, € 16.000, visibile a Brescia

3484796030

### MATRA

**530 LX**, 1970, rosso, restaurata, con moltissimi ricambi in omaggio, da reimmatricolare, targhe nere, visibile a Omegna, € 8000

0323889013

### MAZDA

**MX-5 1600**, 1998, argento, X5 spider, fanali a scomparsa, molto rara, ottima, no perditempo, visibile a Ancona, € 3000

3476302136

### MERCEDES

**190**, 1961, nero, vettura conservata e perfettamente funzionante, € 15.000, visibile a Milano



335355594

**190 BERLINA**, 1958, bianco, da restaurare, documenti originali, funzionante

3297460041

**200**, 1967, azzurro, molto bella e ottima di meccanica, già iscritta Asi, € 10.000, visibile a Milano



335355594

**200 W 123**, 1983, bianco, conservata, splendida, ASI, gomme nuove, qualsiasi prova, tetto apribile e ricambi, visibile a Perugia, € 5000

3663186571

**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

**300 CE COUPÉ**, 1988, bianco, in ottimo stato di conservazione, meccanica e carrozzeria pari al nuovo, due soli proprietari, km 172.000, gomme appena montate, iscritta Asi, interni pelle nera, cerchi in lega, documenti originali, € 5500 trattabili, guidomorfini@gmail.com, visibile a Lucca

3473556921

**300 SL**, 1990, grigio, ottimo stato, interno nero, motore ok, km 99.000, cambio automatico, iscritta Asi, doc. del 1997, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

3498689674 - 0375790025

**450 SL**, 1974, bianco, ottime condizioni, interni blu, iscritta ASI, hardtop, meccanica perfetta, km 108.000 originali, visibile a Riccione

3384262464

**SLK KOMPRESSOR**, 1998, azzurro metallizzato, unico proprietario, 55.000 km, carrozzeria e meccanica perfetti, interno in pelle, bellissima. Corrado, visibile a Borgomanero (NO), € 6900

3482204495

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

### 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



**AUTO D'EPOCA**  
FIERA DI PADOVA

Vi aspettiamo alla fiera di Padova Padiglione 5

**MUSSO GOMME**  
pneumatici per vetture e moto da collezione

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

**DISPONIBILITÀ PNEUMATICI MOTO**

DISTRIBUTORE PER L'ITALIA

**MICHELIN**

**Firestone** **DUNLOP** **BF Goodrich**  
**WAYMASTER** **VINTAGE RACING** **EXCELSIOR**

Corso Giulio Cesare, 117 - 10155 Torino  
Tel 011 85 20 19 - Fax 011 24 82 965  
www.mussogomme.it - info@mussogomme.it

**SPEDIZIONE IN TUTTA ITALIA**

UNA GRANDE SOLUZIONE PER TUTTI I TIPI DI SERBATOIO

## TANKERITE

Ciclo anticorrosivo per la bonifica interna di serbatoi arrugginiti e ammalarati. Forma una capsula sigillante inattaccabile da benzina, alcool e carburanti.



- Prezzo 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

**AFRA**  
DAL 1946

RICAMBI ORIGINALI  
ALFAROMEO

REPLICHE PER  
VEETURE 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](mailto:afra@afra.it) Internet: [www.afra.it](http://www.afra.it)



**GALVANICA SPINO D'ADDA snc**  
PULITURA, SABBIAATURA E LUCIDATURA

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

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

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



**Il Specialista della 2CV - MEHARI**

**DAVID AUTO Srl**



[www.davidauto.it](http://www.davidauto.it)

Distributore in ITALIA

**DAVID AUTO Srl** Tèl. : 02 98 270 436  
Viale Lombardia 14/16 Fax. : 02 98 270 455  
20070 Dresano (MI) Email : [info@davidauto.it](mailto:info@davidauto.it)

**45 anni al servizio  
dei appassionati**

Stè 2CV MEHARI CLUB CASSIS  
[www.2cvclub.it](http://www.2cvclub.it)

**CAR D'EUROPE**  
**SILVAUTO**  
[www.silvauto.it](http://www.silvauto.it)

**terme di trescore**  
[www.termeditrescore.it](http://www.termeditrescore.it)

**4 RIVINNEY**  
[www.4rivialta.it](http://www.4rivialta.it)

**Roberti**

**CAMINELLA**  
[www.caminella.it](http://www.caminella.it)

**PromoSeria**

**ValSeriana Val di Scalve**

**Comune di Valle Seriana**

**Mozzariella**  
[www.mozzarivallaseriana.com](http://www.mozzarivallaseriana.com)

**Stazione Scazzola**  
[www.scazzola.it](http://www.scazzola.it)

**ZERO**  
METALMECCANICA PER  
GRUPPI PRESSO, PNEUMATICI  
[www.zerolimes.eu](http://www.zerolimes.eu)

**SIAD**  
[www.siad.it](http://www.siad.it)

**RONZONI**  
Automotive quality. Quality counts.  
Specialty and Modified Cars.  
[www.ronzoni.it](http://www.ronzoni.it)

RIEVOCAZIONE STORICA DELLA

**COPPA DELLA PRESOLANA**  
- 7 DICEMBRE 2014 - Castione della Presolana

**4° Trofeo ValSeriana Val di Scalve CLUSONE**

**CLUB OROBICO AUTO D'EPOCA**  
Tel e Fax 035.513082 - [info@cluborobico.it](mailto:info@cluborobico.it)  
[www.cluborobico.it](http://www.cluborobico.it) - [www.coppadellapresolana.it](http://www.coppadellapresolana.it)



**MG**

**A 1600 SPIDER**, 1960, rosso, la più bella spider inglese, restaurata con documentazione fotografica, cerchi a raggi, hardtop, portapacchi, radio originale, bellissima, visibile a MILANO NORD

3387258514

**J2**, 1933, verde inglese, omologata ASI dal 1968, targa oro, immatricolata italiana, revisione e funzionamento ottimo, visibile a Brescia, Tratt. ris.

3391841552

**TA**, 1937, verde, in restauro totale, guida destra, motore km 0, manca tappezzeria, da targare, [www.old-cars.it](http://www.old-cars.it), visibile a MANTOVA,

3498689674 - 0375790025

**TD**, 1953, ivory, restauro totale, come nuova, motore km 0, interno rosso, 1250, ruote a raggi, omologata Asi, [www.old-cars.it](http://www.old-cars.it)

0375790025 - 3498689674

**TD**, 1953, verde, auto in ottime condizioni, accessoriata, guida a sinistra, visibile a Padova, € 23.000

3386522383

**TF REPLICA**, 1965, bordeaux, stupenda 2 posti inglese, mai usata con pioggia, consegna a domicilio, esemplare unico, € 21.000

3336934881

**MORETTI**

**ALFA 1300**, 1956, rosso, vettura da corsa, certificata dal Sig. Moretti, ideal per Mille Miglia, visibile a MILANO,



335355594

**NSU**

**PRINZ 4L**, 1966, rosso, km 120.000, unico proprietario, interni pari al nuovo, carrozzeria da rifare completamente, ruggine passante, smontata, targhe e libretto originali, visibile a Gesualdo (AV), € 1000

3478048817

**OPEL**

**KADETT 1.0 S**, 1981, azzurro metallizzato, km 37.600, sempre in garage, originale, da amatore, solo se seriamente interessati, visibile a Modena, € 2400

3341214124

**PEUGEOT**

**205 RALLYE**, 1988, bianco, meccanica in ottime condizioni, interni e carrozzeria da rivedere, ideale per competizioni, visibile a Salerno

3406203846

**304 S CABRIO**, 1974, rosso, 1300, restauro conservativo, ottimo stato, originale, interno nero, targa nera, libretto originale, [www.old-cars.it](http://www.old-cars.it)

0375790025 - 3498689674

**PILGRIM**

**AC COBRA**, 1982, verde inglese, strisce avorio, guida a sinistra, interno nero, motore e meccanica Ford, da vetrina, permuta parziale con Fiat 2100/2300 familiare, visibile a Ravenna, € 32.000

3381500621

**PORSCHE**

**911 27 S TARGA**, 1973, aragosta, vettura come nuova, motore 80.000 km, sempre in garage, visibile a Verona, € 28.000

3485920991

**REPETTO**

**FORMULA MONZA**, 1969, rosso, restauro professionale, solo 37 contante, motore Bianchina, € 11.000, visibile a MILANO,



335355594

**ROLLS ROYCE**

**SILVER WRAITH**, 1951, blu/azzurro metallizzato, vettura in perfette condizioni, restauro maniacale carrozzeria/meccanica/tappezzeria, Asi

3389369456

**SIMCA / TALBOT**

**6 COUPÉ**, blu, alluminio, pronta per Mille Miglia storica, Asi, anche permuta, € 29.000, visibile a BRESCIA

3484796030

**TRIUMPH**

**TR3A**, 1960, rosso, ASI, raggi, capote nuova, finestrini, originale, bellissima, da vedere e provare, prezzo trattabile, visibile a Brescia, € 32.000

3661991552

**TR3A**, 1960, nero, ruote a raggi, omologata ASI, overdrive, autobloccante, preparata, tutta originale, visibile a Caserta

3356676584

**TR7 SPIDER**, 1981, nero, ASI, restauro maniacale, tutta originale, visibile a Padova, € 7500

3299510683

**TVR**

**CHIMAERA 400**, 1996, British Racing Green, auto stupenda, perfetta, interni in pelle Magnolia, guida sinistra, vendo causa inutilizzo, visibile a Genova, € 25.000

3466800367

**VOLKSWAGEN**

**GOLF CABRIO GLI**, 1981, nero, restaurata, perfetta, targa Asi e Fiva, capote beige, cerchi in lega, 1600cc, [www.old-cars.it](http://www.old-cars.it), visibile a MANTOVA,

3498689674 - 0375790025



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](http://boneragroup.it) e vieni a trovarci.



Mercedes-Benz

informazione pubblicitaria



**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 e 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 e di serie limitate ed allo sviluppo di particolari pre-serie, per conto terzi.

The historic Campana Bodyshop, founded in 1947 by Onorio Campana and turned into Campana Onorio srl (ld.) by late 2005, has doubled its performance. The traditional bodyshop department, is joined by mechanical assistance Service, not just for your Maserati, historical or factory brand new, but also for your Alfa Romeo, Abarth, FIAT and Lancia. All the new up-to-date plants, diagnostic tools and mostly the closely connected and direct cooperation liason 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**



**VENDO MOTO**

**GARELLI**

**KATIA BI**, 1993, azzurro, con documenti, € 490, visibile a TORINO.



3669723263

**HONDA**

**500 FOUR**, 1977, blu metallizzato, targa oro ASI, ottime condizioni, targa e libretto originali, € 4000

3881936066

**CB 350 FOUR**, 1974, rosso, targa oro ASI, portapacchi, salvamotore, targa originale, no sms, € 3300

3881936066

**CBX 6 CILINDRI**, 1978, amaranto, perfettissima, ASI, km 37.000, conservata, visibile a Gallarate (VA), € 8900

3409379842

**INNOCENTI**

**LAMBRETTA 125 LD**, 1954, con documenti originali d'epoca, visibile a Macerata, € 2100

3283787456

**LAMBRETTA 125C**, 1951, camoscio, pronta all'uso, completamente restaurata di carrozzeria, meccanica e impianto elettrico, visibile a Terni, € 6000

3280516327

**MM**

**175**, 1935, rosso, molto rara, restaurata anni fa, targa originale, € 10.000, visibile a MILANO.



335355594

**MONDIAL**

**200**, 1954, nero, sidecar, ASI ora, targhe e documenti originali, pezzo unico, visibile a Siena, € 10.000

3334862534

**MONTESA**

visibile a Cuneo, € 3000

3356492216

**MOTO GUZZI**

**AIRONE ASTORINO 250**, 1951, rosso, motore rifatto a nuovo, qualsiasi prova, documenti e targa originali, da vedere, visibile a Capodiponte, € 6500

3473151188

**AIRONE SPORT**, 1950, rosso, ottimo restauro, targata Genova, visibile a Palermo, € 7250

3283182241

**PIAGGIO**

**APE CALESSINO**, 1958, aragosta, in legno, usata pochissimo, quattro posti omologati, targa originale, visibile a Cuneo, € 12.000

3356492215

**VESPA 125**, 1963, conservata, motore funzionante, documenti in regola, targa originale, visibile a Genova, € 2700

3387952430

**VESPA 125**, 1951, verde, conservata, radiata, con documenti e targa, visibile a Cento (FE), € 7000

3487229754

**VESPA 125 FARO BASSO**, 1954, sabbia, restauro totale 2011, perfetta e originale, targata, 3 marce, in rodaggio, www.old-cars.it, visibile a Mantova

0375790025 - 3498689674

**VESPA P200E ARCOBALENO**, 1984, grigio chiaro, perfetta, carrozzeria, meccanica, miscelatore e gomme nuove, sella nuova, da vedere, visibile a Fano (PU), € 2500

360816107

**RIZZATO**

**CALIFFONE 50CC**, 1981, nero, con documenti e libretto uso e manutenzione. No sms, visibile a Torino, € 300

3388777422

**SIMONINI**

**125 LONG RANGE**, 1977, azzurro metallizzato, targa oro ASI, targa e libretto originali, uniproprietario, eccezionale stato di conservazione, € 3000

3881936066

**SUZUKI**

**GSX 550E**, 1983, grigio, rosso, nero, iscritta ASI, ferma da circa tre anni, no sms, visibile a Torino, € 1500

3388777422

**VELOSOLEX**

**SOLEX 49**, 1967, nero, ciclomotore in ottime condizioni, originale, visibile a Milano, € 300

3472337172

**VENDO VARIE**

**AUTOMOBILI VARIE**, Jaguar, Ferrari, Mazda, Peugeot, MK2, Xj6, Ferrari Pininfarina 250 GTE 2+2 senza meccanica, Miata X5, 205 GTI, Mini Travel. Firenze

055357057

**BOLLI AUTO**, DAL 1923 AL 1985, per auto d'epoca, da originali, con portabollo, € 5, sciclaud@tiscali.it



3423277825

**BOLLI D'EPOCA**, 1928/1983, copie da originali, per auto e portabollo € 10, per moto € 5, sbadoni@virgilio.it, visibile a Roma



3881221596

**CARBURATORI**, vari per auto d'epoca, visibile a Torino

3383146038

**CARBURATORI E FILTRI WEBER**, 1915-1970, d'epoca, visibile a Ancona,

3470700422

*British Racing Green*

TRY US FIRST!!  
CALL NOW!!  
WE CAN HELP YOU

Siamo il secondo distributore Europeo ed il primo in Italia del Gruppo Moss, garantiamo oltre 10.000 articoli in stock e da oggi anche parti meccaniche JAGUAR nonché disponibilità di oltre 1000 ricambi originali per MERCEDES 190 SL. Raccomandati da MG OWNERS CLUB GB.

DISTRIBUTORE ITALIANO PENRITE CLASSIC OIL

CATALOGHI GRATUITI INTERNI OMOLOGABILI ASI

moss Triumph MG Austin Healey Jaguar JF MC Penrite Mercedes

E-mail: brgmoss@libero.it

Via P. Magno N.80 - 20038 ROVATO (BS) - tel. 030/770291 - fax 030/770283

*aircooled* by plank

Air-Cooled by Plank Reinhold e C. sas  
I-39042 Bressanone (BZ) - Via Julius Durst, 44  
www.aircooled.it - e-mail: plank@aircooled.it  
Tel. +39 0472 200606 - Cell. +39 335 215386  
Fax +39 0472 200523

dal 1990 - esperienza e qualità

ricambi e accessori originali e riprodotti di alta qualità per VOLKSWAGEN raffreddate ad aria e PORSCHE 356 pneumatici d'epoca | fasce bianche in tutte le misure da applicare

**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

EPOCA ITALIA

4 940 3547  
ZG 389P NP 32  
PE 1A478 BSA 9734  
27 6306

**Bergia Paolo** Officina specializzata Alfa Romeo

Restauro Auto d'Epoca

Via Bignone, 85 - Centro Artigianale "Le Macine"  
10064 Pinerolo (To) - Tel./Fax 0121.77391  
autodepocabergia@virgilio.it - www.alfabergia.com

# Grimaldi Classic Cars

Viale Monte Grappa, 15 | [www.grimaldiauto.it](http://www.grimaldiauto.it)  
 Vigevano PV - Italy | mail: [p.grimaldi@grimaldiauto.it](mailto:p.grimaldi@grimaldiauto.it)  
 Tel. 0381.22787 | Linea Diretta 347-7376032 - 342-3014828



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 esterne 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. **WOW!**



**FIAT 1.100 103 \*ASI\*** 03/1956 Azzurro, libretto a libro, portiere controvento, cerchi in tinta, molto bella, carrozzeria e cromature in buono stato, motore impeccabile, cambio al volante, specchi cromati, interno a scacchi, bagagliaio in perfetto stato, ruota di scorta. **PREZZO BASSO!**



**MERCEDES SL 300 24v CATALITICO 231cv GPL \*ASI\*** Attestato in arrivo, 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 chilton's zero. **SUMMER!**



**FERRARI 348 TS TARGA \*ASI\*** 01/1992 NF 119G, SCARICHI SPORTIVI Barbelli, Assetto speciale, impianti frenante con dischi forati, tagliandi documentabili con fatture emesse da Ferrari che superano i 15.000euro, cinghia distribuzione- alternatore-candole-cuscinetti motore-regolazione valvole-oil-filtri-tutto OK appena eseguito, borsa porta attrezzi in cuoio originale, Solo 47.000km. **ROSSO CORSA!**



**FIAT DINO 2.4 SPIDER 02/1971 \*ASI TARGA ORO\*** Attestato in arrivo, 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. **Mobilè!**



**FORD POPULAR 1.2 \*ASI\*** Azzurra 01/1954 Funziona perfettamente, marce, freni e sterzo sono più che perfetti per un'inglesina che ha 60 anni, guida a destra, avviamento a pulsante con possibilità di messa in moto a leva dal cofano, ruota di scorta, batteria a 6V, strumenti a bordo Petrol e Amperes. **When you arrive?**



**FIAT 1.100 H LUSO \*ASI\*** 09/1960 KIT TROMBE ACUSTICHE tipo FERRARI, restaurata da Professionisti, targhe nere, gomme buone, documenti, carrozzeria nera con tetto bordeaux, interni oltre la perfezione, cambio al volante, portiere controvento. **SMILE!**



**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. **FREE & WILD!**



**JEEP WRANGLER 4.0 177cv 09/2001 SOLO 45.000KM,** CLIMA MAI fuoristrada appena effettuato tagliando completo cinghie e olii perfetta di carrozzeria interni e motore, capote Nuova con vetri scuri e SunRider, pedane e revisionato, possibilità HARD-TOP roll-bar imbottito 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 cavallino. **SPAVENTOSA!**



**AUTOBIANCHI BIANCHINA FANTOZZI \*ASI\*** 09/1968 anno in cui Fantozzi debuttò in un programma televisivo, bicolor, perfetta, interni neri perfetti con bordo bianco, motore e vano moto curati e tenuti bene, cromature-specchi e cerchi come nuovi. **LAS VEGAS!**



**ALFA GT SCALINO 1.3 JUNIOR 88cv 04/1970,** 09/1968 anno in cui Fantozzi debuttò in un programma televisivo, bicolor, perfetta, interni neri perfetti con bordo bianco, motore e vano moto curati e tenuti bene, cromature-specchi e cerchi come nuovi. **LAS VEGAS!**



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



**BMW 850 COUPE\*** 06/1991, 300cv, Km 68.000, KIT SPORT, paraurto anteriore e bagagliaio Aerodinamico posteriore con diffusori a nido d'ape, 4 scarichi cromati, interni sportivi in pelle, doppie chiavi, uso e manutenzione paga pochissimo di bollo, fari a scomparsa, motore superb. **RARISSIMA!**



**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 \*ASI\*** Attestato in arrivo, Conservata, Blu Winchester metallizzato, cofano, baule e porte in alluminio e magnesio, interni neri, tappeti nuovi, targa originale, cromature scintillanti, contomo cruscotto perfetto, motore perfetto, carrozzeria impeccabile. **CLASSIC SPORT!**



**LANCIA FULVIA COUPE\* 1.2 1°SERIE, CONSERVATA,** \*ASI\* Attestato in arrivo, 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. **MANIACKE!**



**LANCIA FULVIA BERLINA \*ASI\*** 11/1969 MODELLO 818.610, colore bianco, motore 818.302, 2° serie, 4 marce, interni perfetti in pelle bordeaux, carrozzeria oltre la perfezione, solo 48.000km, il motore è un vitellino. **MERAVIGLIOSA!**



**INNOCENTI LAMBRETTA 1504 RARISSIMA SERIE,** 12/1955, integralmente Restaurata da professionisti, Funzionante, tutto nuovo, freni, gomme, cerchi, vernice, fondi, bauletto, serbatoio, avviamento, telaio, sellini, fari, ammortizzatori, cavil freno, cavalletto, luci, tappeto in gomma, avviamento, motore, parafrangenti...abbiamo speso veramente tanti soldi. **LOW PRICE!**



**FIAT BARCHETTA 1.8 con HARD-TOP** 06/1996, SOLO 2 proprietari, Airbag, uso e manutenzione Fiat dell'epoca, Fiat service, specchi elettrici, argento metallizzato, cerchi in lega, vetri elettrici, interni pelle/tessuto, autoradio, molto molto bella! **130 HP!**



**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. **MISSING YOU!**



**AR GIULIETTA 1.8 motore 01678 04/1985 \*ASI\*** 122cv, MOD.116AA, 2° serie, colore Rosso veneziano, volante in legno, interni in tessuto beige immacolati, pubblicata in una rivista, uso e manutenzione. **IMPERDIBILE!**

**Presenti alla Fiera di Padova dal 23 al 26 Ottobre 2014 - PAD 6**  
**Siamo aperti dal Lunedì al Venerdì, sabato su Appuntamento**  
 Tutte le nostre auto hanno i documenti e sono regolarmente presenti nel nostro showroom.

## M VENDO & COMPRO

**DISTRIBUTORE BENZINA**, 1950, marca W, in buono stato, invio foto, al miglior offerente  
3389369456

**INSEGNE METALLICHE**, varie, Weber, Solex e altre, € 1000  
3383146038

**LIBRO "APRILIA 1936-1986"**, edizione Lancia Club, 60 pagine, ottimo stato, no sms, € 100  
3881936066

**LIBRO "UNA VITA CON LE CORSE"**, di Giovanni Canestrini, visibile a Foligno, € 30  
3933027937

**OMINI ESSO**, anni Sessanta, con scatole originali, in blocco o singolarmente, prezzo di realizzo  
3291332341

**PER ABARTH**, OT 1300, prototipo parabrezza, ore pasti, visibile a Milano, € 30  
3277318130

**PER ALFA ROMEO**, 1971, Giulia Super 1600, porte destra e sinistra più anteriore e posteriore, altri ricambi di carrozzeria e di meccanica, motore, cambio, radiatore e altri ricambi vari  
0116470241



0116470241

**PER ALFA ROMEO**, 1985/1994, Duetto ultima serie, cofani, sedili, porte complete, paraurti anteriore e posteriore, minigonne, altro materiale  
3389369456

**PER ALFA ROMEO**, Giulia, Giulietta, Gt Bertone, vari motori 1315, 102, 106, 530, 526, 548, cerchi lega metallo più vari  
3389369456

**PER ALFA ROMEO**, Giulia, Gt, Duetto, vari modelli cerchi in lega e metallo, invio foto, prezzo interessante  
3389369456

**PER ALFA ROMEO**, Giulietta SS e Spider, coppia vetri porta destra e sinistra nuovi, ingranaggi alzacvetro, 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**, 1982, 2.0 GTV alcuni piccoli ricambi e strumentazione, volante Nardi in legno, mozzo Alfa nuovo, prezzo di realizzo, visibile a Milano  
029958895

**PER ALFA ROMEO**, 2000/2600 Touring Spider, hard top originale, completo, visibile a Orsago  
3409002208

**PER ALFA ROMEO**, Giulia TI, 2 fari posteriori completi in ottimo stato, € 50  
3383391744

**PER ALFA ROMEO**, Giulia, radiatori usati in buono stato, in blocco, € 70  
3383391744

**PER ALFA ROMEO**, Giulia, vari modelli, vari ricambi di meccanica e accessori, strumenti, carburatori etc. paolo@classicvintagecar.it  
3494726359

**PER ALFA ROMEO**, GT 2000, cambio, fanalini posteriori, cupolino portastrumenti, carburatori diam. 40, staffa, tromboncini, candele  
3398069563

**PER ALFA ROMEO**, 1992, Montreal, libro "Alfa Romeo Montreal" di Luigi Giuliani, Giorgio Nada Editore  
3404839620

**PER ALFA ROMEO**, ricambi originali di meccanica e carrozzeria, anni Novanta, in blocco, anche per Fiat e Innocenti, causa spazio, visibile a Borgomanero (NO)  
3482204495

**PER CITROËN**, 1983, Dyane 6, telaio, targhe e documenti originali, iscritto ASI e RIASC, visibile a Mondovì (CN), € 200  
3556547203

**PER FERRARI**, Mondial 3200, 400i, GTO599, 360 Spider, Dino 208 GT4, F512M, F430 spider, F12, libretto uso e manutenzione  
3283056562

**PER FIAT**, 1910/1915, due ruote anteriori complete con mozzo, due ruote posteriori complete con mozzo e tamburo del freno, le misure delle gomme sono 820x120, € 950  
004366473595681

**PER FIAT**, 600 I serie, manuale riparazioni d'officina, con tutte le parti, € 30  
3383391744



**PER FIAT**, 850 Spider, cofano posteriore. Ore pasti  
3277318130

**PER FIAT**, AR76, ricambi di meccanica, parte elettrica ed accessori, Campagnola civile e militare, visibile a Roma  
3285471254

**PER INNOCENTI**, Mini Minor, coppia vetri posteriori con comici Inox, nuovi, mai montati, € 50  
3383391744

**PER LANCIA**, Aurelia e Flaminia, 3 pneumatici usati, misura 165x400 Michelin, visibile a Grosseto, € 240  
3290454819

**PER LANCIA**, Flavia Coupé, anni Sessanta, lunotto, € 150  
330431411

**PER LANCIA**, Fulvia Coupé, portiere sinistra e destra, ore pasti  
3277318130

**PER MG**, 2001, F, ricambi di meccanica, carrozzeria e interni, come nuovi, visibile a Torino  
3357055848

**PER PEUGEOT**, 205 Rally 1.3, kit collettore carburatori interni e ricambi vari, € 300  
3492998637

**PER PORSCHE**, 1976-1989, set di 4 cerchi Fuchs, misura 8x16 e 6x16, perfetti, visibile a Reggio Emilia, € 2000  
3956930133

**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 QUATTORRUOTE**, annate complete dal 1974 al 1980, più speciali dal 1981 al 1993. Inoltre, collezione dei primi 22 numeri de "Le Grandi Automobili" di Automobilia, anni ottanta  
3315466814

**IMMATRICOLAZIONI AUTO INGLESI E AMERICANE (d'Epoca e Moderne)**

- ASSISTENZA PRATICHE A.S.I. (CRS, Iscrizioni, ecc.)
- CONSULENZA ALL'ACQUISTO, ANCHE SU E-BAY E INTERNET
- ASSISTENZA EXPORT-IMPORT E DOGANALE, SPEDIZIONI E TRASPORTI
- REIMMISSIONI AL TRAFFICO DI VEICOLI RADIATI; OMOLOGAZIONI ECE/CEE
- CASI DIFFICILI E CON PROBLEMI DI DOCUMENTAZIONE

**AGENZIA "A.C.S."**  
Via Zambonate, 73 - 24122 BERGAMO  
Tel.: (+39) 035/23.30.77  
Fax: (+39) 035/24.04.41  
www.acs-bergamo.it  
e-mail: agenziaacs@yahoo.it

**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 0119089847  
www.cromaturabon.com  
commerciale@cromaturabon.com

**450€** IVA inclusa

**CRONOMETRO DA GARA** per prove di regolarità

Acquistalo ONLINE [www.zerotimes.eu](http://www.zerotimes.eu)

**EUROTETI - LIVORNO**  
Tel: 0586/887456 - [www.euroteti.it](http://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**

INFOLINE: 089 9950594

**500RICAMBI**

RICAMBI ACCESSORI SPORTIVI  
AUTO D'EPOCA FIAT 500

[www.500ricambi.it](http://www.500ricambi.it)  
Via S. Francesco, 13 - B409B Pontecagnano F. (SA)

**nanni** BOLOGNA  
RICAMBI

Tel. 348.8852994 - 338.3096922  
Fax 051/969855

[www.fiat500sport.com](http://www.fiat500sport.com)

RICAMBI E ACCESSORI  
SPORTIVI E CORSA PER  
**Fiat 500 D/F/L/R - 126**  
**ABARTH 595/695**  
**GIANNINI 500/590/650**

**F.lli DEMINICI**

Via Piemonte, 37  
Z.A. Cornegiana  
35020 Due Carrare PD  
Italia  
Tel. 049/5290513  
Fax 049/5290921  
Tel. Mobile  
0335/6868718 - 0336/669363



 **Fiat 500 Topolino**  
dal 1936 al 1955

SPECIALIZZATO IN RESTAURI DI TUTTI  
I MODELLI FIAT 500 TOPOLINO.  
DISPONIAMO UNA VASTA GAMMA  
NOSTRA PRODUZIONE DI: LAMIERATI,  
RICAMBISTICA, TAPPEZZERIA, CAPOTES,  
ACCESSORI, CERCHI RUOTA, GUARNIZIONI  
DI TUTTI I MODELLI FIAT 500 TOPOLINO

[www.deminici.it](http://www.deminici.it)  
MERCE PRONTA CONSEGNA  
EVENTUALI VISITE PER APPUNTAMENTO

*Paolini*  
[www.paolini.it](http://www.paolini.it)  
Tel. 071 6620010

**Interni d'Autore**  
new & old cars



**INTERNI AUTO MAIELE**

RESTAURO INTERNI AUTO STORICHE  
CONFORME NORMATIVE A.S.I.

**MAIELE**  
Via F. Baracca, 3 Canedole (MN)  
Tel.: 0376 - 695105  
Fax: 0376 - 695300  
e-mail: [maiele@inwind.it](mailto:maiele@inwind.it)  
[www.interniautomaielle.com](http://www.interniautomaielle.com)



**N.P.M. CITROEN 2CV SERVICE s.r.l.**  
Tutto per la tua Citroen

Ricambi per 2cv, dyane e mehari

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 **MEHARI** ci permettono di consigliare i nostri clienti negli acquisti e nel restauro, garantendo la qualità del prodotto al giusto prezzo.

- AMPIO MAGAZZINO RICAMBI
- RIVESTIMENTI PERSONALIZZATI
- SPEDIZIONI IN TUTTA ITALIA
- VENDITA AUTO

Dal 23 al 26 ottobre 2014 saremo a

**AUTO MOTO D'EPOCA**  
di Padova con il nostro

**NUOVISSIMO STAND**  
al pad. 6 con ampia disponibilità ricambi e auto in vendita.

RISPARMIA sulle spese di spedizione:  
contattaci prima per ordinare e vieni a ritirare in fiera!

**AUTO MOTO D'EPOCA**  
FIERA DI PADOVA

NPM CITROEN 2CV SERVICE srl | Castagnaro (Vr)  
3475366196 | 3479207720 | [info@citroen2cvservice.it](mailto:info@citroen2cvservice.it) | [www.citroen2cvservice.it](http://www.citroen2cvservice.it)

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](mailto:marco@eichholtz.com)

## VENDO & COMPRO

### 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, sofa in lamiera della Fiat, anni '70, cm. 133x85x100, tessuto in alcantare, € 5368, visibile a Appiano



3357495925

**G 91Y**, mimetico, velivolo completo di carrello, dismesso dalla aeronautica museo, € 15.000, visibile a Milano



335355594

### JEANNEAU

visibile a ISEO (BS)

3357085950

### JEEP

**WYLLIS**, 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

### ALFA ROMEO

**GIULIETTA - GIULIA**, Spider o Sprint o Giulia GT 1750/2000cc o Giulia Berlina 1600cc

3387258514

### FIAT

**500 FN**, cerco scocca, possibilmente in discrete condizioni

3396994058

### LANCIA

**AURELIA B21**, qualsiasi colore, anche da restauro, da privato

0761513185 - 3332612043

**COUPE' 1500 PININFARINA SERIE**, 1962-1963, celeste - bianco, auto restaurata e in eccellenti condizioni, possibilmente doppi carburatori

3356686138

**DELTA HF 1600 CC IE TURBO**, 1991/1992, rosso, grigio, bianco, eccellenti condizioni, unico proprietario, originale, inurtata, pagamento contanti

3398400771

### LOTUS

**ELISE**, zona Piemonte o Lombardia, unico proprietario, motore Toyota

3207220048

### MORRIS

**MINI COOPER 1300S**, ASI, scambio con Gilera Saturno ASI motore nuovo, visibile a Mantova

0376819279

### ROLLS ROYCE

**CABRIOLET**, 1930-1945, possibilmente bicolore, qualsiasi modello, in condizioni ottime, pago in contanti

3405087253

### VOLKSWAGEN

**MAGGIOLINO CABRIOLET (TYP 15)**, 1961-1963, 6 volt, colore indifferente, prezzo coerente. acuanre@libero.it (Pama)

3388641668

## COMPRO VARIE

**AUTOMODELLI**, 1960-1990, Dinky, Corgi, Minichamps, BBR, obsolete, kits, cerco collezioni. e.sard@libero.it

022367505

**FOTO E RIVISTE**, 1952/1957, Alfa Romeo 1900 delle mostre di Parigi, Torino, Ginevra, ar.0177@yahoo.co.uk

44403785986

**PER ALFA ROMEO**, 1992, Montreal, libro "Alfa Romeo Montreal" di Luigi Giuliani, Giorgio Nada Editore

3404839620

**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

**MAC RESTAURI**  
CITROËN D'EPOCA

0362 305873 Desio (Milano)  
347 0645735 Via Boito, 9  
338 1757047 www.macrestauri.com

**Pizzarelli Fausto**  
RICAMBI E ACCESSORI AUTO D'EPOCA

TUTTO PER FIAT 500 e 600 INTERNI COMPLETI - CAPOTTE PEDANE ecc. STEMMI E SCRITTE PER AUTO D'EPOCA

REGGIO EMILIA Tel. / Fax (0522) 991135 Portatile (0337) 569941

**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

**DEI KÄFER SERVICE**  
VW Classic Parts  
"con voi... per loro"  
"with you ... for them"

www.deikaferservice.com  
Loc. San Marziale, 27 Colle di Val d'Elsa (SI)  
Tel. +39 0577 928356 - Fax +39 0577 909919

**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

**PER CARBURATORI AUTO STORICHE**

CELL. 338-3146038

**AUTORICAMBI SASSI**

Web: http://www.autoricambiassisi.com  
E-mail: sassi@autoricambiassisi.com

RICAMBI PER CARROZZERIE VEICOLI D'EPOCA - FIAT, ALFA, LANCIA: LAMBERATI, PARAUERTI, SCRITTE, COPPE RUOTA, VOLANTI, MASCHERINE, FARI, FANALINI, SPECCHILI...

10154 Torino - Via Maddalene 15-17  
Tel. 011/2470358 fax 011/2410966

**DKS AUTOMOTIVE**

www.dksautomotive.com

Ricambi e Accessori per:  
Renault R4 e Derivat  
Citroen 2 CV - Dyane - Mehari

Tel. 0577.909002 - Fax 0577.909919

**RICAMBI ROSSOCORSA**

VENDITA RICAMBI AUTO D'EPOCA, SPECIALIZZATI IN RICAMBI LANCIA FULVIA

www.ricambirossocorsa.it  
info@ricambirossocorsa.it  
Walter Bertolla mobile +393406502690

**BORGHI EPOCA**

Pneumatici e gomme d'epoca

Tel. 0532.7732 51/458579  
Viale po 90/a-d, 44100 Ferrara  
Fax 0532.774095-borghipneumatici@gmail.com

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

PER FARE PUBBLICITÀ SU

**RUOTECCLASSICHE**

TELEFONA AL NUMERO: 02 82472560  
OPPURE MANDA UN E-MAIL A: pubblicita@edidomus.it

**2CV PALACE s.r.l.**

Via Regina Margherita, 123  
20050 MACHERIO (MI)

cell. 347/5236601  
tel./fax 039/2458508  
e-mail: 2cvpalace@live.it

Accessori, assistenza, manutenzione, ricambi, restauri, revisioni e consulenze per 2CV e derivate e tutte le utilitarie anni '60-'70-'80"

**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.classicbyolmi.it  
e-mail: classicbyolmi@alice.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](http://www.bestauto.it) E-mail: [info@bestauto.it](mailto:info@bestauto.it)



**FERRARI 550 MARANELLO, 1999,**  
**OTTIME CONDIZIONI**



**A.R. 2500 FRECCIA D'ORO, 1948,**  
**PER MILLE MIGLIA**



**FIAT DINO COUPE',**  
**INTERNO IN PELLE COME NUOVO**



**MG MIDJET, 1930, RARO ESEMPLARE**  
**DI VETTURA ANTEGUERRA**



**FORD THUNDERBIRD CONTINENTAL**  
**KIT, 1956**



**ALFA ROMEO SPRINT 1300, 1961,**  
**DA CONCORSO**



**LANCIA AURELIA B 20 S, ASI,**  
**VI SERIE, 1957, DA CONCORSO, TARGA**  
**VECCHIA MILANO**



**ITALA 1922, RESTAURATA**  
**IN OTTIME CONDIZIONI**



**FERRARI BB, 1982**  
**OTTIME CONDIZIONI**



**SIATA SPRINT 850 RAGGI, 1976,**  
**MOLTO BELLA**



**CITROEN DS 23 PALLAS, 1973**  
**COME NUOVA**



**MAGGIOLINO OVALINO, 1954,**  
**ASI, DA CONCORSO**



**FIAT 2300 S COUPE', 1964, PERFETTA**



**LANCIA ARDEA, 1952**  
**CONDIZIONI DA CONCORSO,**  
**TARGA NERA TORINO**



**FIAT 650 NP GIANNINI, 1970**  
**PERFETTE CONDIZIONI ORIGINALI,**  
**PRIMA TARGA, PRIMO LIBRETTO**



**FORD F100, 1955,**  
**RESTAURO MANIACALE**



**RENAULT 5 MAXI TURBO I, 1981**  
**KM 32000 ORIGINALI**



**ALFA ROMEO JUNIOR Z, 1300, 1970,**  
**COME NUOVO**



Per gli annunci è obbligatorio utilizzare il tagliando qui sotto completo in tutti i campi evidenziati da \*

**COMPILARE PER PRIVATI**

**RUOTECLASSICHE**

* *	<input type="checkbox"/> VENDO	<input type="checkbox"/> Auto	<input type="checkbox"/> Moto	<input type="checkbox"/> Varie
	<input type="checkbox"/> COMPRO	<input type="checkbox"/> Auto	<input type="checkbox"/> Moto	<input type="checkbox"/> Varie
<b>SUPPLEMENTI</b>				
<input type="checkbox"/> Aggiunta Modulo 2 + Euro 5,00		<input type="checkbox"/> Aggiunta Fondo colore + Euro 5,00		<input type="checkbox"/> Aggiunta Fotografia + Euro 10,00
<input type="checkbox"/> Grandi Occasioni (lunghezza del testo max come annuncio gratuito) Euro 50,00				
MARCA*		MODELLO*		
ANNO*		COLORE*		
VISIBILE A*		TELEFONO*		PREZZO*
MODULO 2 * Aggiunta a pagamento <b>GRATUITO</b>	DESCRIZIONE*			

**COMPILARE PER COMMERCianti**

A pagamento: Modulo 1 Euro 10,00

* *	<input type="checkbox"/> VENDO	<input type="checkbox"/> Auto	<input type="checkbox"/> Moto	<input type="checkbox"/> Varie
	<input type="checkbox"/> COMPRO	<input type="checkbox"/> Auto	<input type="checkbox"/> Moto	<input type="checkbox"/> Varie
<b>SUPPLEMENTI</b>				
<input type="checkbox"/> Aggiunta Modulo 2 + Euro 10,00		<input type="checkbox"/> Aggiunta Fondo colore + Euro 10,00		<input type="checkbox"/> Aggiunta Fotografia + Euro 20,00
<input type="checkbox"/> Grandi Occasioni (lunghezza del testo max come modulo 1) Euro 100,00				
MARCA*		MODELLO*		
ANNO*		COLORE*		
VISIBILE A*		TELEFONO*		PREZZO*
MODULO 2 MODULO 1	DESCRIZIONE*			

Inserzionista	Città
Indirizzo	Telefono

<b>MODALITÀ DI PAGAMENTO</b>		TOTALE IMPORTO INSERZIONE
		EURO
<input type="checkbox"/> 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)		
<input type="checkbox"/> Addebitate l'importo dovuto sulla mia carta di credito:		
<input type="checkbox"/> American Express <input type="checkbox"/> BankAmericard <input type="checkbox"/> Visa - Carta Si <input type="checkbox"/> Diners		
Firma	N°	Scad.

Tutte le inserzioni saranno riportate anche nel nostro sito Internet [www.ruoteclassiche.it](http://www.ruoteclassiche.it)  
Non è prevista la sola pubblicazione su Internet

- Gli annunci con fotografia o fondo colore e quelli dei commercianti (a pagamento) hanno la precedenza.
- Gli annunci degli operatori commerciali, tutti a pagamento, sono contraddistinti da un quadratino rosso (■).
- I privati hanno diritto a un'inserzione gratuita (modulo 1 da 96 battute). A pagamento: il modulo doppio (252 battute), la foto, il fondo colore, le grandi occasioni (comprehensive di foto e fondo colore).
- Ogni tagliando dovrà contenere un'inserzione riguardante una sola vettura o moto. In caso di inserzioni multiple pubblicheremo solo la prima riportata dal tagliando.
- I tagliandi dovranno essere compilati in ogni loro voce, a macchina o in stampatello. I testi dovranno rispettare il numero di battute del modulo scelto, compresi gli spazi tra una parola e l'altra.
- I tagliandi, anche fotocopiati, dovranno pervenire in redazione entro il giorno 25 del mese precedente l'uscita in edicola. Ad esempio, gli annunci del mese di aprile (in edicola a fine marzo) dovranno pervenire alla redazione entro il 25 febbraio. Fanno eccezione gli annunci per febbraio e settembre: per febbraio, entro il 15 dicembre; per settembre, entro il 15 luglio. I tagliandi pervenuti dopo tale data verranno pubblicati sui numeri successivi compatibilmente con le esigenze di spazio. Non si accettano inserzioni a mezzo fax oppure e-mail.
- Le fotografie inviate non saranno restituite. È necessario inviare nuovamente la foto in caso di ripetizione dell'annuncio.
- Non saranno pubblicati gli annunci il cui contenuto non riguardi la materia e lo spirito della rivista.
- Saranno presi in considerazione solo gli annunci riguardanti vetture prodotte fino al 1994, oppure modelli di interesse collezionistico fino al 2004, cioè quelli riportati nelle nostre quotazioni.
- Non saranno pubblicati annunci compilati su moduli o altri elementi diversi dal nostro tagliando originale.
- Il tagliando va indirizzato a:  
EDITORIALE DOMUS  
UFFICIO PUBBLICITÀ  
VIA G. MAZZOCCHI, 1/3  
20089 ROZZANO (MI).

Ai sensi del D. Lgs. 196/2003 in materia di protezione dei dati personali, la informiamo che i suoi dati anagrafici sono oggetto di trattamento, con modalità prevalentemente informatiche, ai soli fini della corretta gestione dell'annuncio e di tutti gli obblighi che ne conseguono, nonché per tutti gli adempimenti di legge connessi. In caso di rifiuto da parte sua al conferimento e al trattamento dei suoi dati, tuttavia, non potremo dare corso a tali adempimenti. I suoi dati anagrafici potranno essere utilizzati anche per finalità di promozione commerciale di riviste o di altri prodotti della nostra Azienda. A lei competono tutti i diritti previsti dall'Art. 7 del D. Lgs. 196/2003, potrà quindi accedere ai suoi dati, chiederne la correzione, l'integrazione e, ricorrendone gli estremi, la cancellazione o il blocco. Titolare del trattamento è l'Editoriale Domus S.p.A., domiciliata in via Gianni Mazzocchi, 1/3 - 20089 Rozzano (MI), telefono 02/824721.

**ATTENZIONE:** La presenza sulle pagine di Ruoteclassiche di un annuncio economico di compravendita non costituisce garanzia né sull'affidabilità di chi vende o chi compra né sulla veridicità delle caratteristiche e del prezzo del veicolo pubblicizzato. Ruoteclassiche non può condurre alcuna verifica sulla qualità delle inserzioni, il cui spazio è acquistabile da chiunque e il cui contenuto è vincolato unicamente dalle norme di legge sulla morale e la decenza. La responsabilità di quanto asserito in ogni annuncio ricade esclusivamente sull'acquirente dello spazio relativo.



**ALFA ROMEO 2600 SPIDER**  
ANNO 1965  
RESTAURO TOTALE

**auto**  
**classic**

C.so Savona 50/1

Moncalieri (TO)

Tel. 011/644119

sito: [www.autoclassic.it](http://www.autoclassic.it) e-mail: [autoclassic@autoclassic.it](mailto:autoclassic@autoclassic.it)



**ALFA ROMEO GIULIETTA  
SPIDER VELOCE ANNO 1958**  
- RESTAURO TOTALE -  
MATCHING NUMBERS

**Siamo presenti alla FIERA DI PADOVA**  
**23-24-25-26 ottobre - Pad II**



**AUSTIN HEALEY 3000 MK1**  
ANNO 1959 RESTAURO TOTALE  
- VERSIONE RARA A TRE CARBU-  
RATORI



**PORSCHE 356 SC**  
ANNO 1964 CERTIFICATA POR-  
SCHE - TARGHE E  
DOCUMENTI ORIGINALI



**ROLLS ROYCE CORNICHE  
CABRIOLET ANNO 1971**  
PRIMA SERIE - CAPOTE ELETTRICA  
GUIDA A SINISTRA



**MASERATI BITURBO SPIDER**  
ANNO 1985 - VERSIONE RARA -  
MENO DI DUECENTO ESEMPLARI  
COSTRUITI



**CHEVROLET CORVETTE C1**  
ANNO 1961  
CAMBIO MANUALE - HARD TOP



**CISITALIA D46/48 ANNO 1946**  
GP STORICO DI MONACO 2014  
- EX VARZI, TARUFFI, FARINA  
E BONETTO



**BENTLEY CONTINENTAL R**  
ANNO 1993 - STUPENDE CON-  
DIZIONI ORIGINALI



**FERRARI TESTAROSSA**  
ANNO 1987  
CONDIZIONI ORIGINALI  
MECCANICA REVISIONATA



**ALFA ROMEO MONTREAL**  
ANNO 1974 - CONSERVATA  
ORIGINALE -  
OTTIME CONDIZIONI



**FIAT 750 DERIVAZIONE  
ABARTH - 1958 - RESTAURO  
TOTALE - TARGHE E DOCUMENTI  
ORIGINALI**



**FIAT 124 ABARTH - 1975**  
ORIGINALE - RESTAURO TOTALE  
DI MECCANICA E CARROZZERIA



**FIAT 1100 TV - ANNO 1955**  
RESTAURO TOTALE - TARGHE  
ORIGINALI



**LANCIA APRILIA 1500**  
ANNO 1949  
STUPENDE CONDIZIONI -  
UNICO PROPRIETARIO



**DELTA MARTINI 6 - ANNO**  
1992 - UNICO PROPRIETARIO -  
COME NUOVA



**MERCEDES 190 SL ROADSTER**  
ANNO 1960 - RESTAURO TOTA-  
LE DI MECCANICA E  
CARROZZERIA



**MGA 1600 ROADSTER**  
ANNO 1960 - RESTAURO TOTALE  
RUOTE A RAGGI



## BMW i8

**Aria di famiglia**  
Frontale inconfondibilmente BMW per la supercar ibrida proposta a un prezzo base di 134.300 euro. Grazie alla doppia alimentazione percorre in media 32,1 km/litro.

*La nuova supercar ibrida tedesca ha 362 CV e consuma pochissimo*



**Che piaccia o no** ai fanatici delle euro zero, in futuro si collezioneranno anche auto come questa. Stiamo parlando della i8, l'ultima supercar della Casa di Monaco di Baviera, equipaggiata con un motore elettrico da 131 CV sull'asse anteriore e con un motore a benzina a tre cilindri da 231 CV su quello posteriore. Una coupé diversa da tutte le sue concorrenti più classiche (in prima linea Porsche 911 e Audi R8), che vanta scocca di carbonio e portiere che si aprono verso l'alto.

L'interno corrisponde a quanto si immagina dall'esterno: posto guida sdraiato, quasi a contatto con l'asfalto, strumentazione a pannello LCD con indicazioni analogiche e digitali, sistema iDrive con vari menu per accedere alle caratteristiche ibride dell'auto. Dallo smartphone si può controllare lo stato di ricarica della batteria, conoscere quanto carburante c'è nel serbatoio o verificare la posizione dell'auto quando la si lascia da sola. Il cambio è automatico e dispone

di sei marce e riduttore a due rapporti per il motore elettrico. Il gruppo batterie agli ioni di litio è sistemato al centro della vettura ed è garantito otto anni o 100.000 km: la ricarica avviene in un paio d'ore nel box di casa, ma anche recuperando l'energia in rilascio, in frenata o durante la marcia. Qualcuno si chiederà se nel 2034, quando la i8 diventerà ufficialmente storica, esisteranno ancora le batterie di ricambio. Ma questa è un'altra storia.

**Alfredo Albertini**



### Comodi nel futuro

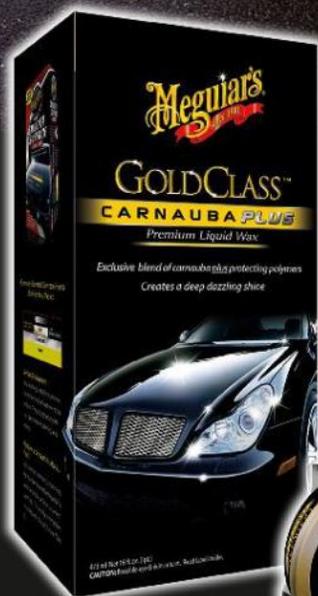
Grazie alle regolazioni elettriche si trova subito la posizione di guida corretta (a destra). Nella prova di Quattroruote la i8 ha raggiunto i 253 km/h (sopra). Il faro è a led (in alto).



### ↓ CARATTERISTICHE

<b>Motore</b>	Posteriore termico, anteriore elettrico 3 cilindri in linea (benzina) Sincrono a magneti permanenti (elettrico) Cilindrata 1499 cm <sup>3</sup> Potenza complessiva 362 CV.
<b>Trasmissione</b>	Trazione integrale Cambio automatico a 6 rapporti.
<b>Dimensioni e peso</b>	Lunghezza 4690 mm - Larghezza 1940 mm Altezza 1300 mm Massa 1560 kg.
<b>Prestazioni</b>	Velocità 253 km/h Accelerazione 0-100 km/h in 4,3 secondi Consumo medio 3,11 l/100 km (Prova Quattroruote 9/2014).

# Qualità e brillantezza ai massimi livelli



## Meguiar's<sup>®</sup> since 1901

**Cera Gold Class con Carnauba**  
dona alla vernice una lucentezza incredibile.  
Disponibile in pasta, liquida o spray.

Scopri gli altri prodotti della linea Meguiar's su [www.meguiars.it](http://www.meguiars.it)

Seguici su



Meguiar's Italy

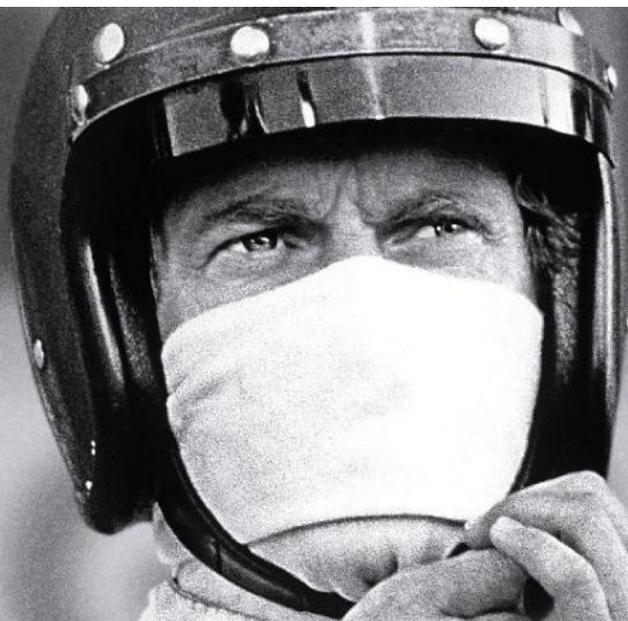


Acquista su  
[3MShop.it/Meguiars](http://3MShop.it/Meguiars)  
con il codice  
**MEGRC914**

**il cappello\* è incluso nel prezzo**  
per ordini di almeno 2 prodotti

Meguiar's® è un marchio 3M

\*Promozione valida fino al 30 novembre 2014 o ad esaurimento scorte.



DON'T CRACK UNDER PRESSURE



**TAGHeuer**

SWISS AVANT-GARDE SINCE 1860



MONACO

Steve McQueen's legacy is timeless. More than an actor, more than a pilot, he became a legend. Like TAG Heuer, he defined himself beyond standards and never cracked under pressure.