

RUOTECLASSICHE

COLLEZIONISTI JAMES GLICKENHAUS • RUOTINE CLASSICHE ALFA ROMEO 8C 2900 B

SPECIALE MASERATI

SEBRING
100 ANNI IN 100 PILLOLE
TRE GHIBLI IN PISTA
V4 SPORT

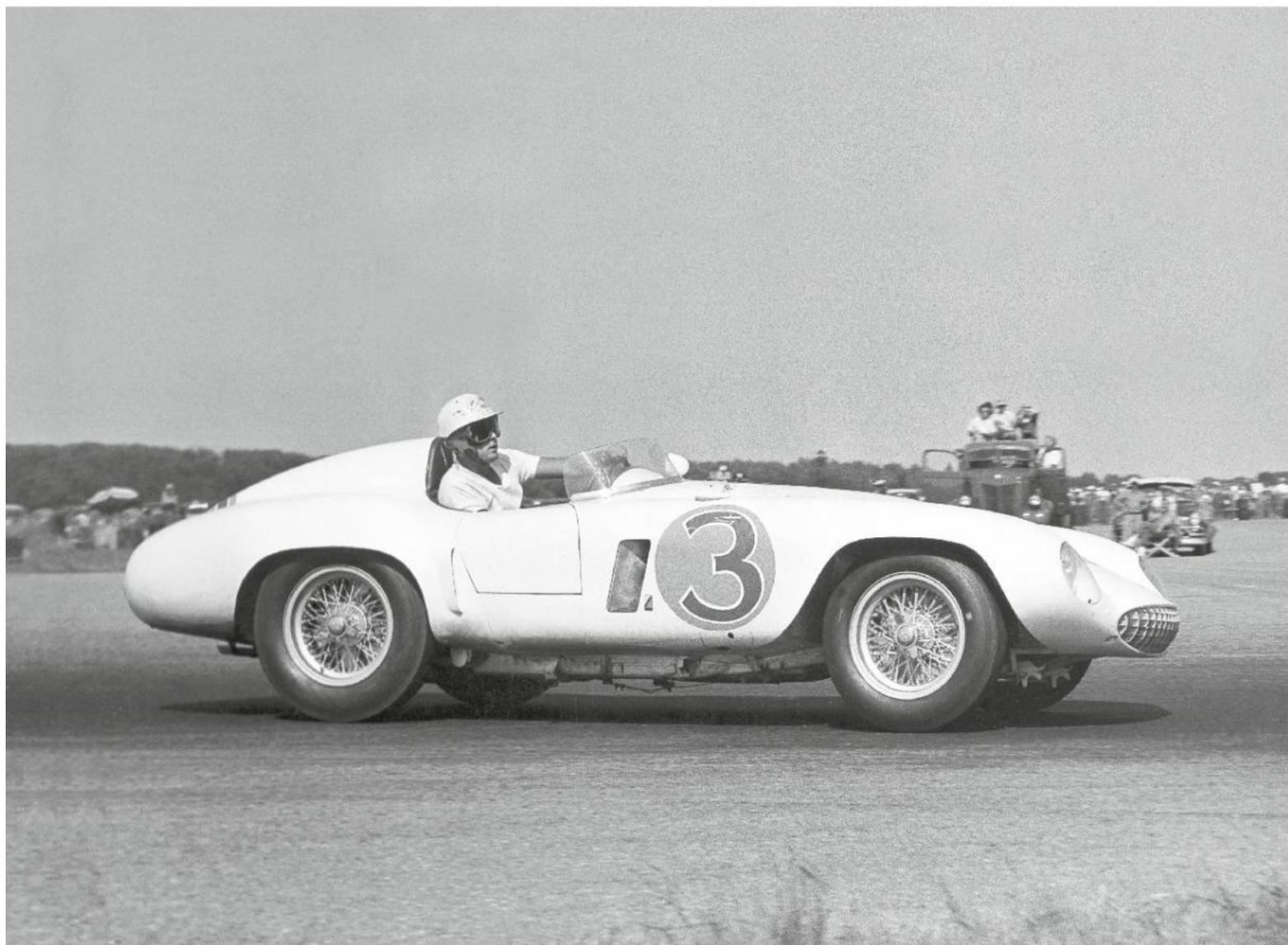


ABBIAMO GUIDATO
FIAT 1100/103 FAMILIARE
OPEL CALIBRA

EVENTI
AUTO E MOTO D'EPOCA
RALLYLEGEND
RALLYE ELBA STORICO
RAID DELL'ETNA

ESCLUSIVO
MERCEDES 540K
STROMLINIENWAGEN
CI SIAMO SALITI PER PRIMI
E VE NE RACCONTIAMO LA STORIA





1955 FERRARI 750 MONZA Telaio no. 0498M; Guidata da Phil Hill, che ottenne molte volte il primo posto assoluto al suo sterzo. Questo esemplare fu venduto l'anno scorso a Parigi per un prezzo eccezionale di €1,960,000

ISCRIZIONE AI LOTTI APERTE



1955 JAGUAR D-TYPE *Questo esemplare fu venduto l'anno scorso a Parigi per un prezzo eccezionale di €3,696,000.*

PARIGI

PLACE VAUBAN
4 FEBBRAIO 2015

MILAN +39 02 9475 3812

UK +44 (0) 20 7851 7070

CORPORATE +1 519 352 4575



RM AUCTIONS

www.rmauctions.com

A AUTOMOBILI

REGINE DEL PASSATO

36 Maserati 3500 GTI Sebring 1963

IMPRESSIONI

42 Maserati 3500 GTI Sebring 1963

76 Fiat 1100/103 Familiare 1954

PEZZI UNICI

44 Maserati V4 Sport 1932

TEST A TEST

60 Maserati Ghibli Spyder 1969

Ghibli 1972 Ghibli 1996

NATE PER CORRERE

68 Mercedes-Benz 540 K Stromlinie 1938

YOUNGTIMER

80 Opel Calibra 2.0 16V 1989-97

CLASSICHE DOMANI

178 Jaguar F Type S 3.0V6

S STORIA E COSTUME

ANNIVERSARI

52 100 anni Maserati

GRANDI EVENTI

88 Auto e Moto d'Epoca

112 Raid dell'Etna

COLLEZIONISTI

96 James Glickenhaus

EVENTI

100 Rallylegend

104 Rallye Elba Storico

110 Hills Race

118 Raduno Internazionale
Carri Funebri d'Epoca

I LUOGHI DEL CULTO

106 Esposizione al museo Porsche

T TUTTOCLASSICO

RUOTINE CLASSICHE

122 Alfa Romeo 8C 2900 B Touring CMC

CONSIGLI PRATICI

126 Pneumatici

VENDITE ALL'ASTA

128 La riscossa del conservato



M MERCATO

IL POLSO DEL MERCATO

135 Lotus: pronte al decollo

QUOTAZIONI

136 Dieci gradi di valore

155 I prezzi dei veicoli industriali e commerciali

156 I prezzi delle auto americane

VENDO&COMPRO

158 Un ponte fra la domanda e l'offerta



68



R RUBRICHE

8 Flashback Andrea De Cesaris

10 Fatti e persone

Guai in vista per le ventenni,

visita al museo di Sochaux

60 anni di Ferrari in America,

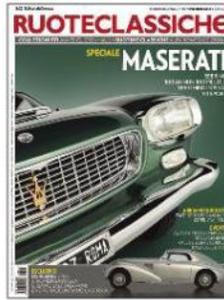
Coppa Franco Mazzotti, Trofeo Milano

motoring art, automobilia, libri,

raduni, concorsi d'eleganza ed eventi vari

32 Posta

132 Appuntamenti con le storiche



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 8247 21

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 8247253, fax 02 8247 2385

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 - 16132 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. Annunziata, 28

09126 Cagliari, tel. 070 43491.

Per le restanti regioni contattare: tel. 02 8247253

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. 55953202 intestato a

Editoriale Domus - Servizio Abbonamenti,

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

SUBSCRIPTIONS OUTSIDE ITALY

tel. +39-0282472529 - fax +39-0282472383

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 IT261, 03069, 33034,

100000002749, Swift Code BCITITMM.

Periodico mensile

Novembre 2014

DIRETTORE RESPONSABILE

David Giudici

ART DIRECTOR

Stefano Tosi

REDAZIONE

Fulvio Zucco (*caporedattore*)

Alfredo Albertini (*caposervizio*)

Fabrizio Greggio (*caposervizio*)

Dario Tonani

IMPAGINAZIONE

Paolo Pedrozzi, Barbara Bossi

SEGRETARIA DI REDAZIONE

Paola Pisati

COLLEZIONE QUATTORRUOTE

Federico Robutti

HANNO COLLABORATO

Pino Allievi, Alessandro Barteletti,

Massimo Delbò, Gaetano Derosa,

Carlo Di Giusto, Marco Di Pietro,

Giuseppe Frustaci, Alessandro Giudice,

Antonello Jelitto, Corrado Lopresto,

Paolo Mazzetti, Arturo Merzario, Gilberto Milano,

Marco Niero, Luca Pezzoni, Emanuele Sanfront,

Maurizio Schifano, Alvisio-Marco Seno,

Riccardo Tosi

FOTOGRAFIE

Alfredo Albertini, Archivio Quattroruote,

Archivio Ruoteclassiche, Alessandro Barteletti,

Massimo Bettiol, Alessandro Bianchi,

Paolo Carlini, Damn Ugly - Brad Trent,

Dirk De Jager, Carlo Di Giusto, Getty Images,

Enrico Ghinato, Antonello Jelitto,

Paolo Mazzetti, Marco Niero,

Maurizio Schifano, Massimiliano Serra

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 8247 2459.

E-mail: responsabledati@edidomus.it.

UFFICIO VENDITE ITALIA

ufvendite@edidomus.it

tel. 02 57316421 - 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 IT261, 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

8247 2459. 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

telefax 02 66030320.

SOLE AGENT FOR DISTRIBUTION

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

Via Manzoni, 12 - 20089 Rozzano (MI)

Tel. 02 5753911 - Fax 02 57512606

Fotolito: AG Media

Via Ludovico D'Aragnone, 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.





REGIONE
PIEMONTE



AUTOMOBILE CLUB
TORINO



CITTA' DI TORINO

AUTOMOTORETRO®

33° Salone Internazionale

Torino - Lingotto Fiere

13•14•15 febbraio 2015



aesepi.com

TORINO 2015
CAPITALE EUROPEA DELLO SPORT

Con il Patrocinio di



CAMERA DI COMMERCIO
INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA
DI TORINO



In contemporanea



Bartolini & Mauri
ASSICURATORI



FUNTOYS

LINGOTTO
FIERE
TORINO

Tel. +39 011 350 936 - info@automotoretro.it - www.automotoretro.it



La nuova Fiat, americana...

Lunedì 13 ottobre, con buona pace della cabala, ha fatto il suo debutto alla borsa di New York la nuova Fiat Chrysler, la FCA. Incassando peraltro un buon +2% alla prima seduta, che non era da dare per scontato. Si completa così un percorso cominciato 5 anni fa con i primi passi di Marchionne che conquistava il 20% dell'agonizzante Chrysler, rilevandolo da Cerberus. Qualche giorno prima dell'esordio a Wall Street, l'AD di Fiat Chrysler ha dichiarato che farà le valigie nel 2018 e sempre in quei giorni le ha fatte Montezemolo che ha lasciato Maranello, chissà poi se per governare i cieli italiani, oppure no.

Sempre nel fitto mese scorso è circolata notizia che la FCA sarebbe pronta per nuove alleanze, probabilmente giapponesi, ambendo così a un ruolo di leadership del mercato. Insomma, che cosa ne sarà ancora della nostra vecchia Fabbrica Italiana Automobili Torino? Difficile dirlo. Di sicuro, grazie alla completa fusione con Chrysler, ci sono probabilità che diventi uno dei "top player" nel mondo dell'auto, contando già oggi su 225 mila 600 dipendenti,

4,4 milioni di pezzi costruiti l'anno e con l'ambizione di arrivare a 7 milioni entro il 2018 (con Alfa Romeo in crescita dalle 75 mila auto di oggi sino a 400 mila). Senza tutto questo sarebbe stata spacciata.

Siccome a noi piace però ripercorrere la storia, val la pena ricordare che sono 115 gli anni che ha compiuto nel 2014 il marchio torinese. Quello che ha messo in moto l'Italia passando attraverso regno, fascismo, crisi petrolifere e sociali. Non ultima, la memorabile marcia dei 40 mila a Torino, episodio culmine delle tensioni degli anni 70: impossibile dimenticare che da lì cambiò la Fiat e anche il nostro Paese. Così come è bene ricordare che sono state le Balilla, Topolino, 600 e 500 a creare l'economia e il benessere del nostro Paese. Auspichiamo un futuro altrettanto rappresentativo anche in Italia per la nuova FCA.

Chissà poi se i fratelli Maserati, nel 1914, avrebbero mai pensato che la loro officina, appena nata, avrebbe fatto parte cent'anni dopo di un grande gruppo italiano sbarcato negli Usa, in cui ci sono anche Ferrari e Alfa Romeo. Impossibile immaginarlo... Nelle prossime pagine non perdetevi lo speciale dedicato proprio al primo secolo del Tridente.

David Giudici
@davgiud



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



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



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



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



DA NON PERDERE

44 PEZZI UNICI IL GRAN RUGGITO

Fresca di restauro, torna in Italia la splendida Maserati V4 ideata per le corse. Con lei e altre icone della Casa modenese ripercorriamo cent'anni di storia del Tridente.

88 GRANDI EVENTI PADOVA, È ANCORA RECORD

La kermesse padovana inanella l'ennesimo record (80 mila ingressi). Vi raccontiamo com'è andata, cosa c'era d'interessante e quali temi hanno tenuto banco.

68 NATE PER CORRERE UN MISSILE D'ARGENTO

La Mercedes-Benz 540 K Stromlinie avrebbe dovuto strascinare la Roma-Berlino. In realtà, la corsa non si disputò e il progetto fu abbandonato.

IL MONDO DI RUOTECCLASSICHE

IN ARRIVO IL CALENDARIO 2015 DEDICATO ALLA FIAT 600



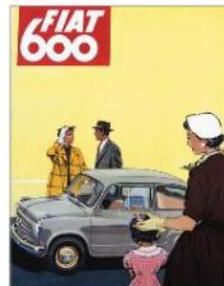
ALLEGATO 50 AUTOSTORICHE

Primi passi per muoversi nel mondo del collezionismo, attraverso 50 vetture suddivise in utilitarie e berline sportive, berline, coupé, spider e cabriolet, supercar e fuoristrada.



DIGITAL EDITION

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



IL CALENDARIO RUOTECCLASSICHE

L'anno prossimo la Fiat 600 compirà sessant'anni. Per il nostro calendario non ci siamo fatti sfuggire l'occasione di omaggiare la vettura che ha segnato un'epoca e motorizzato l'Italia.

R FLASHBACK ANDREA DE CESARIS

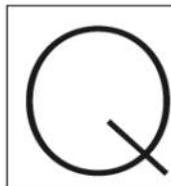


Muretto amaro
Silverstone, 14 luglio 1991,
G.P. di Gran Bretagna: Andrea
De Cesaris siede sconsolato a bordo
pista dopo avere appena sbattuto
con la sua Jordan 191 motorizzata
Ford HB 3.5 V8.

GETTY IMAGES

Il “Mandingo” dal cuore gentile

Una carriera tra “voli” e carambole, fino al fatale incidente del 5 ottobre sul Raccordo Anulare



Quanti volte aveva Andrea De Cesaris? Da un lato c'era lo scavezzacollo votato all'incidente, dall'altro il pilota incredibilmente serio che preparava le gare con una meticolosità pari solo a quella di Prost o Schumacher.

Esisteva poi un De Cesaris fumantino che si faceva largo a tutta velocità dinanzi a un commissario che gli chiedeva il pass, contrapposto al ragazzo buono, capace di sensibilità e gentilezza.

Era tante cose Andrea, scomparso in un banale incidente motociclistico - è finito contro il guardrail con la sua Suzuki 600 sul Raccordo Anulare di Roma il 5 ottobre - avvenuto a bassa velocità e quindi in contrasto col suo spirito. Una distrazione? Forse. Di sicuro una beffa per un campione che in 208 gran premi alla guida di macchine di dieci squadre aveva preso rischi inimmaginabili, uscendone sempre illeso. Mai un graffio, neppure dopo aver sbattuto alla terribile curva Tarzan di Zandvoort, o dopo aver carambolato per aria, ricadendo con più capottamenti, sulla pista di Zeltweg, mentre guidava la Ligier. Un matto vero dietro il quale si nascondeva un pilota dalla guida molto tecnica, pronto a portare le sue auto a limiti proibitivi per chiunque.

A fargli mettere la testa a posto ci avevano provato in tanti. Da Aleardo Buzzi, patron della Marlboro e suo mentore, che lo fece approdare prima in F.2 e poi in F.1 a soli 21 anni, con l'Alfa Romeo. Poi Carlo Chiti, Lauda, Dennis, Ducrouge, Ecclestone, Dallara, Eddie Jordan. Niente da fare. De Cesaris era esagerato e incontenibile ma tenero al punto che nell'ambiente era circondato da affetto e rispetto. Cominciando da Lauda, che al suo primo G.P. dopo il ritorno, quello di Long Beach 1982 in cui era secondo in griglia alle spalle di Andrea, gli si avvicinò il sabato sera e gli disse: "Ascoltami bene, io domani ti lascio partire davanti, ma dopo 35 giri ti attaccherò sulla Shoreline Drive e ti supererò. Cerca di non ostacolarmi e accodati...". Il giorno dopo avvenne proprio così, ma De Cesaris tentò di resistergli proprio in quel punto e andò dritto. Niki vinse e dopo il podio si recò dal pilota dell'Alfa e lo prese per un braccio: "Sei bravo, veloce, ma se vuoi far carriera devi calmarti...". Cinque podi, una mancata vittoria a Montecarlo perché la benzina era finita, tanto show e la fama di "Mandingo" (il suo soprannome) che non mollava mai. Oggi di piloti così non ce ne sono più.

Pino Allievi



LEGGI DI STABILITÀ 2015

Guai in vista per le ventenni

Saranno esentate dal pagamento del bollo solo le auto con più di trent'anni



La notizia è piovuta dal cielo come una bomba: le tasse automobilistiche di molti veicoli aumenteranno e dovranno pagarle pure i possessori di storiche tra i 20 e i 30 anni, fino a oggi esentati. Il Consiglio dei Ministri, nella riunione del 14 ottobre, ha approvato il disegno riguardante la Legge di Stabilità 2015 che ammonterà a complessivi 36 miliardi di euro. Dalla Legge di Stabilità non ci si poteva attendere altro che nuovi sacrifici, anche se le speranze per il settore automobilistico erano ben altre: è svanita, per esempio, l'eliminazione del superbollo - che ha devastato il mercato e nuoce alle casse statali provocando minori entrate - ed è sfumata l'eliminazione dei bolli per i primi tre anni, come era stato ipotizzato. Tra i tanti provvedimenti, quelli che interessano gli automobilisti si trovano all'articolo 30, e in particolare al comma 17, dove viene riportata questa allarmante dicitura: "All'articolo 63 della legge 21 novembre 2000, n. 342, i commi 2 e 3 sono abrogati". I commi in questione

estendevano l'esenzione in vigore per i veicoli e i motoveicoli con almeno trent'anni di età a quelli di vent'anni, purché di particolare interesse storico (avrebbero dovuto essere identificati da Asi e FMI). In pratica, le vetture d'interesse storico con meno di trent'anni non saranno più esentate dal pagamento della tassa di proprietà, al momento sostituita da una di circolazione in alcune Regioni e totalmente azzerata in altre. Solamente al compimento del trentesimo anno potranno beneficiare dell'esenzione. Il

Ddl Stabilità prosegue, al comma 18, indicando che "... le Regioni rideterminano gli importi annuali delle tasse automobilistiche, (...), incrementandoli, per il solo 2015, sulla base di criteri di progressività connessi alla potenza del veicolo e alle emissioni inquinanti degli stessi". Ciò comporta che i veicoli con più di vent'anni, ovviamente tra i più inquinanti, oltre a perdere l'esenzione potrebbero essere ulteriormente penalizzati; nel caso di quelli più potenti, la stangata potrebbe assumere dimensioni davvero





Di nuovo tassate
Un campionario di storiche tra i venti e i trent'anni che potrebbero tornare a pagare il bollo; Fiat Barchetta (a sinistra), Alfa Romeo Spider (qui a fianco), Porsche 911 serie 993 (foto grande), BMW Z3 (in basso).

REGIONI E PROVINCE AUTONOME IN ORDINE SPARSO

REGIONE	VETTURA DA 20 A 30 ANNI (€)		VETTURA OLTRE I 30 ANNI (€)	
	se circola	se non circola	se circola	se non circola
Abruzzo	Asi 31,24	Asi esente	25,82	esente
Basilicata	Asi 25,82	Asi esente	25,82	esente
Calabria	Asi 28,40	Asi esente	28,40	esente
Campania	Asi 28,40	Asi esente	28,40	esente
Emilia Romagna	Asi 25,82	Asi esente	25,82	esente
Friuli-Venezia Giulia	Asi 25,82	Asi esente	25,82	esente
Lazio	Asi 25,82	Asi esente	25,82	esente
Liguria	Asi 25,82	Asi esente	25,82	esente
Lombardia	30,00 (Registri esente)	Registri esente	30,00 (Registri esente)	esente
Marche	Asi 27,88	Asi esente	27,88	esente
Molise	Asi 28,00	Asi esente	28,00	esente
Piemonte	Registri 30,00	Asi esente	30,00	esente
Puglia	Registri 30,00	Asi esente	30,00	esente
Sardegna	Asi 25,82	Asi esente	25,82	esente
Sicilia	Asi 25,82	Asi esente	25,82	esente
Toscana	63,00	63,00	25,82	esente
Umbria	Registri 25,82	Asi esente	25,82	esente
Valle d'Aosta	Certif. 25,82	Asi esente	25,82	esente
Veneto	Certif. 28,40	Asi esente	28,40	esente
Provincia di Bolzano	Certif. 30,00	Asi esente	30,00	esente
Provincia di Trento	Certif. 26,00	Asi esente	26,00	esente

significative. Molti commentatori attribuiscono questo provvedimento al mancato rispetto della legge 242 del 2000 da parte dell'Asi: il testo recitava che "i veicoli indicati al comma 2 (quelli esentati) sono individuati, con propria determinazione, dall'Asi e, per i motoveicoli, anche dalla FMI. Tale determinazione è aggiornata annualmente". Mentre la FMI ha provveduto a compilare l'elenco richiesto dalla legge, l'Asi non l'ha mai stilato, preferendo estendere - come ribadito più volte dal suo presidente, Roberto Loi - il vantaggio a qualsiasi veicolo ultraventennale: questo allargamento delle maglie della certificazione di storicità ha portato ad avere, secondo alcune stime, circa quattro milioni di veicoli ventennali esentabili dalla tassa di possesso. Da qui la soddisfazione di molti, a cominciare da diversi quotidiani, come La Repubblica che, sotto la foto di una Fiat Duna, titolava "Legge Stabilità: stretta sulle finte auto storiche" plaudendo a un provvedimento che "finalmente" obbliga i proprietari di "false

auto da collezione" a onorare il bollo come tutti gli altri. Di certo, a pagare per i tantissimi che utilizzano ogni giorno automobili obsolete saranno i collezionisti che hanno salvato dalla rottamazione veicoli di autentico interesse storico. Resta da capire, nel caso il Ddl fosse convertito definitivamente in legge, come si comporteranno le Regioni che, già con la legge attualmente in vigore, avevano adottato soluzioni diverse. Il rischio è che i proprietari di auto ultraventennali siano costretti a pagare una tassa anche per il periodo, normalmente dal 15 ottobre al 15 aprile, nel quale alcune Regioni interdiccono la circolazione ai veicoli non catalizzati. L'iter legislativo prevede alcune tappe: come logico, conterranno pure le pressioni che nei prossimi giorni sapranno esercitare sulle forze politiche l'Asi e le altre associazioni, nonché l'Automobile Club Italia che, a differenza dell'Asi, la famosa lista chiusa di modelli l'aveva già stilata.

Paolo Mazzetti

IL PARERE DI ACI STORICO

TUTTO PREVISTO

A Padova il presidente Angelo Sticchi Damiani ha rilanciato l'Automobile Club Italiano Storico. Rispetto all'annuncio dello scorso anno sono stati definiti quote, gadget e servizi, mentre resta immutata la "lista chiusa". Inevitabile il richiamo all'assenza di un equivalente elenco da parte dell'Asi. Sticchi Damiani ha affermato che entro sei mesi si tornerà a legiferare: la speranza è che la riforma del Codice della Strada modifichi l'elenco dei soggetti deputati alla certificazione dei veicoli storici, inserendo Aci Storico. Sulla Legge di Stabilità, dichiarandosi dispiaciuto per la perdita dei diritti dei veri collezionisti, Sticchi Damiani è stato tranciante, riferendosi all'Asi, senza mai nominarlo: "Avevamo previsto questo provvedimento, perché non si può annunciare di aver esentato più di centomila veicoli. Crediamo



si debba tornare allo spirito della legge del 2000, distinguendo tra auto vecchie e auto storiche. Noi non chiederemo mai vantaggi economici".

LA REAZIONE DELL'ASI

NON SIAMO GIUDICI

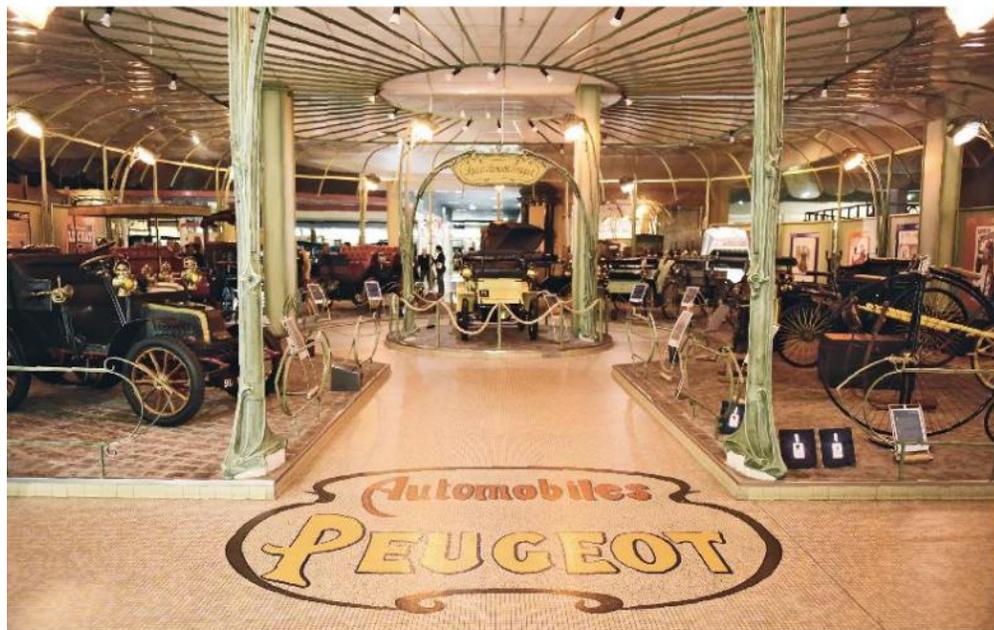
Asi ha ribattuto con due lettere: la prima, che ha suscitato numerosi commenti, invitava i club federati a esercitare pressioni sui "parlamentari". La seconda forniva alcuni dati: per Asi, i veicoli ventennali che perderebbero il diritto all'esenzione sarebbero 501.000 e non quattro milioni, come da fonti ufficiali. Di questi, il 15% sarebbe stato demolito e il 10%, nel frattempo, divenuto trentennale. Pertanto, al 31-12-2013, i veicoli esentati dall'Asi sarebbero circa 375.000 e darebbero un gettito fiscale esiguo, a sua volta ridotto dalla radiazione di molte auto. Più commentatori hanno individuato nella mancata compilazione della "lista chiusa" la causa del provvedimento. A Padova il presidente Loi ci ha detto: "La Cassazione ci ha dato ragione



nel non compilare la lista perché moralmente non ci sentiamo giudici della passione. Se l'avessimo introdotta, i veicoli esentati non sarebbero solo quelli da noi certificati, ma molti di più!".

Una notte al museo (di Sochaux)

Dopo l'immersione nella storia del marchio, tutti in pista con i vecchi Leoni



Atmosfera magica

Luci soffuse e ambiente suggestivo per il singolare viaggio nel tempo organizzato dai curatori del museo per gli ospiti arrivati da tutta Europa. Ogni sala è dedicata a un periodo storico diverso.



Le sale delle nonne

La Peugeot è una delle poche aziende al mondo ad aver superato la soglia dei 200 anni di attività senza aver cambiato proprietà. Qui sopra e a destra, le sale dedicate alle vetture dei primi del Novecento.



FOTO DI ALESSANDRO BARTELETTI

Parola d'ordine "Dalla prima all'ultima". È stato questo il tema portante di Peugeot & Friends 2014: "la prima", anzi "i primi", sono gli attrezzi da lavoro con cui la Casa francese ha avviato la sua attività nel 1810. "L'ultima" è la 508, tra le punte di diamante dell'attuale gamma, il cui più recente restyling, che si rifà agli stili inaugurati dalla concept Exalt e che caratterizzeranno il futuro family feeling Peugeot, è stato presentato al recente Salone di Parigi. Luogo dell'evento Sochaux (in Francia), lo storico sito produttivo del Leone che nel 2010 ha infranto il muro

dei 20 milioni di vetture prodotte e che più di qualunque altro unisce passato e presente. Qui, infatti, è di base anche il museo Peugeot (Musée de l'Aventure Peugeot), un "contenitore" voluto da Pierre Peugeot nel 1988 che raccoglie i momenti di una storia dinamica fatta di intuizioni, colpi di scena e iniziative coraggiose. Una continuità, quella del Leone, confermata anche da un altro primato: la Peugeot è - al mondo - una delle circa venti aziende che hanno soffiato sulle duecento candeline senza cambiare proprietà. E proprio al museo è

iniziata la "due giorni" a stretto contatto con la storia della Casa francese. Anzi, con una "notte al museo", visto che tra i pezzi de "l'Aventure" è stata organizzata una visita notturna che sembrava a lume di candela, tanto l'atmosfera era suggestiva. Una festa tra amici, per usare le parole di Peugeot, a cui hanno partecipato anche i partner di una vita come Magneti Marelli e Alcantara. Dopo averla "visitata", la storia, la mattina dopo l'abbiamo rivissuta calandoci a bordo di alcune delle berline che tra gli anni Trenta e i Settanta hanno rappresentato la gamma Peugeot.

Dalla 601 del 1934 in poi abbiamo ripercorso l'evoluzione della guida, del confort, delle prestazioni e della linea attraverso la 402 del 1935, la 203 del 1949, la 403 del 1955 per arrivare alla 504, in listino dal 1968. Tornando al presente, uno degli "amici" intervenuti, Gioacchino Acampora, chief designer dell'Atelier Castagna, ha donato al museo la 508 RXH realizzata in esemplare unico con la collaborazione di Peugeot Italia. Segno che la Casa del Leone nel presente prosegue a scrivere pagine della sua storia.

Alessandro Bartelletti

LES GRANDES MARQUES
DU MONDE

AU

GRAND
PALAIS

**AUTOVETTURE D'EPOCA DI
ECCEZIONE, MOTOCICLETTE
E OGGETTI DI AUTOMOBILIA**

Giovedì, 5 Febbraio 2015
Parigi, Francia

In seguito all'asta spettacolare presso il Grand Palais nel 2014, Bonhams è lieta di annunciare il ritorno a questo magico posto ricco di storia dell'automobile.

Le iscrizioni selezionate sono aperte per un evento davvero indimenticabile.

Ex-Giuseppe Campari

**1931 ALFA ROMEO 6C 1750
GRAN SPORT SPIDER CON
COMPRESSORE**
Carrozzeria Zagato
€1,800,000 - 2,400,000

INFORMAZIONI

Italia

+39 333 5643610

gregor.wenner@bonhams.com

Bonhams

bonhams.com/motorcars



Ferrari, the American History

Sessant'anni fa il primo importatore ufficiale Oltreoceano, oggi la F60 celebrativa

Sessant'anni in terra americana!

Un anniversario che la Ferrari ha voluto festeggiare con tutta l'enfasi e l'orgoglio che meritano i traguardi epocali. Due gli eventi celebrativi. Il primo, sabato 11 ottobre, con una serata di gala a Beverly Hills, contea di Los Angeles, a cui hanno partecipato il presidente della FCA John Elkann, l'amministratore delegato FCA nonché nuovo presidente Ferrari Sergio Marchionne, l'A.D. di Ferrari Amedeo Felisa, e il vicepresidente Piero Ferrari; ma anche uno stuolo di vip, che andavano dal maestro Carlo Ponti Jr. alla cantante Mary J. Blige, passando per gli ex piloti Derek Hill e Dan Gurney. Il secondo, lungo la celebre Rodeo Drive, cuore pulsante della città dei sogni, dove sono state dispiegate - una per ciascun anno da festeggiare - 60 tra le vetture più iconiche di Maranello. Con un occhio ovviamente a quei modelli che proprio in terra statunitense,

complice il cinema e la televisione, hanno trovato più notorietà e fortuna: la 308 GTS (quella, per intenderci, di Magnum P.I.), la Testarossa utilizzata in "Miami Vice", la 275 GTB/4 appartenuta a Steve McQueen, oltre a diverse vincitrici di Daytona e Le Mans, alla 375 MM, fresca vincitrice del premio Best in Show a Pebble Beach, e alle recentissime LaFerrari e 458 Speciale A. Tutte a fare da contorno all'ultima nata, la F60 America, prodotta in soli dieci esemplari proprio per ricordare i sessant'anni del legame molto stretto tra il Cavallino e i suoi clienti d'Oltreoceano. Ed è stato nella culla, popolata di star hollywoodiane, del grande sogno americano che si è svolta anche la Race Through The Decades: 1954-2014, un maxi raduno di oltre mille Ferrari, che rappresenta anche una delle reunion di Rosse più grandi di sempre. L'avventura, lo ricordiamo, era cominciata appunto nel 1954, ad aprile,

quando l'ex pilota e imprenditore varesino Luigi Chinetti iniziò l'importazione negli Stati Uniti delle vetture di Maranello, dapprima a Manhattan (come Luigi Chinetti Motors) e poi a Greenwich, nel Connecticut, non più nella veste di importatore ufficiale ma in quella di concessionario (anche se in realtà il suo non era affatto un semplice autosalone). Nel 1958, poi, la nascita del team Nart, acronimo di North American Racing Team, che sulle Ferrari dipinte nei colori bianco e blu della bandiera americana (il rosso rimase forse sottinteso, dato il colore d'elezione delle Ferrari) ha tenuto a battesimo autentici talenti del volante come Phil Hill (campione del mondo in F.1 nel 1961), Richie Ginther, Dan Gurney, Pedro e Ricardo Rodriguez. Strettissimo il legame tra Chinetti ed Enzo Ferrari, sottolineato anche dal fatto che la Nart è stata l'unica scuderia privata ad aver schierato vetture ufficiali del Cavallino.



Accadde negli ultimi due gran premi di Formula 1 della stagione 1964, quando il "Drake", in rotta con la federazione internazionale

per questioni di omologazione di uno degli ultimi modelli di Maranello - la 250 LM -, dopo avere polemicamente restituito la licenza di costruttore, si rivolse all'amico d'Oltreoceano per chiedergli di iscriverne le sue monoposto come team Nart affidandole ai due piloti ufficiali John Surtees e Lorenzo Bandini. E "Big John" Surtees, cinquant'anni fa, nel 1964, grazie a due secondi posti nei gran premi degli Stati Uniti e del Messico conquistò il titolo iridato proprio con una Rossa che, almeno nelle ultime due gare del campionato, rossa non era.

Coast to coast
La sede della Luigi Chinetti Motors a New York. Dall'alto, le Rosse in esposizione su Rodeo Drive a Beverly Hills (in primo piano, una 288 GTO; dietro, una F40); la nuovissima F60, costruita in soli dieci esemplari. A destra, Luigi Chinetti.

ROSSE A STELLE E STRISCE



- 1954**
Apre a New York il primo autosalone ufficiale Ferrari.
- 1956**
Una 860 Monza si aggiudica la prima delle 12 vittorie Ferrari alla 12 Ore di Sebring.
- 1957**
John von Neumann apre il primo autosalone Ferrari a Hollywood, California.
- 1958**
Luigi Chinetti fonda la Scuderia Nart.
- 1960**
La Modern Classic Motors diventa concessionario ufficiale Ferrari.
- 1961**
Phil Hill è il primo pilota di Formula 1 americano a vincere un Mondiale della massima serie (con la 156 F1).
- 1965**
La Scuderia Nart di Luigi Chinetti è il primo team privato a vincere una 24 Ore di Le Mans con una vettura del Cavallino.
- 1966**
La Ferrari si aggiudica una storica tripletta alla 24 Ore di Daytona, con due 330 P4 e una 412 P.
- 1969**
Fiat Spa acquisisce il 50% del controllo di Ferrari Spa.
- 1972**
Al Garthwaite e Luigi Chinetti diventano importatori ufficiali Ferrari per la parte occidentale degli Stati Uniti.
- 1988**
Enzo Ferrari muore all'età di 90 anni.
- 1990**
Nasce la Ferrari North America, con sede nel New Jersey.
- 1993**
Nasce la Ferrari Challenge U.S., che comincia con la 348 Challenge.
- 1998**
Giampiero Moretti, del team Momo, vince la 24 Ore di Daytona e la 12 Ore di Sebring con la 333 SP.
- 2006**
Nasce Ferrari Classiche.
- 2013**
La Ferrari trionfa nel campionato Costruttori Grand-Am nella Classe GT.
- 2014**
La Ferrari festeggia i 60 anni negli Stati Uniti. La 375 MM Scaglietti conquista il titolo di Best in Show al concorso d'eleganza di Pebble Beach.



↓ TROFEO AIDO

VINCE BRUNO FERRARI

Da 17 anni, con una pausa nel 2013, l'appuntamento autunnale con il Trofeo Aido è sinonimo di qualità del parco auto partecipante - modelli d'eccezione costruiti fino al 1961 - e bellissimi tracciati tra le montagne, le valli e i laghi bresciani. Quest'anno, il 28 settembre, il "Trofeo" è stato pure la prima manifestazione del Challenge Aido Autostoriche. A comporre questa sfida, una sorta di mini campionato, sono cinque gare lombarde: Trofeo Aido, Campagne e Cascine, Coppa Franco Mazzotti, Trofeo Foresti e Coppa dei Castelli Pavesi. Molti eventi per auto storiche supportano iniziative benefiche o di solidarietà. Nel caso del Trofeo Aido si è verificato il processo inverso: operando in un territorio come quello bresciano, considerato culla del motorismo storico, il Gruppo Aido di Gardone Val Trompia ha identificato in una gara per vetture d'epoca il migliore metodo per promuovere gli ideali della donazione degli organi. "Fu facile ottenere l'aiuto di alcuni appassionati della Scuderia Brescia Corse; così, nel 1997, prese il via la competizione, da sempre intitolata a Monica Giovanelli, con particolare riguardo per le vetture Sport e anteguerra", spiega l'organizzatore Dino Brunori. Il programma 2014 prevedeva partenza da Gardone V.T. e arrivo a Sarezzo, con un tracciato verso Nord - fino a Tione - e ritorno, verso i laghi di Garda, Idro e Ledro. Al via una settantina di equipaggi: a vincere è stato Bruno Ferrari che, sulla Bugatti T 37 del 1927, ha preceduto Daniele Peli su Lancia Ardea del 1949 e Osvaldo Peli su Fiat 508 S Coppa d'Oro del 1937.

P.M.





MAX
DAI
GRANDI
ESTI
SS

TERRE di CANOSSA

International Classic Cars Challenge 

Con il Patrocinio del Senato della Repubblica



16-19 Aprile 2015

www.gpcanossa.it



Le iscrizioni sono aperte. Condizioni speciali "early booking" fino al 24/12.



ARTURO MERZARIO

Niki, "amico-nemico"



HO ASCOLTATO, e mi viene la pelle d'oca a scriverlo, l'intervista che Niki Lauda ha rilasciato poco tempo fa per uno speciale TV andato in onda la mattina del recente G.P. di Russia di Formula 1. Niki ha parlato del suo incidente al Nürburgring avvenuto il 1° agosto del 1976. La storia è nota: dietro una curva perde il controllo della sua Ferrari 312 T2, la macchina s'incendia, lui resta intrappolato tra le lamiere. Mi viene la pelle d'oca perché per la prima volta Lauda ha raccontato che sono stato io a tirarlo fuori dalle fiamme: "Arturo - ha detto - è l'unico che ha avuto le palle di entrare da solo nel fuoco e da solo mi ha portato fuori. Senza Arturo io oggi non sarei qua".

Sono casi della vita, io l'ho sempre detto. Quando ti ci trovi non hai tempo per pensare, valutare se farlo o no. Agisci in maniera istintiva. E l'istinto per me è stato di fermarmi. Anzi, dalle foto e dai filmati dell'epoca si vede che io ho arrestato la mia Wolf nell'unico punto dove le altre macchine sarebbero potute passare. Ho rischiato pure un richiamo dal direttore di gara, se vogliamo dirlo tutta, perché gli altri che sono arrivati dopo sono stati costretti a fermarsi ed è stata interrotta anche la corsa.

Dopo l'incidente al Nürburgring, e anche questa è storia nota, si consolidò un certo mio distacco nei confronti di Lauda perché quando si presentò a Monza, per disputare il gran premio dopo una convalescenza di 40 giorni, non solo non venne a cercarmi, ma incrociandomi mi disse solo, e come sempre, "Ciao Artùr" (lui mi chiama così). Era nel suo carattere. Io e Niki eravamo "amici-nemici"

sin dai tempi delle categorie minori. Anni prima, era il 1971 mi ricordo, ci trovammo a Salisburgo con le Sport 2000. Io correvo con l'Abarth e mi stavo giocando l'Europeo con piloti del calibro di Joakim Bonnier, Vic Elford, Brian Redman (solo per citarne alcuni). Lui no, lui partecipò solo

a quella gara con la Chevron, che era molto competitiva, e fece di tutto per sbarrarmi la strada. Ha fatto bene, intendiamoci, io ero già pilota Ferrari e in quel momento lui stava tenendo testa al campione. Ma il risultato fu comunque che arrivai secondo e persi l'Europeo per un punto.

"TOH, GUARDA QUI IL TUO ORECCHIO"

Abbiamo fatto pace trent'anni dopo l'incidente, quando Bernie Ecclestone, in occasione del Gran Premio di Germania del 2006, coinvolgendo la TV tedesca, organizzò una sorta di rievocazione in diretta di quel giorno. Andammo tutti ad Adenau, sul luogo dell'impatto, e Niki spiegò come aveva perso il controllo, come aveva sbattuto, come si trovò avvolto dalle fiamme. Poi io ho raccontato quello che ho visto quando sono arrivato, che cosa ho fatto, come l'ho tirato fuori.

Lui all'inizio era cosciente e non riusciva a star fermo. Gli urlavo di rilassarsi perché se si agitava in quel modo le cinture di sicurezza rimanevano in tensione e in mezzo a quell'inferno non riuscivo a sganciarle. Il calore delle fiamme era davvero insopportabile. Feci un tentativo, poi un altro, poi per fortuna Niki perse i sensi, si rilassò, e la terza volta riuscii a estrarlo dalle lamiere. Erano passati in tutto una quarantina di secondi; sono certo che se fossi riuscito a sganciare le cinture al primo tentativo, lui probabilmente non avrebbe subito alcun danno.

Ecclestone, tornando al 2006, appena mezz'ora prima della diretta mi aveva detto: "Guarda che ho nascosto in un angolo un orecchio finto". Mentre parlavo ci fu infatti questa scenetta. Misi la mano dietro il guardrail e dissi: "Oh Niki, guarda, ecco dove hai perso il tuo orecchio". Lauda non ne sapeva nulla e si divertì moltissimo. **R**



Di nuovo insieme

Due immagini scattate durante il ricordo in pista al Nürburgring (2006) dell'incidente di Niki Lauda. È stata l'occasione per il primo vero riavvicinamento dei due piloti. Qui sopra, Lauda mostra l'orecchio posticcio fattogli trovare da Bernie Ecclestone.





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.



GRUPPO RISCALDAMENTO XK



GRIGLIA XK120



CRICK XK



CERNIERA PORTA XK120



GMA sas di Gallorini Marco

via Riviera, 39 - 27100 Pavia
tel. 0382.525429 / 0382.523630 - fax 0382.529756
e-mail info@gmajag.net - www.gmajag.net

CORRADO LOPRESTO

Tu chiamale, se vuoi, emozioni...



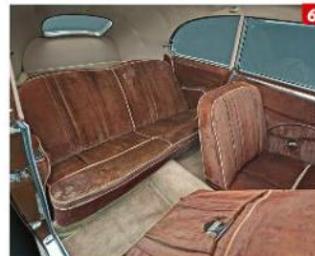
NON SIAMO ABITUATI ad ascoltare le nostre auto... Chi possiede una o più Ferrari oppure altre supercar dello stesso livello è più abituato di tutti noi ad ascoltare il rombo dei motori, ed è più portato a "sentire" la propria vettura. Ha una sensibilità più completa, che gli consente di giudicare e di apprezzare in modo totale quanto possiede. L'ho verificato l'ultima volta pochi giorni fa. L'occasione è stata un'intervista telefonica con il vicedirettore di Rai Radio 1 e Giornale Radio, Vittorio Argentò: "Volevo venire a trovarla per poter fare delle riprese delle sue vetture" la sua richiesta.

Solo quando ci siamo visti però ho realizzato che si trattava della radio e non della TV! "Cosa possiamo fare?" mi sono chiesto. Se non vediamo le auto, se non le guardiamo ed eventualmente le ammiriamo e tocchiamo, cosa mai possiamo dire d'interessante? Invece, mi si è spalancato un mondo che non avevo mai approfondito a sufficienza: ecco che ci accingiamo ad aprire la vettura, *clack*; chiudiamo lo sportello, *clack*; inseriamo la chiave, *click*; tiriamo l'aria con lo starter; diamo due colpi all'acceleratore, *tum tum*; proviamo a girare la chiave, *bruuuum brummm*, e siamo partiti... Cari radioascoltatori, siamo in questo momento alla guida dell'Alfa Romeo prototipo del 1968 costruita da Giugiaro. In quel momento, mentre il nostro radiocronista parlava, mi sono calato in questo mondo fatto di sapori, di profumi e... di ricordi. Sensazioni bellissime,

ma senza immagini! La descrizione del radiocronista è senza pause, ti toglie il respiro, ti catapulta in uno stato emozionale fantastico. Così anche per la descrizione del profumo degli interni... Ecco, ho verificato che noi, nel nostro piccolo, possiamo ricreare queste emozioni, possiamo costruir-

ci e trasmettere ad altri il "nostro mondo" di sensazioni e di stupore. Basta riuscire a descriverlo, a motivarlo. Il recupero dell'abitacolo della mia Lancia Aprilia Turinga del 1947 (quando ancora il nome Touring veniva italianizzato), per esempio, mi ha dato una di quelle emozioni che mi tocca ancora oggi nel profondo al solo pensiero. Posso provare a condividerla dicendo che è stato realizzato con tessuti del dopoguerra, tessuti poveri per un Paese allo stremo, ma di grande finezza estetica, utilizzati per una vettura di gran classe costruita forse per i reali di Svezia. Straordinario l'abbinamento sedili e cruscotto in plexiglas, grande novità del periodo.

Ricordo ancora quando Giovanni Bianchi Anderloni, figlio del proprietario della carrozzeria Touring, mi raccontava che bisognava adattarsi alle esigenze per le ristrettezze del Paese: i tessuti erano stock per vestiti o divani, ecco perché forse si sono consumati presto. Sembravano irrecuperabili, si è proceduto al lavaggio, al rammento, all'incollaggio del tessuto sulle parti lise, alla spruzzatura con vernice all'acqua e successivamente all'asciugatura. Il risultato è spettacolare. Serve altro per condividere questa emozione? **R**



- 1 Il ritrovamento, in condizioni decisamente precarie.
- 2 Il tessuto originale sotto il rivestimento successivo.
- 3 Il rammento del tessuto.
- 4 La riparazione del cadenino.
- 5 La fase di lavaggio.
- 6 Ed ecco il risultato finale.

CI SONO PASSIONI CHE NON PUOI FARE A MENO DI PROTEGGERE.

CHIWAWAADY



THE ORIGINAL ITALIAN CAR COVER.

Polvere e graffi danneggiano la carrozzeria dell'auto. Per questo Covercar realizza da anni una linea di teli copriauto dal design elegante ed aggressivo confezionati in modo sartoriale. L'innovativa struttura pentalobata rende questo telo praticamente impenetrabile alla polvere, accarezzando col suo soffice interno la carrozzeria della tua auto.

Visita www.covercar.com per scoprire i diversi modelli su misura e standard e per trovare il coprimoto da interno o impermeabile più adatto alle tue esigenze.

COVERCAR
by ANDREA



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 l'undicesimo.

Una strana legge

Luglio 1977

Quella del legislatore

È un'attività mirabile e fondamentale nella vita di una società civile. Per essere liberi - dicevano i Romani - dobbiamo essere servi delle leggi. Bene. Grande conquista dei tempi moderni è stata l'affermazione che "la legge è uguale per tutti". Questa affermazione scritta sulle pareti delle aule di giustizia, adesso non sempre sembra rispettata; il principio però è sacrosanto. Adesso si nota una parentesi di permissività e la legge pare sia diventata elastica. Di ciò non sono mancati clamorosi esempi. Si è accertato che molti rubavano con gli appalti delle imposte di consumo (INGIC). La procedura però è stata insabbiata fino a che la maggior parte dei reati non caduti in prescrizione. Va bene



che la giustizia è zoppa e quindi arriva in ritardo, ma troppe volte non arriva affatto. Il finanziamento dei partiti ha sovvertito anche le norme legali (non parliamo di quelle morali) per cui non solo il denaro che va ai partiti "non olet" mentre si perseguitano - in nome della giustizia - coloro che non possono o non vogliono più sovvenzionare i partiti. Tale, dei tempi, è il costume. Se questi spettacoli di arbitrio e di confusione ci indignano, ci angosciano addirittura le violenze che colpiscono giudici e avvocati, che vogliono fare ancora il loro dovere (e sono la maggioranza). Il discorso è troppo grave e così generale che noi non abbiamo né forze né autorità per approfondirlo. Ci basta averlo richiamato alla vigile coscienza dei nostri lettori quale introduzione a un argomento che ci interessa direttamente. Il nostro discorso può essere una premessa al commento della legge pubblicata il 4 giugno 1977 sulla Gazzetta Ufficiale n. 151, che impone una autorizzazione speciale a chi vuol guidare vetture capaci di superare i 180 chilometri all'ora o che comunque superino una potenza specifica riferita al peso vettura di 130 CV/tonn. Perché? Non ci sono già disposizioni che vietano velocità superiori ai 120 chilometri all'ora sulle autostrade

e ai 100 chilometri all'ora sulle strade ordinarie? Se le velocità superiori sono vietate, a che serve l'autorizzazione speciale? È forse una conferma che i limiti non sono fatti rispettare o che solo i super patentati li possono impunemente violare? Probabilmente chi ha varato questo provvedimento, che ci fa perdere tempo e denaro, ignorava che esistevano già i limiti di velocità. La super patente vuol dire forse che, perduta la battaglia dei limiti,

si può andare impunemente a 200 chilometri all'ora purché si abbia la super patente? Se no la legge che senso ha? Del resto è indovinatissimo il limite dei 180 chilometri all'ora. È notorio che un giovane automobilista, che magari trova ancora qualche difficoltà con frizione e acceleratore, se guida a 178 chilometri all'ora non costituisce pericolo né per sé né per gli altri; a 181, sì! E pensare, con tristezza, che l'Italia romana era considerata la patria del diritto.



Giulietta regina!

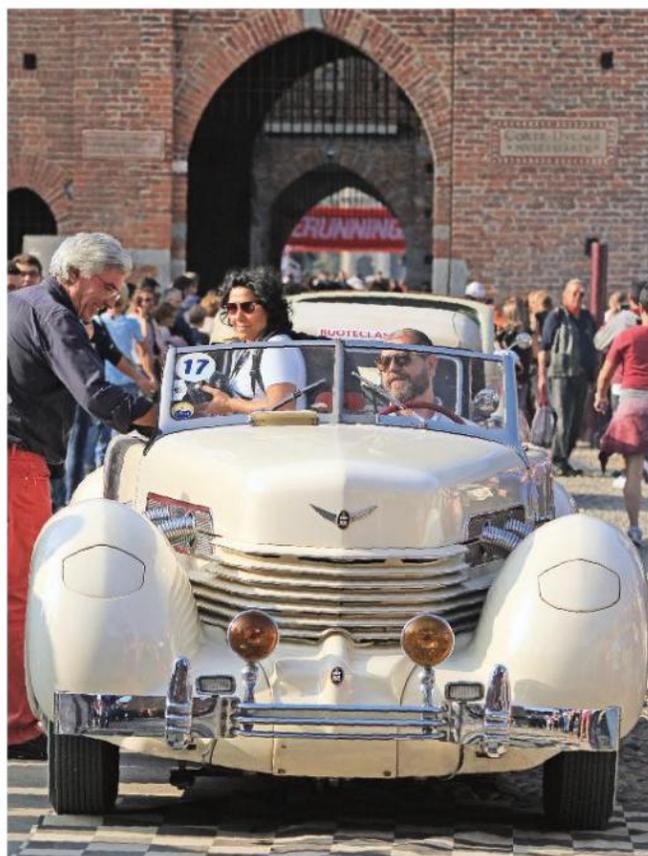
Una Spider del '56, con a bordo padre e figlio, si aggiudica l'ottava edizione della kermesse

Giunto ormai alla sua ottava edizione, il Trofeo Milano, organizzato dal Club Milanese Auto Motoveicoli d'Epoca (Cmae) e patrocinato da Ruoteclassiche, si è confermato l'evento clou tra quelli che hanno come teatro il capoluogo lombardo, ex capitale dell'automobile. La mattina del 4 ottobre una lunga carovana di 110 veicoli - auto, ma anche per la prima volta moto - è partita dalla nuovissima sede della Regione Lombardia, al seguito di un drappello di mezzi storici dei Carabinieri e della Polizia di Stato. Al solito, di pregio il parco delle vetture partecipanti che spaziavano lungo un arco temporale che andava da una Lancia Theta del 1914 a un'Alfa Romeo 2000 del 1975. Come nelle edizioni precedenti, molti equipaggi erano composti da famiglie con bambini, a riprova dello spirito divertente e un po' guascone della manifestazione. Sette gli equipaggi femminili presenti e ben 25 le Alfa Romeo, marchio legato in modo indissolubile alla storia dell'auto

meneghina. Una volta usciti dalla città, i 110 veicoli hanno percorso una serie di strade di campagna per raggiungere Cascina Guzzafame a Gaggiano. Durante il percorso si sono svolte le prime tre prove cronometrate; in ossequio al regolamento, che bandiva ogni forma di tripmaster e di cronometri elettronici, gli equipaggi hanno potuto avvalersi solo di strumenti a lancette, certamente più in linea con le vetture (non è un caso che sempre più appassionati invocano, per le gare di regolarità, una doppia classifica, sulla base dei dispositivi di misurazione utilizzati). Dopo pranzo, riposti i cronometri, si sono svolte due divertenti prove di abilità che hanno coinvolto sia i piloti sia i navigatori. Rientrate a

Italiane e americane

Qui a fianco, la Cord 812 Speedster di Andrea Caimi; in alto, l'Alfa Romeo Giulietta Spider (1956) dei vincitori Marco e Riccardo Leva, padre e figlio. In basso, la Fiat 1400 Cabriolet (1950) di Riva-Riva.



↓ CON IL NAVIGATORE PIÙ GIOVANE

C'ERAVAMO ANCHE NOI

Ruoteclassiche, partner storico del Cmae e patrocinatore della manifestazione, era presente con l'equipaggio composto da Marco e Alessandro Niero (9 anni), su Alfa Romeo 2000, giunto terzo nella categoria Modern. Nonostante la giovane età, Alessandro è già alla terza partecipazione al "Trofeo" e la confidenza raggiunta con roadbook e cronometri ha portato il suo primo risultato di rilievo. Anche quest'anno ha ben interpretato lo spirito della manifestazione stringendo nuove amicizie con i suoi coetanei e aprendo animate discussioni sulle automobili presenti.



Il via al palazzo della Regione

Ai piedi del nuovissimo palazzo della Regione Lombardia viene composta la "griglia di partenza". In basso, uno dei veicoli storici dei Vigili del Fuoco.

Milano, le vetture sono state quindi esposte nella Piazza d'Armi del Castello Sforzesco, dove sono state affiancate dai mezzi storici dei Vigili del Fuoco e da 33 moto d'epoca. Splendido il contorno di pubblico, con oltre diecimila tra appassionati e semplici curiosi che hanno mostrato di gradire il pomeriggio all'insegna dei motori, in un contesto che offriva un colpo d'occhio davvero notevole. Tutto questo a ulteriore testimonianza di quanto sia forte il legame della città con il mondo dei veicoli storici. Durante la cena riservata ai partecipanti, il presidente del sodalizio milanese Marco Galassi ha premiato con l'ormai celebre fiocco della guglia del Duomo l'equipaggio composto da Marco Leva e dal figlio Riccardo, primi in classifica su Giulietta Spider del 1956. Alle loro spalle si sono piazzati, nell'ordine, Mauro e Mikaela Praga, su Fiat 1100/103 TV, e Mauro Bonfante e Cinzia Bruno, a bordo di una Fiat 1100/103, entrambe del 1956.



Premiate anche la vettura più anziana e la vettura milanese più rappresentativa, un'Alfa Romeo 1750 GTC carrozzata Sala del 1932. Il Trofeo Milano 2014 va in archivio confermando ancora una volta la sua attitudine a unire la passione per le belle auto con il glorioso passato motoristico del capoluogo lombardo. Quest'anno poi si è creato un ponte tra passato e futuro coinvolgendo due luoghi simbolo della città: la moderna sede della Regione e il trecentesco Castello Sforzesco.

Marco Niero



↓ SULLE ORME DI NUVOLARI

A VESCO-GUERINI IL MEMORIAL MORANDI

Spesso oscurati dalla fama di Nuvolari, sono molti i piloti mantovani che scrissero la storia dell'automobilismo. Uno di questi è Giuseppe Morandi che tra il 1921 e il 1932 ottenne numerose vittorie con le vetture OM costruite a Brescia. Tra tutte, spicca quella alla Mille Miglia del 1927, insieme con Nando Minoia. Alla sua memoria, il CAMSC di Castiglione delle Stiviere (MN), la cittadina al confine tra le provincie di Mantova e di Brescia, organizza da sei anni il Memorial Morandi, gara di regolarità riservata alle vetture costruite prima del 1940. L'edizione 2014, sempre sul filo

delle due provincie, è stata vinta dai bresciani Andrea Vesco e Andrea Guerini, ai quali la terra mantovana porta decisamente bene, essendo freschi vincitori del Gran Premio Nuvolari. La gara ha visto il duello tra due Fiat 508 S Coppa d'Oro, con Vesco-Guerini che hanno preceduto sul podio Riboldi-Sabbadini. Il Memorial Morandi, con partenza e arrivo a Castiglione delle Stiviere, ha impegnato gli equipaggi per due giorni sulle colline della bassa Gardesana, confermandosi una delle migliori manifestazioni di fine stagione per qualità delle vetture partecipanti, tutte anteguerra. www.camsclt.it P.M.



PAOLO MAZZETTI

Un sabato nel segno dello Scorpione

Gentleman driver in pista, sul "Misto Alfa", per la Club Italia Cup

L'inconfondibile sagoma di una Stratos nascosta sotto un telo giallo, un'infilata di Fiat e Lancia che raccontano vent'anni di successi nei rally sotto il segno dell'Abarth, eleganti "signore" che rispondono al nome di Aurelia, Flavia e Fulvia e sfoggiano l'abito - classico, elegante, sensuale - cucito dagli stilisti Pininfarina e Zagato. Sono immagini che raccontano pezzi di storia italiana a quattro ruote quelle che sabato 18 ottobre si sono materializzate sul Proving Ground di Balocco (VC) per la ventesima edizione della Club Italia Cup. Immagini capaci di mandare fuori di testa l'appassionato di motori, soprattutto quando quei motori sono stati accesi per la sfida che ha visto protagonisti i gentleman driver del Club Italia sul "Misto Alfa". Tanti gli sguardi puntati sulle storiche presenti, dalla Lancia Fulvia F&M Special all'Abarth SE037 n.001 (ossia il prototipo della Lancia 037 Rally) passando per la Fiat 8V

coupé Vignale del 1954, le Alfa Romeo GTA, ma anche la Ferrari 512 BB e la Testarossa insieme con le Lancia Delta Integrale. E proprio un'Integrale, ex Mauro Forghieri, portata in gara da Carlo Pozzi, si è aggiudicata il primo posto Regolarità; alla Giulietta SZ di Carlo Incerti, invece, è andato il trofeo Slalom. Il Club Italia ha infine ricordato la figura di Giorgio Pianta,

pilota e storico collaudatore dello Scorpione scomparso lo scorso aprile, che ha voluto e sostenuto la "Cup" sin dall'inizio. È stato l'ingegner Sergio Limone, il padre della 037 Rally, a raccontare l'uomo attraverso gli aneddoti di 24 anni di vita vissuta insieme in Abarth. "Io facevo, lui provava. Scherzando dicevamo: il Limone per crescere ha bisogno della Pianta". **A.B.**



FOTO DI ALESSANDRO BARTELETTI



CALENDARI

DODICI MESI CON...

Novembre, tempo di calendari. E di cominciare a pensare a che cosa appenderemo sulla parete del box. Oltre a quello di Ruoteclassiche, ve ne proponiamo un altro paio. Il primo è l'ormai classico "Calendario a mano armata", frutto della passione di un gruppo di collezionisti di vetture Alfa Romeo e di cinema poliziesco degli anni 70. L'edizione 2015, la nona della sua storia, propone in dodici immagini scattate nelle province di Roma e di Bergamo le situazioni operative più spettacolari con protagoniste le forze di polizia e i Carabinieri: inseguimenti, sparatorie, arresti. Il calendario, ordinabile al costo di 10 euro + spese di spedizione all'indirizzo registroalfetta@libero.it, è dedicato alla memoria del maresciallo di Pubblica Sicurezza



Luigi D'Andrea, Medaglia d'Oro al Valor Civile, assassinato dalla banda Vallanzasca nel febbraio 1977. Il secondo calendario, firmato Degler Studio, si concentra sul tema "Carros de Cuba" e offre all'interno di una pregiata cornice in alluminio una serie di fotografie di auto classiche ed esotiche scattate in tutta l'isola. Una testimonianza viva di quanto è ancora possibile trovare non solo nelle strade della capitale da quando Fidel Castro - era il 1962 - subì l'embargo da parte degli Stati Uniti.

Da Cuba ai polizieschi
Le Alfa Romeo anni 70 delle forze dell'ordine e le automobili di Cuba; sono i due temi dei calendari che vi proponiamo.

EVENTI 2015



TOPOLINO AUTOCLUB ITALIA®

MARZO
(data da definire)

INIZIATIVA AGEOP

a sostegno del progetto
"Casa Siepelunga" - Bologna

30 APRILE
1/2/3 MAGGIO

"L'ALTO TEVERE TRA UMBRIA E TOSCANA"

CITTÀ DI CASTELLO (PG)
(raduno a calendario A.S.I.)

12/13/14 GIUGNO

SVIZZERA

Raduno Internazionale della
"Federazione Europea Fiat Topolino Clubs"
organizzato dal Topolino Club Zürich

26/27/28 GIUGNO

"NEL NIDO DELL'AIRONE" TORTONA (AL)

(raduno a calendario A.S.I.)

26/27 SETTEMBRE

"LAGO DI GARDA"

(raduno a calendario A.S.I.)

Via Ranzani, 13/5 - 40127 BOLOGNA - Fax 051 241216
Segreteria 339 7117114 - Manifestazioni 338 3945412
info@topolinoautoclubitalia.it - www.topolinoautoclubitalia.it

Lambo e Rolls conquistano Stresa

Un concorso d'eleganza per festeggiare il ventennale del Classic Club Italia

Si è tenuto nel weekend dell'11-12 ottobre, negli splendidi giardini dell'Hotel Regina Palace di Stresa, sul Lago Maggiore, l'annuale concorso d'eleganza organizzato dal Classic Club Italia, giunto quest'anno ai vent'anni di attività. Molto alto il livello delle vetture ammesse, comprese tra gli anni 20 e i 70, in rappresentanza dei maggiori marchi europei e americani. Dopo aver schierato le auto in esposizione i partecipanti si sono imbarcati su di un motoscafo messo a disposizione dall'organizzazione e hanno visitato il santuario di Santa Caterina del Sasso, le cui origini risalgono al XII secolo. In serata, negli eleganti saloni dell'hotel che ha ospitato la kermesse, si è svolta la cena di

gala, con l'obbligo per ciascuno di indossare un abito in linea con il periodo storico della propria vettura. Il giorno successivo, con il pretesto di raggiungere il luogo della premiazione (l'Hotel San Rocco), la carovana si è trasferita in colonna sulle rive del Lago d'Orta. È infatti caratteristica del concorso d'eleganza organizzato dal Classic Club Italia non limitarsi a far sfilare le vetture sul "red carpet" davanti alla giuria, ma portarle in strada, come nel più tradizionale dei raduni. Una formula questa gradita non solo al pubblico, che ha comunque potuto ammirare le auto durante l'esposizione statica, ma anche ai proprietari, che hanno avuto modo di guidare e divertirsi su un itinerario particolarmente suggestivo. **M.N.**



In rassegna nel parco

Sopra, le due Rolls-Royce premiate (una 20/25 HP del 1928 e una 25/30 HP del 1939). Qui sotto, da sinistra, Alfa Romeo Spider, Fiat 1200 Trasformabile, MG TF.



FOTODI MARCO NIERO

LE VINCITRICI

Vettura meglio conservata

Lamborghini P400 Miura S (1969)

Più sportiva

Lancia Stratos HF (1976)

Più anziana

Rolls-Royce 20/25 HP (1928)

Più simpatica

Bianchina Trasformabile (1961)

Più elegante

Rolls-Royce 25/30 HP (1939)

IL MEGLIO DI MILLENNIUM (ROMA)

LA RIPRESA C'È E SI VEDE

L'ippodromo di Capannelle ha ospitato il 4-5 ottobre la 28ª edizione de Il Meglio di Millennium, mostra-scambio romana che si svolge due volte l'anno, una in primavera e una in autunno. Le vendite di accessori e ricambi sono apparse in forte ripresa; tradizionalmente sostenute anche quelle di libri, gadget e automobilia, a riprova del grande interesse verso l'automobilismo storico e amatoriale. Discreti i passaggi di mano a prezzi allettanti, specie per veicoli da restaurare. I pezzi di pregio, grazie a una politica miope che ne scoraggia il possesso, sono ancora facile preda dei commercianti stranieri, determinando il costante

impoverimento del nostro parco storico nazionale. Le auto più apprezzate (e conseguentemente richieste) sono state le sportive Alfa Romeo Giulia GT e Giulia Super degli anni Sessanta e Settanta, con prezzi varianti dai 5 mila ai 15 mila euro, a seconda delle condizioni. Sempre consistente l'offerta di moto giapponesi, con prezzi dai 2 ai 5 mila euro per le Honda CB 350 e 500 Four. Per i veri appassionati, grande interesse per le vecchie Moto Guzzi Falcone e Airone e per le intramontabili BMW con motore bicilindrico boxer, quotate sino a 20 mila euro, ma con pochi passaggi di mano.

Gennaro Forgiione



Verona incorona una 250 LM

A Legend Cars 23 bellissime automobili e illustri presenze

A vincere l'ambito titolo di Best in show all'ultima edizione del concorso d'eleganza Verona Legends Cars (28 settembre) è stata la Ferrari 250 Le Mans stradale di Pierangelo Masselli. In tutto 23 le auto presenti, prodotte tra gli anni 20 e i 70, che per l'occasione hanno sfilato lungo i più evocativi scorci di Verona, per poi posare in passerella in piazza dei Signori. Molti i curiosi e i passanti occasionali all'evento, organizzato da Intermeeting (gli stessi di Auto e Moto d'Epoca di Padova), anche se non mancavano diversi vip del mondo del collezionismo; così è capitato di incontrare Silvia Nicolis dell'omonimo museo, anche lei alla kermesse con la Bugatti Type 49 il cui restauro era stato iniziato dal

padre assieme a Dino Cognolato, mentre il sindaco di Verona Flavio Tosi, chino a guardare il basamento di un motore restaurato, ci ha confessato raggianti di non essere esperto di storiche ma di apprezzarle molto, anche in ottica di promozione della città: "Non si può non restare ammaliati di fronte a queste vetture, perfette in un panorama che può esibire palazzi e piazze storiche, e che possono diventare anche un'ottima arma di marketing, rendendo la città invitante per appassionati e turisti stranieri". Per la cronaca, il pubblico online, con 221 voti su oltre 1300 totali, ha preferito una Mercedes 300 SL del 1955. Un verdetto, però, che non valeva per la vittoria finale, ma solo per



un premio speciale. C'era anche una Maserati Mistral con oltre 100.000 km e mai un problema per il suo proprietario, un avvocato milanese. **Luca Pezzoni**

Tris di granturismo
Da destra, Maserati Mistral, Iso Grifo A3 C, Ferrari 250 Le Mans (la Best in Show, anche nella foto in alto).



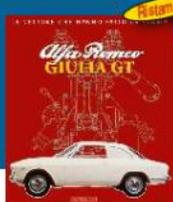
Libreria dell'Automobile

NOVITÀ

www.libriadiellautomobile.it

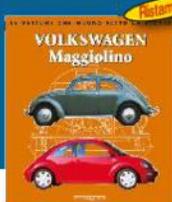
www.giorgionadaeditore.it

ISCRIVITI ALLA
NOSTRA MAILING LIST SU
www.libriadiellautomobile.it



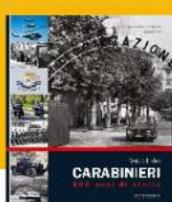
ALFA ROMEO
GIULIA GT

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



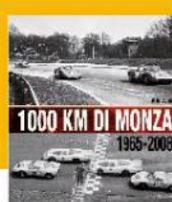
VOLKSWAGEN
MAGGIOLINO

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



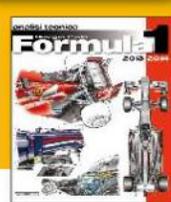
VEICOLI DEI CARABINIERI
200 ANNI DI STORIA

- € 48,00
- * PAG: 256 - f.to cm. 24,3x27
- * FOTO: centinaia a col. e bh
- * TESTO: Italiano



1000 KM DI MONZA
1965-2008

- € 60,00
- * PAG: 304 - f.to cm. 26x28
- * FOTO: centinaia a col. e bh
- * TESTO: Italiano



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



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

- € 24,00 - f.to cm. 14x22
- * PAG: 416
- * FOTO: a col. e in bh
- * TESTO: Italiano

Dalla stessa serie:
SOTTO IL SEGNO DEI RALLY 1



TEMERARI
RICORDI DA CORSA DEI
"CAVALIERI DEL RISCHIO"

- € 24,00 - f.to cm. 14x22
- * PAG: 280
- * FOTO: a col. e in bh
- * 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@libriadiellautomobile.it

in fo@libriadiellautomobile.it

Web Site: www.libriadiellautomobile.it

vieni a trovarci su Facebook e eBay



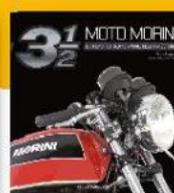
SE QUESTO È CORRERE
SOGNI E FOLLIE DI UN PILOTA
MA STATO

- € 24,00 - f.to cm. 14x22
- * PAG: 208
- * FOTO: 78 a col. e bh
- * TESTO: Italiano



DUCATI MONSTER
20TH ANNIVERSARY

- € 40,00 - f.to cm. 28x30
- * PAG: 160
- * FOTO: 208 a col. e bh
- * TESTO: Italiano/Inglese



MOTO MORINI 31/2:
IL BICILINDRICO SIMBOLO
DEGLI ANNI SETTANTA

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

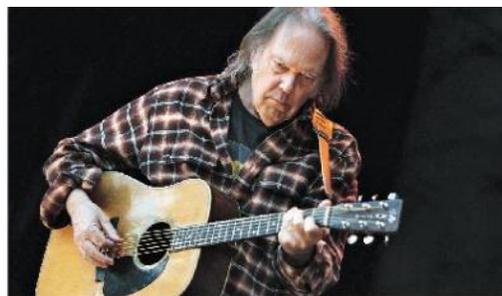
MANIFESTAZIONI 2014/2015

- 7/9 NOVEMBRE NOVEGRO MOSTRA SCAMBIO AUTO/MOTO (MI) - PAD. A
- 2015
- 31/01 FEBBRAIO FERRARA AUTO E MOTO DEL PASSATO - MOSTRA SCAMBIO
- 13/15 FEBBRAIO TORINO AUTOMOTORETRÒ LINGOTTO - PAD. 2
- 20/22 FEBBRAIO NOVEGRO MOSTRA SCAMBIO AUTO/MOTO (MI) - PAD. A
- 20/22 MARZO MILANO AUTOCLASSICA - PAD. 14

APERTURA NATALIZIA 2014

Il regozio di Milano SARA' APERTO nei seguenti orari:
DAL 8 AL 14 DICEMBRE, FESTIVI COMPRESI:
h. 10,00 - 12,30 / 14,30-19,00
DAL 15 AL 24 DICEMBRE, FESTIVI COMPRESI:
ORARIO CONTINUATO (h. 10,00-19,00)

VENDITA PER CORRISPONDENZA MINIMO D'ORDINE € 20,00

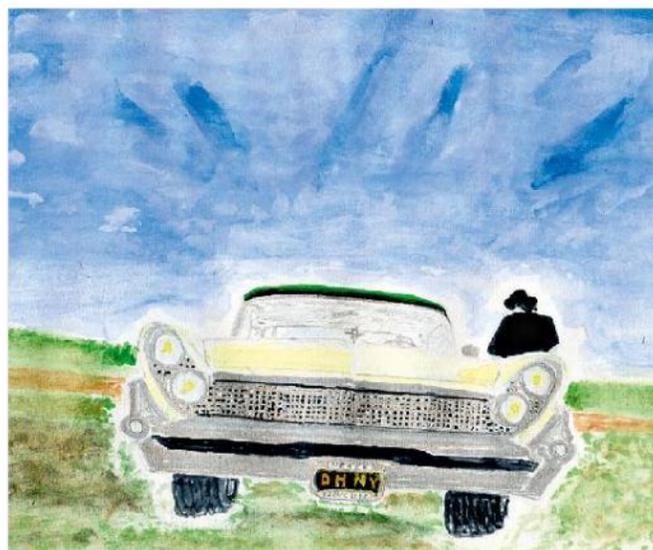


Le auto naïf del daltonico Neil Young

Una serie di acquerelli impreziosisce la nuova autobiografia e il suo ultimo album

Gli artisti, si sa, tendono a essere eclettici di natura. E a un talento principale ne affiancano spesso un secondo, che magari non raggiunge neppure lontanamente le vette del primo. È questo il caso del sessantenne Neil Young, straordinaria icona del rock, che ha appena dato alle stampe "Special Deluxe: a Memoir of Life & Cars", la sua seconda raccolta di memorie, una sorta di autobiografia, impreziosita da una serie di acquerelli a tema automobilistico. "Ho sempre desiderato disegnare" ha affermato la star canadese, "ma non mi sono mai sentito pronto per mettermi a farlo davvero. Fino a quando non ho iniziato a lavorare al nuovo libro; ero alla ricerca di foto di automobili ma alla fine ho deciso di disegnarmele io a matita, in modo da eliminare gli sfondi e far risaltare le forme". Gli schizzi che vediamo in questa

pagina sono decisamente naïf e non ci fanno certo rimpiangere che, anziché al disegno, Neil Young si sia dedicato alla musica. Ma hanno comunque un loro fascino e sono soprattutto frutto di non pochi sforzi, dato che il musicista canadese è daltonico e che per scegliere i colori si è dovuto affidare al consiglio di alcuni amici. "Oggi - continua Young in un'intervista recentemente rilasciata alla rivista americana "Wired" - considero il mio difetto un vantaggio. Mi sono reso conto di essere attratto dalle ombre e dai riflessi prodotti dalla luce sugli oggetti e ho cominciato a replicare quelle stesse condizioni artificialmente, limitandomi a disegnare i contorni delle figure. Per poi sfumare le aree colorate con un pennello bagnato o un fazzoletto umido, in modo da accentuare i riflessi e le ombre delle superfici



verniciate e delle cromature". Neil confessa di avere scelto all'inizio i carboncini ma di essere passato quasi subito agli acquerelli perché più "espressivi" e adatti alla sua tecnica. I suoi disegni sono stati

esposti in una mostra a metà ottobre alla James Goodman Gallery di New York, ma compariranno anche sulla cover del suo nuovo album "Storytone", uscito il 4 novembre.



Rock e motori

Sopra il titolo, la rockstar. Alcuni suoi disegni: Willys Jeepster (a destra); Rolls-Royce Shooting Break (a sinistra), Lincoln (in alto), Plymouth Special Deluxe (sotto), Buick Roadmaster Convertible (sotto a sinistra).



La passione oltre il garage

Dalla fragranza esclusiva griffata Bentley all'ultimo "chrono" Chopard



Fragranza da collezione

Nuovo esclusivo profumo da uomo Lalique griffato Bentley. Edizione limitata Blue Crystal di soli 499 pezzi. Il flacone da 40 ml, un'autentica opera d'arte, costa 3600 sterline (circa 4500 euro). <https://shop.bentleymotors.com/en>



Mustang Capsule Collection

In occasione dei 50 anni della Ford Mustang, la MCS ha lanciato una speciale limited edition di capi con marchio e logo dell'iconica vettura americana: t-shirt, camicie, polo e giubbotti. La felpa costa 80 euro. www.mcsapparel.com/it/corporate

La borsa dell'alfista

Cartella Alfa Romeo stile vintage, in vera pelle invecchiata, con cuciture a vista rosse e logo impresso a caldo. Dimensioni: 40x30x15 centimetri. Prezzo 446,67 euro. <http://store.alfaromeo.com>

Al polso dei gentleman driver

Ultimo nato della maison Chopard: Grand Prix Historique de Monaco, cronografo con cassa in titanio e fondello in acciaio; cinturino in pelle nera con impunture in giallo. Riserva di carica: 46 ore. Prezzo 5900 euro. www.chopard.it



Squillino le trombe

Rara tromba automobilistica a sedici note del 1910 in metallo nichelato, con tre tasti e pera di gomma. Lunghezza 67 centimetri. Oggi può fare da curioso complemento d'arredo a parete o da soprammobile. Venduta a Goodwood a 1106 euro.



↓ MERCATINI DEL MESE

1- 2 Bologna Auto e Moto
Presso il C.A.A.B. Centro Agro Alimentare. www.expofiere.net

7- 9 Auto Collection (MI)
Al Parco Esposizioni di Novogro. www.parcoesposizioninovegro.it

9 Un milione di giocattoli (CR)
Nella frazione Cavatigozzi del comune di Cremona. www.aigec.it

9 San Polo d'Enza (RE)
Al centro commerciale Pontenovo a San Polo d'Enza. Tel. 338 8216385.

14- 16 Sora (FR)
In fiera. www.fieredisora.it

15- 16 Motor Expo Classic
A Bassano Expo (VI). www.motorexpoclassic.it

22- 23 Cesena Market Retrò
Presso il quartiere fieristico di Cesena. Tel. 0547 317435, info@cesenafiera.com

23 Mostra-Scambio Santhià (VC)
In piazza Aldo Moro. www.alpimotoclub.com

23 Torino Funtoys
In via Trofarello 10. Tel. 348 3669390 - 340 2805140.

28- 30 Fiera Motoristica Tra Passato e Presente (TS)
Al centro commerciale FreeTime Montedoro. www.legendhistoricar.com



Le Maserati e il loro tempo

Tredici icone di un marchio simbolo di sportività e design

Il Tridente, ancora lui; mentre si sta per chiudere il centesimo anno di attività della Maserati arriva sui banchi delle librerie, per i tipi di Rizzoli, un volume "definitivo e ufficiale" destinato probabilmente a fare da strenna natalizia per tantissimi appassionati del marchio modenese. Lo hanno confezionato Roberto Iasoni, che scrive di automobilismo per il Corriere della Sera, e il fotografo Roberto Carrer. "Maserati - L'evoluzione dello stile" ripercorre per immagini le tappe fondamentali di un secolo di storia aziendale, attraverso 13 modelli iconici, fotografati in esclusiva in modo da evidenziarne le linee e i dettagli. Ogni auto, introdotta da un breve testo che ne contestualizza la genesi e lo

spirito, viene affiancata da splendide fotografie che hanno l'obiettivo di cogliere risonanze e corrispondenze in ambiti diversi, dal design alla moda, dal progresso scientifico alla natura e all'architettura. L'effetto è uno spettacolare collage di suggestioni, un itinerario che partendo dai particolari di una carrozzeria, di un interno, di una plancia strumenti, va ad abbracciare la cultura, la società e il costume di un'epoca.

MASERATI L'EVOLUZIONE DELLO STILE
Volume cartonato, formato 28,8 x 35 cm.

Roberto Iasoni e Roberto Carrer
Rizzoli
Pag. 304 - Euro 98,00

EDIZIONE CELEBRATIVA

La Giulietta in kit

In occasione dei sessant'anni della Giulietta Sprint, Alfa Romeo Automobilità Storico ha realizzato un prestigioso cofanetto celebrativo, in edizione limitata e numerata di 115 esemplari. L'interno ospita un fermacarte serigrafato a laser con il logo ufficiale del 60° anniversario, le più belle brochure pubblicitarie delle diverse versioni della Giulietta (Sprint, Spider, berlina, SS e SZ) e le copie anastatiche, rilegate a filo, dei diversi Libretti Uso e Manutenzione e del catalogo ricambi. Disponibile, al prezzo di 255 euro, nei principali eventi del settore o sul sito <http://store.alfaromeo.com>

COFANETTO ALFA GIULIETTA 60° ANNIVERSARIO

Edizione limitata e numerata di 115 pezzi; disponibile solo online e alla principali manifestazioni di settore.

Alfa Romeo Automobilità Storico
Euro 255,00



TUTTI I LIBRI DA NON PERDERE

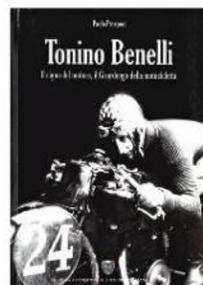
DAI 95 ANNI DI ZAGATO ALLA BATTAGLIA DI FORD PER "MANGIARSI" LA FERRARI



ZAGATO MILANO 1919-2014

Edizione aggiornata al 2014, per i 95 anni del marchio. Uno straordinario viaggio nella tecnica e nello stile di una delle griffe di carrozzeria di maggior prestigio nel mondo.

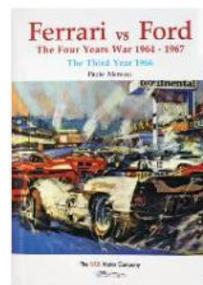
Autori vari
Giorgio Nada Editore
Pag. 208 - Euro 40,00



TONINO BENELLI

La vita e le gesta sportive del centauro che cominciò a correre in sella alle prime biciclette a motore dell'azienda di famiglia e fu uno dei piloti più apprezzati degli anni 20-30.

Paolo Prosperi
Asi Editore
Pag. 226 - Euro 29,00



FERRARI VS FORD THIRD YEAR 1966

La storia del tentativo, da parte della Ford, di acquisire la Casa di Maranello. Una battaglia tra colossi durata quattro anni, dal 1964 al 1967; il libro si sofferma sul 1966.

Paolo Marasca
The V12 Motor Company
Pag. 208 - Euro 38,00



Nella culla della Mille Miglia

Vince la coppia Mocerì-Bonetti, su Lancia Aprilia del 1938



Pochi club possono vantare 65 anni di storia: nel 1949, per volere di Aymo Maggi, Giovanni Canestrini e Renzo Castagneto, fu fondato il Club Mille Miglia Franco Mazzotti, in memoria del quarto fondatore della Mille Miglia, il conte Franco Mazzotti, abbattuto con il suo aereo in un'azione di guerra sul Canale di Sicilia, nel 1942. Nel 2009 il club lanciò la Coppa Franco Mazzotti, sul circuito del 1° Gran Premio Brescia che si corse nel 1940 sul triangolo Brescia-Cremona-Mantova, unico percorso (da effettuare nove volte) diverso dal tradizionale tracciato Brescia-Roma-Brescia della Mille Miglia. Belle auto, una tradizione e un passato storico di prim'ordine, grande attenzione sia per i concorrenti che privilegiano gli aspetti sportivi - con 59 prove in un giorno - sia per chi preferisce quelli turistici, con numerose soste gastronomiche nei 263 km



di itinerario. Dopo le verifiche di venerdì 10 ottobre, la gara - alla sua sesta edizione - ha preso il via il sabato mattina dal Museo Mille Miglia: la prima tappa si è conclusa a Villa Mazzotti, a Chiari, residenza del fondatore della Mille Miglia. Nel parco della magione dei Mazzotti (proprietari, negli anni 20, anche dell'Isotta Fraschini) si è svolto il Trofeo

Raoul Patrizi, dedicato all'ideatore della gara, scomparso la sera antecedente la prima edizione. Le vetture sono poi tornate in città, per ripercorrere il Gran Premio Brescia del 1940, sul classico tracciato Brescia-Cremona-Mantova-Brescia. Arrivo e premiazioni hanno avuto come cornice il luogo dove il Club Mille Miglia si ritrova dal 1949, lo storico

cinque stelle Hotel Vittoria, attiguo all'omonima piazza. "I principali obiettivi delle nostre gare sono di rievocare la grande epopea della nostra storia, offrire una componente sportiva impegnativa e selettiva e coccolare i concorrenti nei tratti di trasferimento - ha spiegato il presidente del Club Mille Miglia, Mario Omati. - Per la cronaca, a vincere sono stati Giovanni Mocerì e Daniele Bonetti, su Lancia Aprilia del 1938. Alle loro spalle, con una Fiat 508 C, ha chiuso Alessandro Gamberini seguito da Tiberio Cavalleri su Lancia Aprilia. Quarto, Alberto Riboldi, in testa per quasi tutta la gara e penalizzato da un errore nella terzultima prova. Le classifiche complete sono disponibili sul sito www.coppafrancomazzotti.it

Giuseppe Gamba



Anteguerra alla carica
Qui a fianco, Murro-Destro Castaniti, su BNC 527 Monza (1927). Nella foto grande, Ferrari-Foresti, su Bugatti Type 37 (1927). In alto, la Lancia "Aprilia" dei vincitori Mocerì-Bonetti.

a cura di **Alfredo Albertini****LANCIA STRATOS HF**

Dal prototipo ai rally

Nel 1974 la Lancia Stratos ottenne l'omologazione in Gruppo 4. Vorrei ricordate questa ricorrenza.

Giorgio Oneda

Il primo ottobre del 1974, esattamente quarant'anni fa, venne allestito il cinquecentesimo esemplare della Lancia Stratos HF, arma assoluta nei rally per la ex Casa di Chivasso, permettendo così l'omologazione in Gruppo 4. Il numero esatto di vetture costruite, tuttavia, non è certo, in quanto le varie fonti parlano di un totale compreso tra 492 e 515 unità. La Stratos numero zero (in alto) era in realtà una dream car a motore centrale disegnata da Marcello Gandini della carrozzeria Bertone e con meccanica della Fulvia HF. Presentata al Salone di Torino del 1970, destò sensazione per la sua linea avveniristica. La Stratos che tutti conosciamo e che conquistò un numero eccezionale di vittorie

(4 Rally di Montecarlo, 5 Tour de France, 3 Giri d'Italia, 6 Rally di Sanremo oltre al campionato del mondo Rally Marche nel 1974, nel 1975 e nel 1976) arrivò in versione definitiva al Salone di Torino del 1972 (foto a lato). Costruita nello stabilimento Bertone di Grugliasco (a destra in basso) la Stratos stradale iniziò a essere consegnata nel marzo del 1974. Il motore era quello della Dino: sei cilindri a V di 65°, 2418 cm³, quattro alberi a camme in testa. Montato trasversalmente, aveva una potenza di 190 CV DIN e una coppia di 22 mkg DIN a 4500 giri/min. La velocità era di 240 km/h. Molto compatta, la Stratos HF aveva carrozzeria con porte e semiscocche anteriori e posteriori in vetroresina. La strumentazione era completa, i sedili avvolgenti, il volante sportivo. Il prezzo era di 8.496.000 lire, quando una Fulvia Coupé 3 costava 2.604.000 lire.

**FUORISTRADA INTERNATIONAL HARVESTER E JEEP**

C'è un po' di Scout in quella Renegade

La nuova Jeep Renegade mi ricorda nella linea la International Harvester Scout di una quarantina di anni fa. Voi cosa ne pensate?

Filippo Inzani

Quando è stata presentata la Renegade in versione 2014 (foto più a destra), quella cioè prodotta nello stabilimento italiano di Melfi dal gruppo FCA, i più esperti hanno osservato che, in alcuni dettagli della carrozzeria, essa ricordava la fuoristrada International Harvester Scout II (foto sopra a sinistra), nata nel 1971 e costruita fino all'inizio degli anni Ottanta. In particolare, la somiglianza tra questi due modelli si rivela nella forma del finestrino



posteriore, che sale verso l'alto su entrambi i modelli, ma anche nel frontale quasi piatto con i fari circolari incominciati nella calandra orizzontale. La Scout II, modello prodotto dalla International Harvester, grande fabbrica americana di veicoli industriali e di macchine agricole, era offerta

sia in versione a due ruote motrici con trazione anteriore inseribile sia in versione a sola trazione posteriore. La carrozzeria poteva essere station wagon, pickup oppure scoperta. Il modello di base era dotato di un motore a quattro cilindri in linea di 3203 cm³ con 76,5 CV SAE e cambio

a tre marce oppure automatico a quattro rapporti. C'erano poi due versioni a otto cilindri, la prima di 4976 cm³ e 124 CV SAE, la seconda di 5653 cm³ e 150 CV SAE. Esisteva infine un modello a gasolio che utilizzava il motore a sei cilindri Nissan sovralimentato di 3253 cm³ da 101 CV SAE.

FORMULA UNO TOLEMAN

Più bassi che alti

Vorrei qualche notizia sulla Toleman, la scuderia inglese di Formula Uno che correva negli anni Ottanta.

Simone Barbieri

L'inglese Ted Toleman fondò la scuderia che portava il suo nome nel 1977. Nel 1980 vinse l'Europeo di F.2 con Brian Henton su TG280 con motore Hart 4 cilindri. Il debutto in F.1 avvenne nel 1981 con la TG181, motore Hart turbo a 4 cilindri, sponsorizzata da aziende italiane come Candy, Diavia e Saima. La prima qualificazione avvenne a Monza, al decimo

tentativo, e nemmeno nel 1982 la squadra partì sotto buoni auspici. Il salto di qualità avvenne nel 1983 con la TG 183-Hart, quarta in Olanda e in Sudafrica con Derek Warwick. Nel 1984 fu ingaggiato Ayrton Senna (sotto), secondo a Montecarlo, che passò alla Lotus l'anno dopo costringendo Toleman a cedere la proprietà allo sponsor Benetton. Nel 1985 Teo Fabi ottenne la pole al Nürburgring con la Hart turbo 4 cilindri e nel 1986 Berger arrivò alla vittoria in Messico, non più però come Toleman, perché l'auto ora si chiamava Benetton, con la B186-BMW turbo a 4 cilindri.



GIANNI MAZZOCCHI ASCOLI PICENO

Una targa per ricordarlo

Per me è un piacere leggere, da alcuni mesi, gli editoriali del fondatore e direttore di Quattroruote Gianni Mazzocchi ripubblicati su Ruoteclassiche. Come riferite nella prefazione, essi sorprendono ancora oggi per la loro attualità. Nel 2006, in occasione del centenario della nascita di Mazzocchi, il nostro club denominato Pi.Ve.S (Piloti Veicoli Storici), di cui sono il presidente, lo ha ricordato con una targa collocata sul palazzo dove nacque, in via dei Bonaccorsi ad Ascoli Piceno. Quest'anno la Mille Miglia, per la prima volta, ha fatto tappa con un controllo orario nella piazza Arringo di Ascoli, proprio dove inizia la via dei Bonaccorsi. Chissà quante volte Mazzocchi percorse queste strade, quando giovane studente iniziò a scrivere i suoi articoli sui tavolini dello storico Caffè Meletti.

Luigi Oliveri



PHOTOBOX - LE AUTO DEI LETTORI



Claudio Duccini Fiat 126 - 1980



Fabio Vaccaro MG B - 1971



Francesco Caracciolo Fiat Campagnola - 1976



Stefano Masetti Lancia Fulvia Coupé 3 - 1975



Simone Peroncini Fiat 124 - 1972

Buon compleanno, Golf.



Da 40 anni, Das Auto.

40 anni di storia possono essere raccontati con una sola parola: successo. Generazione dopo generazione, Golf si è trasformata in un mito riconosciuto in tutto il mondo. Attraverso le sue 7 evoluzioni è diventata un'autentica icona, capace di incarnare lo spirito di un'epoca, di far sognare milioni di automobilisti italiani e di rappresentare, oggi come allora, l'essenza dell'auto.

Das Auto, appunto. Buon compleanno, Golf. E lunga vita.

 **40** Years **GOLF**



www.volkswagen.it



Das Auto.

UN ORDINE PARTICOLARE

SGUARDO DA ONE OFF

l quattro fari rotondi di serie proprio non lo convincevano: così un commendatore modenese, prima di decidere l'acquisto, chiese e ottenne di montarne due rettangolari, oltre a un colore non a catalogo per la Maserati. Ne risultò un esemplare unico, che oggi spicca tra le pochissime Sebring sopravvissute

Testo di **Maurizio Schifano** - foto di **Paolo Carlini**

M

odena, Officine Alfieri Maserati, 10 maggio 1963; uno dei clienti più importanti, un commendatore, scruta attentamente una Sebring pronta per la consegna.

Il suo colore è il Blu Vincennes, il bellissimo metallizzato tanto richiesto per la serie delle 3500 GT, di cui la Sebring è l'ultima nata, essendo stata lanciata nell'autunno del 1962.

Una coupé realizzata da Vignale; elegante, non c'è che dire, con quella carrozzeria dalle linee tese, la coda tronca e il padiglione con finestratura integrale, e decisamente più moderna della coupé di Touring, che invece ha esordito nel 1957. Ma c'è qualcosa che non va: quei quattro fari, troppo piccoli per quei parafranghi, ricordati alla carrozzeria in modo così posticcio. Gli spiegano che quella è una delle raffinatezze del disegno di Giovanni Michelotti, che così aveva voluto rendere più moderno e originale un frontale ispirato a quello della 3500 GT Spyder, da lui stesso firmata nel 1959 e anch'essa allestita da Vignale.

IL FRONTALE PROPRIO NON PIACE

Una raffinatezza che costa molto lavoro ai provetti battilastra dell'atelier, anche perché la carrozzeria è di tenace acciaio, non d'alluminio. Niente da fare: al commendatore la Sebring potrebbe anche piacere, ma 







Comodo, accogliente
e rifinito con materiali
di qualità, l'abitacolo
mostra uno stile
piacevolmente classico



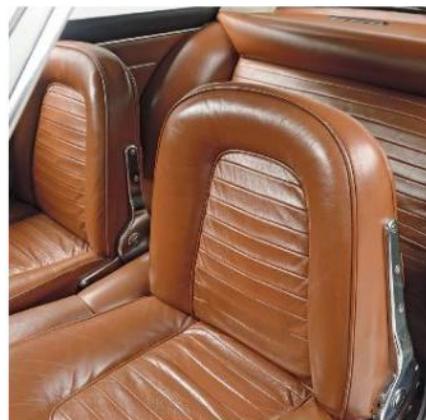
➤ non con quei quattro fari. Non sarebbero meglio due, più grandi? Probabilmente egli avrebbe da ridire anche sui fanali posteriori, con le plastiche uguali a quelle della meno nobile Alfa Romeo Giulia SS e anch'essi dall'aspetto posticcio. Ma si trattiene.

FARI DA UTILITARIA

Nei giorni seguenti si cercano le alternative e si trova una soluzione: sui parafranghi della Sebring si potrebbero montare i grandi fari rettangolari adottati nel 1961 sulla 5000 GT "Indianapolis" di Allemano: dei francesi Cibie, che tra l'altro, cornici comprese, sono gli stessi che utilizza la Citroën per l'umilissima Ami 6; cosa, quest'ultima, da non riferire assolutamente al commendatore. A rimodellare la parte frontale dei parafranghi ci penserebbe la carrozzeria Marchesi, situata nelle vicinanze, alla quale la Maserati si affida proprio per questo genere di lavori speciali. Il commendatore approva, ma prima di firmare l'ordine ha un'altra richiesta: al posto del solito Blu Vincennes, che inizialmente

aveva gradito, vorrebbe un colore più esclusivo, magari il Verde Agua Caliente, il metallizzato già a catalogo per la Lancia Appia Convertibile, sempre di Vignale, e la Lancia Appia GTE di Zagato. La richiesta è senz'altro accolta. Per l'interno sceglie rivestimenti in pelle, in una tinta marrone a catalogo; per i cerchi si "accontenta" degli eleganti Borrani in lega con coppe cromate, in quel periodo standard su tutte le Maserati GT, ma sulla Sebring quasi sempre sostituiti dalle ruote a raggi optional. Anche con quest'ultima scelta il commendatore mostra di voler andare controcorrente.

L'ordine è finalmente firmato e seguito da una comunicazione interna della Casa, data 20 maggio 1963 e controfirmata dal commendatore, sulla quale sono annotate a mano le modifiche richieste. Un documento, fondamentale per stabilire l'originalità di questo esemplare, che in copia ci è stato fornito dall'attuale proprietario. La vettura, numero di telaio AM 101*01769*, viene allestita nel giugno 1963 e consegnata il mese succes-



Nessuna screpolatura

La selleria in pelle (sopra) è quella d'origine. Poco felice la foggia dei fanali posteriori, con le stesse plastiche adottate sull'Alfa Romeo Giulia SS. Riuscito invece lo stile della plancia (pagina accanto, in alto), con un quadro strumenti davvero completo.





Vanto delle granturismo del Tridente, il poderoso sei cilindri derivato dai più classici motori da corsa Maserati

R sivo. Il commendatore la tiene con la massima cura fino all'inizio del 1968, quando la vende a un imprenditore di Reggio Calabria.

Nel gennaio 1991 la Sebring passa a un professionista romano e viene reimmatricolata con la targa che ancora monta; nel dicembre dello stesso anno ottiene l'omologazione Asi. I dati che riguardano alcuni passaggi di proprietà successivi non sono disponibili, ma pare che la vettura sia stata poi ceduta a un collezionista di Treviso, che l'ha fatta restaurare 2-3 anni fa. Dall'inizio del 2014 essa appartiene a un collezionista di Biella, che l'ha acquistata dalla BestAuto di Sassuolo (MO). A portarla nel nostro studio fotografico è Daniele Lupato, titolare della Carrozzeria K2000 di Portula (BI) e anche "curatore" delle vetture del nostro collezionista. Su questa in particolare ha effettuato solo un maquillage della carrozzeria, che l'ha resa come nuova di fabbrica.

MODELLO DI TRANSIZIONE

Presentata al Salone di Ginevra del 1962, la coupé Sebring è allestita sul telaio a passo corto della 3500 GT Spyder. Negli intenti di Alfieri Maserati deve completare e rilanciare, con un design più moderno, la gamma delle 3500 GT, a catalogo già da cinque anni. Il nome è stato scelto per ricordare la vittoria riportata, sull'omonimo circuito americano, dalla 450 Sport di Fangio e Behra proprio nel 1957, l'anno di presentazione della prima 3500 GT, la coupé carrozzata da Touring. Però è solo la carrozzeria del prototipo a esibire tale denominazione; sulla prima serie infatti, quella alla quale appartiene l'esemplare del servizio, la scritta Sebring compare unicamente sulla mascherina del vano radio. Modello di transizione, la Sebring comunque assolve egregiamente il suo compito, restando in produzione, in due serie, fino al 1968. Commercializzata nell'ottobre del 1962 al prezzo di listino di 5.300.000 lire, la prima serie è prodotta fino al 1965 nelle versioni GT (a carburatori, 230 CV, 220 km/h) e GTI (a iniezione, 235 CV, 235 km/h), in circa 350 esemplari. Pochissimi i sopravvissuti; quello del servizio è uno dei migliori, oltre a essere decisamente interessante per la sua estetica esclusiva. **R**



Fuori ordinanza

Il primo proprietario volle che il frontale venisse modificato per accogliere due fari rettangolari (sopra) in luogo dei quattro tondi di serie (sopra a sinistra). Il Verde Agua Caliente (Max Meyer 16634) richiesto dal committente non era un colore Maserati. All'epoca era offerto dalla Lancia per le Appia Convertibile e GTE.





Stemmi nobiliari
Dall'alto, i fregi della Maserati e della carrozzeria Vignale e le due targhette (quella identificativa e quella con le indicazioni di benzina e lubrificanti) poste nel vano motore.



↓ CARATTERISTICHE

Motore Anteriore, longitudinale, 6 cilindri in linea
 alesaggio 86 mm - Corsa 100 mm
 Cilindrata 3485 cm³
 Rapporto di compressione 8,8:1
 Potenza 235 CV DIN a 5500 giri/min
 Coppia 35 kgm DIN a 4000 giri/min
 Distribuzione a due valvole per cilindro
 Due assi a camme in testa, catena
 Impianto di iniezione meccanica Lucas
 Accensione a due candele per cilindro
 Lubrificazione forzata, 12 litri, radiatore olio
 Raffreddamento ad acqua, 14 litri
 Impianto elettrico 12 V, batteria 62 Ah

Trasmissione Trazione posteriore
 Cambio a 5 marce sincronizzate
 Frizione monodisco a secco, con comando idraulico
 Leva di comando centrale
 Pneumatici 6.00-16 o 185-16.

Corpo vettura Coupé 2 porte, 2+2 posti
 Carrozzeria in acciaio, con intelaiatura d'acciaio
 Telaio portante tubolare in acciaio
 Sospensioni ant. a ruote indipendenti, trapezi, molle elicoidali
 Sospensioni posteriori a ponte rigido, balestre semiellittiche longitudinali
 Ammortizzatori idraulici telescopici
 Barre stabilizzatrici anteriori e posteriori
 Freni idraulici a disco con servocomando
 Sterzo a circolazione di sfere
 Serbatoio carburante 75 litri.

Dimensioni e peso Passo 2500 mm
 Carreggiata ant. 1390 - post. 1360 mm
 Lunghezza 4470 mm - Larghezza 1650 mm
 Altezza 1300 mm
 Peso a secco 1350 kg.

Prestazioni Velocità massima 235 km/h
 Consumo medio carburante 13 l/100 km.

Un'erogazione poco garbata

Il possente 6 cilindri in linea di 3,5 litri è un po' ruvido e spigoloso: colpa della capricciosa iniezione Lucas, difficile da mettere a punto. L'autotelaio rassicura nel misto e non mette mai in difficoltà

Cio che colpisce prima di tutto, osservando una granturismo Maserati, è la sua eleganza. La Sebring non fa ovviamente eccezione; anzi è uno dei modelli che più ha contribuito a creare questa immagine. Bassa e lanciata, la carrozzeria dai tratti netti copre appena i passaruota, esaltando l'imponenza dei grandi cerchi da 16 pollici. Il padiglione è ridot-

to all'essenziale da una superficie vetrata estesa al massimo. Lo stile è quello sobrio ma raffinato dei primi anni 60, nella moda femminile rappresentato in modo esemplare dai tailleur di Chanel.

L'abitacolo è decisamente comodo, almeno per quanto riguarda i sedili anteriori (quelli posteriori sono proprio di fortuna) e la posizione, sdraiata ma non troppo, è corretta e giustamente rilassante. Tuttavia il notevole spessore dei brancardi, dovuto all'ingombro dei tubi laterali

del telaio, ruba spazio per le gambe, anche se, in compenso, offre il supporto laterale opportuno nella guida sportiva; un "appoggio" che per il guidatore è rafforzato dalla presenza, sulla sinistra, di un poggiatesta. Il volante, pressoché verticale e di diametro notevole, non è regolabile ma è alla giusta distanza per guidare a braccia lievemente piegate e alla giusta altezza per non interferire con le cosce. Cloche e pedaliera ben posizionate danno subito una sensazione di padronanza. La mec-

Grande equilibrio

La stabilità in rettilineo è garantita da uno sterzo pesante al punto giusto. Il complesso disegno del frontale non favorisce l'aerodinamica, tuttavia i 235 km/h di cui è capace la Sebring sono decisamente notevoli anche oggi.



canica della Sebring è quella di un'auto da corsa, come rivela subito il rombo cupo e invadente del poderoso 3,5 litri che sta sotto il cofano; un 6 cilindri in linea, che però non vanta l'erogazione fluida e pastosa che ci aspetteremmo.

MEGLIO I CARBURATORI

Al contrario è ruvido e pulsante, probabilmente per via di una cattiva messa a punto dell'iniezione, una Lucas meccanica che diede sempre problemi ai clienti

dell'epoca, i quali preferirono di gran lunga l'alimentazione a tre carburatori doppio corpo Weber, che faceva consumare un po' di più ma era adatta anche per una guida tranquilla.

Tirando un po' le marce la situazione comunque migliora, consentendoci di saggiare il comportamento della vettura. Stabile in rettilineo, per via di uno sterzo pesante al punto giusto, la Sebring si dimostra piuttosto agile sul misto, per merito del passo corto. L'avantreno preciso con-

sente inserimenti in curva senza patemi, mentre il retrotreno a ponte rigido tende un po' a scappare via quando si schiaccia con decisione l'acceleratore; il rollio contenuto evita comunque trasferimenti di carico eccessivi e pericolosi. Presa la dovuta confidenza e soprattutto con l'iniezione a punto, la Sebring potrebbe ancora essere una macchina su cui viaggiare, senza stancarsi. Comoda e pure sicura nel traffico odierno, grazie a un impianto frenante degno di questo nome. **R**





ESUBERANZA MASSIMA

IL GRAN RUGGITO

Ideata per le corse, spinta da due 8 cilindri di due litri affiancati, questa incredibile spider carrozzata "stradale" da Zagato negli anni 30 nella sua lunga vita ha girato il mondo ed è stata persino integralmente smembrata. Finché il collezionista italo-americano Lawrence Auriana l'ha riportata in Italia per farle ritrovare l'originario splendore

Testo di **Massimo Delbò** - foto di **Dirk de Jager**





La V4 nasce dal desiderio di Alfieri Maserati di vincere il record assoluto: per farlo senza spendere una fortuna, accoppia due motori 8 cilindri in linea



Provate a immaginare la sensazione e l'emozione che può aver vissuto chi, 85 anni fa, abitando nella tuttora tranquilla campagna cremonese e abituato ad avvistare qualche rara e lenta Fiat 509, si è trovato di fronte la Maserati V4, 4 litri, 16 cilindri, impegnata a battere il record del mondo di velocità. Quasi da crepacuore.

Vederla oggi dal vivo magari crea un'estasi meno intensa e la velocità con cui si muove è senz'altro meno impressionante di allora, ma incrociare su strada la 16 cilindri fa sempre un grande effetto: è da troppi anni che non la si sente in moto e, una volta riempiti i suoi carburatori, il ruggito che fuoriesce dallo scarico è inimmaginabile, tanto è possente. La V4, questo è il nome ufficiale della 16 cilindri dato dalla cilindrata totale in litri dei due motori accoppiati, nasce dal desiderio di Alfieri Maserati di portare le sue auto a vincere il record assoluto. Per farlo, senza spendere una fortuna e cercando di avere da subito una certa affidabilità, con un semplice ingranaggio nel basamento comune uni-

sce due propulsori a 8 cilindri in linea di 2 litri di cilindrata ciascuno, gli stessi che equipaggiano la Tipo 26 B. Da subito i risultati sono lusinghieri, con il record sul giro nella prima corsa disputata, il Gran Premio di Monza del 1929. Quindici giorni dopo, è la sfida al record mondiale di velocità. Il 28 settembre la V4 è a Cremona, con al volante "Bacocin" Borzacchini, per la Giornata dei Record. Il test è sui 10 km, che la V4 percorre nei due sensi su quella che oggi è la strada provinciale 10 Padana Inferiore, tra Gadesco Pieve Delmona e Sant'Antonio d'Annata, a una velocità media di 246,069 km/h.

VERSO UNA NUOVA VITA

Dopo questo trionfo, e per il successivo biennio 1930-31, la V4 corre alternando alla guida i fratelli Alfieri ed Ernesto Maserati e Borzacchini. I risultati sono altalenanti: la V4 vince a mani basse il Gran Premio di Tripoli del 1930, assegnando la prima affermazione internazionale alla Maserati; oppure incappa in qualche ritiro, solitamente per problemi di gomme, incapaci di resistere a tanta cavalleria. Nell'inverno 1931-32 Maserati produce la V5, realizzata unendo due 8 cilindri di 2,5 li-

tri, che correrà fino al Gran Premio di Tripoli del 1934, quando andrà distrutta in un incidente di gara. La strada della V4, nel frattempo, trova un nuovo sbocco: mantenendone invariate quasi tutte le componenti, Maserati ne deriva una versione stradale, detta Sport, che verrà pronta nel novembre del 1932 e che a dicembre sarà immatricolata a Roma, a nome di Ludovico Tomeucci, rivenditore Maserati e Weber. Dopo un anno, il secondo acquirente: il dottor Riccardo Galeazzi, che nel 1939 diventerà il medico personale di papa Pio XII e che, nel frattempo, si diletta a correre. Per non farsi riconoscere usa lo pseudonimo "Maometto" e nasconde la Maserati in un garage lontano, ma il segreto dura poco. Ad agosto del 1934, dopo il Gran Premio di Tripoli dove corre anche la V5 (vengono i brividi a pensare al frastuono delle due 16 cilindri affiancate), la V4 cambia proprietario: è Secondo Corsi, che alla Coppa Acerbo ha un incidente e la "rende" a Galeazzi. È il medico romano che, quindi, si rivolge alla Zagato per vestirla con una nuova carrozzeria, quella ancora indossata oggi giorno. Zagato non modifica il frontale che, fino al parafiamma, resta quello preceden-



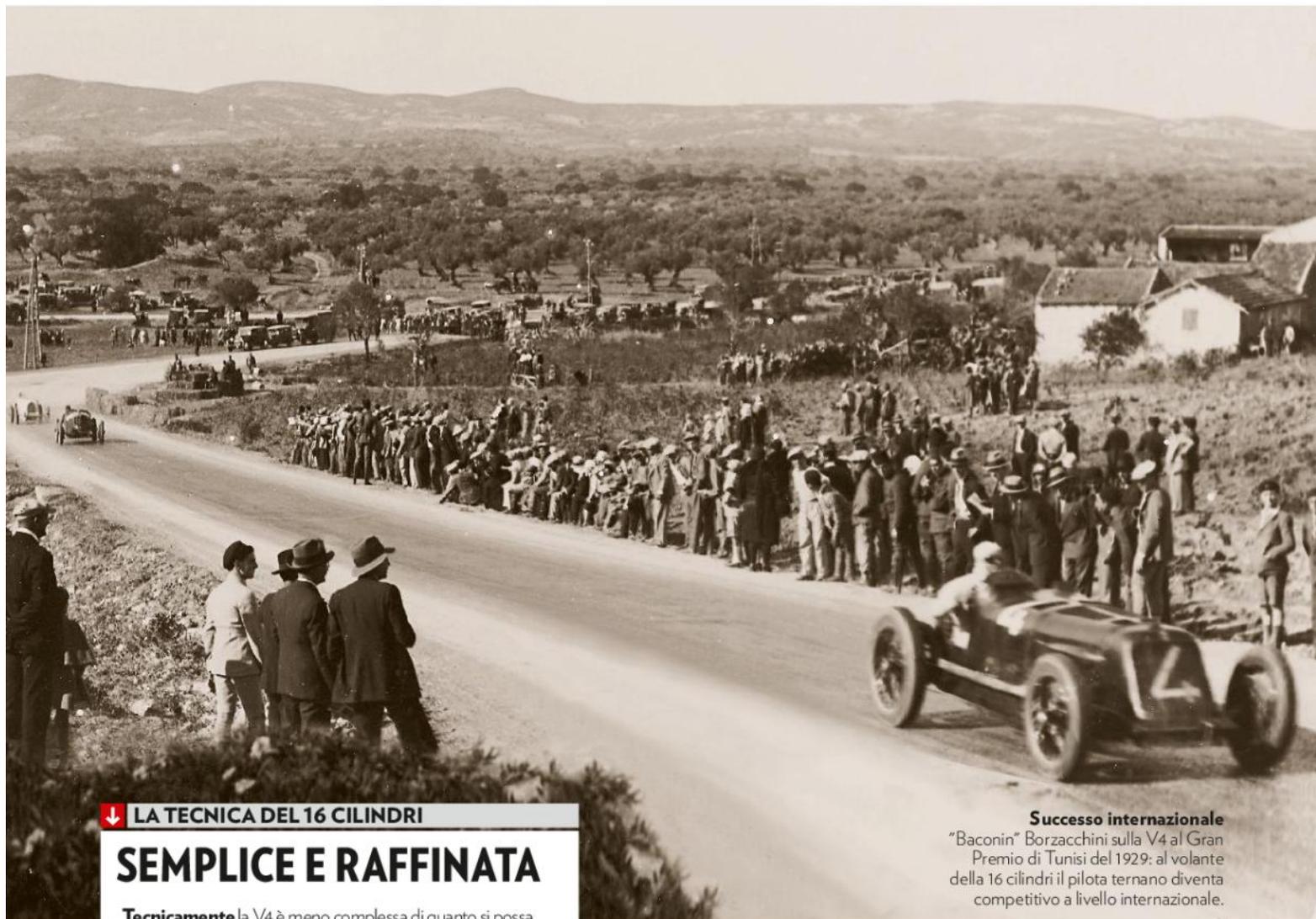
Restauro certosino

"Quando ho visto la V4 dal vivo la prima volta, credevo di guardare un fantasma" dice Adolfo Orsi che ne ha seguito il restauro, durato 3 anni; "la pensavamo persa per sempre e invece era lì, davanti ai miei occhi". Il restauro della parte meccanica è stato curato da Sean Danaher, quello della carrozzeria da Dino Cognolato.



Ancora in "rodaggio"

Il comando per la regolazione degli ammortizzatori e il quadro elettrico con la levetta dei magneti, il pulsante di avviamento e il contatto di accensione (foto in alto da sinistra). Il tachimetro originale (a lato) è limitato a 200 km/h. I chilometri sono quelli percorsi dal restauro.



LA TECNICA DEL 16 CILINDRI

SEMPLICE E RAFFINATA

Tecnicamente la V4 è meno complessa di quanto si possa pensare: ognuno dei due motori è indipendente, con il proprio albero motore, carburatore, compressore e magnete. I due alberi sono collegati, all'interno del basamento, da un ingranaggio. Un motore ha rotazione a destra e uno a sinistra per mantenere lo scarico all'esterno. La difficoltà è arrivata dai carburatori: si trovano lontani dalla presa d'aria con il condotto di aspirazione a sezione mista, quadrata e circolare, che non facilita le cose. Alfieri, invece di consultare Memini o Solex, leader del periodo, si rivolge ad Edoardo Weber che, da poco, ha fondato la sua azienda proprio a Bologna, per produrre carburatori speciali per le Fiat di piccola cilindrata. Weber si mette al lavoro: diffusore maggiorato e aggiunta di un getto supplementare di ripresa risolvono tutti i problemi di carburazione. Si ripresenteranno solo ad Indianapolis, nel 1930, quando la V4 va a correre la 500 Miglia. In realtà la colpa non è tutta della macchina: un regolamento protezionistico, cambiato appena prima della gara, vieta la corsa alle vetture con compressore. La V4, rimossi i suoi, si trova ansimante, e dopo pochi giri si ritira. L'addio alle competizioni, nella sua prima configurazione, è del 1931, dopo il G.P. di Monza e quello, vinto, di Roma (Circuito del Littorio), con Ernesto Maserati alla guida. L'impresa sarà ripetuta nel 1932 da Fagioli a bordo della V5. Un ringraziamento ad Adolfo Orsi, di *Historica Selecta*, per il supporto fornito per questo articolo.

Successo internazionale
"Baconin" Borzacchini sulla V4 al Gran Premio di Tunisi del 1929: al volante della 16 cilindri il pilota ternano diventa competitivo a livello internazionale.



La carrozzeria Zagato non modifica il frontale, che rimane quello preesistente, ma ricostruisce la V4 verniciandola in due toni di verde

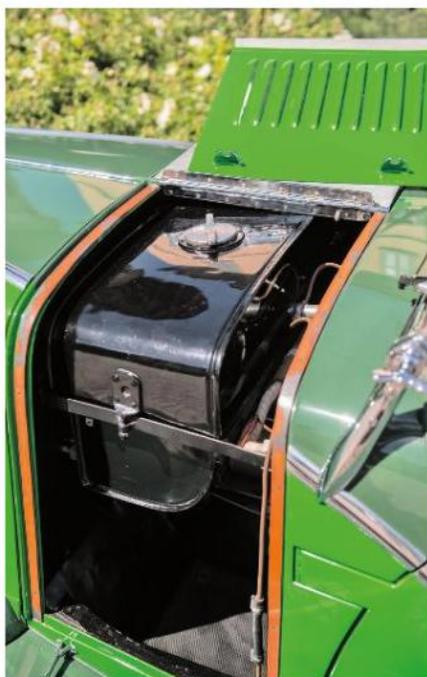
te, ma ricostruisce totalmente l'abitacolo, trasformando la V4 in una sportiva a due posti non più di colore rosso, ma di una ricercata e inusuale combinazione cromatica di verde, in due tonalità, riportata alla luce sotto parecchi altri strati di vernice durante il restauro che si è da poco concluso.

SMONTATA E NASCOSTA

Nel 1940 la ritroviamo al confine con il Belgio: alla guida Felice Bonetto, in veste di commerciante di automobili. Non si sa esattamente il perché, ma la macchina viene confiscata alla dogana e poco dopo venduta a un commerciante belga che, nel settembre del 1940, la cede a un gentleman driver olandese, Erick Verkade. Verkade sa benissimo che la sua "nuova" 16 cilindri è una ghiotta preda per l'esercito tedesco che ha già invaso l'Olanda e, allora, decide di smontarla e di disseminare i pezzi in vari nascondigli. Il motore finisce in camera da letto, il cofano, verniciato di nero, a far da tettoia in giardino. Nel maggio 1945 sarà lui stesso a guidare la 16 cilindri riasssemblata verso l'Italia, sino a Modena, dove si reca per ritirare una 4CL ordinata prima della guerra. Tra la sorpresa dei meccanici Maserati, usa la 16 cilindri per trainare il carrello con la 4CL al seguito.

Nel 1946 la V4 sbarca in Inghilterra e nel 1947 trova un nuovo proprietario, Charles Lewis di Londra, che la terrà fino al 1956, anno in cui l'auto, non più funzionante da tempo, viene scoperta e salvata per caso da John Howell durante l'abbattimento del garage in cui è parcheggiata. Il nuovo "proprietario" nel 1958 la usa per alcune corse di vetture d'epoca, ma è solo nel 1968, quando la macchina è ferma da parecchio per un importante guasto al motore, che il contenzioso legale tra i due ultimi proprietari si risolve.

Nel 1998 Howell, anziano e malato, la vende, ancora non funzionante, a un texano che pochi mesi dopo la cede all'attuale intestatario, l'italo-americano Lawrence Auriana, uno dei maggiori collezionisti Maserati al mondo. È lui che, con la collaborazione e la competenza di Adolfo Orsi, affronta il restauro che riporta la 16 cilindri agli antichi splendori e la rende ancora oggi, quasi ottantacinquenne, una delle più affascinanti auto al mondo. Chi ha avuto la fortuna di passeggiare lo scorso maggio tra Villa d'Este e Villa



Erba ha avuto l'opportunità di ammirarla dal vivo in tutto il suo splendore. Chi invece non avesse mai incrociato con gli occhi le sue forme, è ancora in tempo a staccare un biglietto per il Museo Casa Enzo Ferrari a Modena, dove la V4 Sport resterà esposta per la mostra "Maserati 100 - A Century of Pure Italian Luxury Sports Cars" sino a gennaio, prima di tornare a far rotta verso gli Stati Uniti. **R**

↓ CARATTERISTICHE

Motore	Anteriore, longitudinale - 16 cilindri (due motori 8 cilindri in linea, a V di 22,5°, abbinati in parallelo). Alesaggio 62 mm - Corsa 82 mm Cilindrata 3961 cm ³ Rapporto di compressione 5,5:1 Potenza 250-260 CV a 5500 giri/min Distribuz. a 2 valvole per cilindro a V di 90° Alimentazione forzata con due compressori Roots (più piccoli che sulla versione originaria); 2 carb. Weber "DO" Lubrificazione forzata Raffreddamento ad acqua Accensione singola con due magneti.
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio a 4 marce Frizione multidisco a secco Pneumatici anteriori Dunlop 4,75 x 19, posteriori Dunlop 5,50 x 19 Cerchi a raggi, Anteriori 3,25 x 19, posteriori 4,00 x 19.
Corpo vettura	Spider 2 porte, 2 posti Telaio a longheroni e traversa in lamiera di acciaio stampata con sezione a C Sospensioni ant. e post. con balestre long. Ammortizzatori a frizione Freni a tamburo sulle 4 ruote, con comando meccanico Capacità serbatoio max 197 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2670 mm Carreggiata ant. 1350 mm; post. 1300 mm Lunghezza 3784 mm Larghezza 1380 mm Altezza 1152 mm Peso 1050 kg.
Prestazioni	Velocità 190 km/h circa Consumo medio 50 litri/100 km.

200 litri posson bastare

Il serbatoio frontale (in alto), davanti a guidatore e passeggero, è per la riserva. A seconda del circuito da affrontare si optava per quello da 16 o da 19 litri. Il principale, da 178 litri, è in coda. La percorrenza? I due V8 paralleli (sopra) si "accontentano" di un litro per ogni due chilometri percorsi.

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

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

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)

UN SECOLO DI MOTORSPORT E GT STRADALI

CENTO MOMENTI CLOU DEL TRIDENTE

Dicembre 1914: Alfieri Maserati apre la sua piccola officina di elaborazione. Marzo 2014: arriva la concept Alfieri. In questo lasso di tempo il marchio è diventato un'icona del lusso e della sportività

Testo di **Gaetano Derosa**





1 Il Tridente di Mario, l'artista

Si deve all'estro di Mario, l'unico dei fratelli che alle auto aveva preferito la carriera artistica, il simbolo della Maserati: un tridente stilizzato che richiama la fontana del Nettuno di Bologna. Quello nella foto compare sulla prima auto costruita: la Tipo 26 (1926).

2 Sempre con la tuta

Bindo, Ettore ed Ernesto (a destra) in una foto del dopoguerra.

La famiglia Maserati ha origine piacentina, per la precisione di Quartazzola, località Sant'Antonio di Piacenza. Poi il trasferimento della famiglia a Voghera, dove nascono i fratelli fondatori della Casa.

3 La prima officina a Bologna

Il 1° dicembre 1914 Alfieri Maserati, insieme con Ernesto ed Ettore, fonda a Bologna, in un locale al pianterreno di via de' Pepoli, il garage e officina Alfieri Maserati.

4 Esperienza sulle Diatto

Nei primi dieci anni di attività i fratelli si fanno le ossa in varie competizioni con le Diatto.

5 Opera prima: la Tipo 26

Nell'inverno fra il 1925 e il 1926 i Maserati sono pronti a costruire da soli la prima vettura destinata a portare il loro nome. Si chiama Tipo 26 e ne vengono assemblati 11 esemplari tutti carrozzati Grand Prix da Medardo Fantuzzi.

6 Targa Florio 1926, che successo

La prima vittoria significativa per un'auto della neonata Casa del Tridente: il 25 aprile 1926, sul circuito delle Madonie, Alfieri Maserati con Guerino Bertocchi conquista sulla Tipo 26 la vittoria di classe fino a 1500 cm³.

7 Subito a 200 all'ora

La Tipo 26 è azionata da un 8 cilindri in linea di un litro e mezzo, sovralimentato da un compressore Roots. La potenza massima è di 120 CV a 5300 giri. Grazie a un peso di poco superiore ai 700 kg, è in grado di raggiungere una velocità massima di quasi 200 km/h. Vanta la lubrificazione a carter secco con due pompe, una di mandata e una di recupero.

8 Trazione anteriore

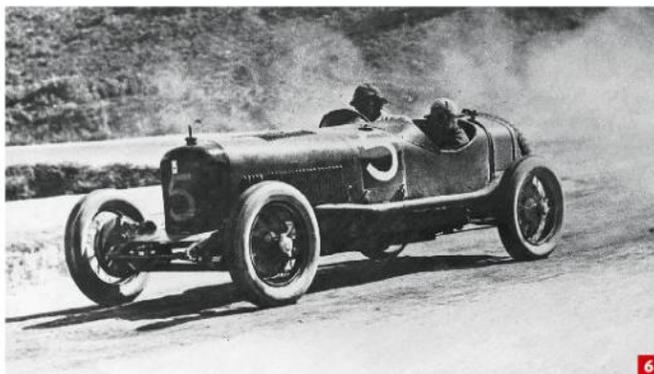
Tra i tanti progetti avveniristici che realizza Alfieri, anche una 26M (telaio 3004) con trazione anteriore e sospensioni indipendenti agli inizi degli anni Trenta, rimasta però allo stadio di prototipo.

9 8+8, ecco il 16 cilindri

Nel 1928 Alfieri Maserati inizia il progetto di un motore gigantesco, in grado di ben figurare nelle competizioni internazionali. Accoppia così due propulsori della 26B, unendoli per il basamento, per ottenere la V4, con un motore 16 cilindri a V di 22,5° da 280 CV.

10 Primo trionfo internazionale

Gran Premio di Tripoli del 1930: le Maserati di Mario Umberto "Baconin" Borzacchini (la V4 numero 14) e di Cleto Nenzioni (la 26B numero 16) sono pronte a scattare al via. La gara si disputava per le strade della città, lungo un percorso di 71,10 km. Borzacchini vince e regala al Tridente la prima, importante vittoria in un gran premio, vera consacrazione nel ristretto novero delle Case automobilistiche sportive "vere".



11 Record del mondo

Il 28 settembre 1929 "Baconin" Borzacchini con la V4 riesce a percorrere i 10 km con partenza lanciata all'incredibile velocità di 246,069 km/h, ottenendo così il nuovo primato mondiale nella Classe C (automobili con cilindrata da 3 a 5 litri).

12 Piccolo e longevo

Vittorioso e longevo: nato nel 1931, il 4 cilindri ideato da Alfieri con potenza di 110 CV si dimostra competitivo regalando numerosi successi di classe fino al 1938.

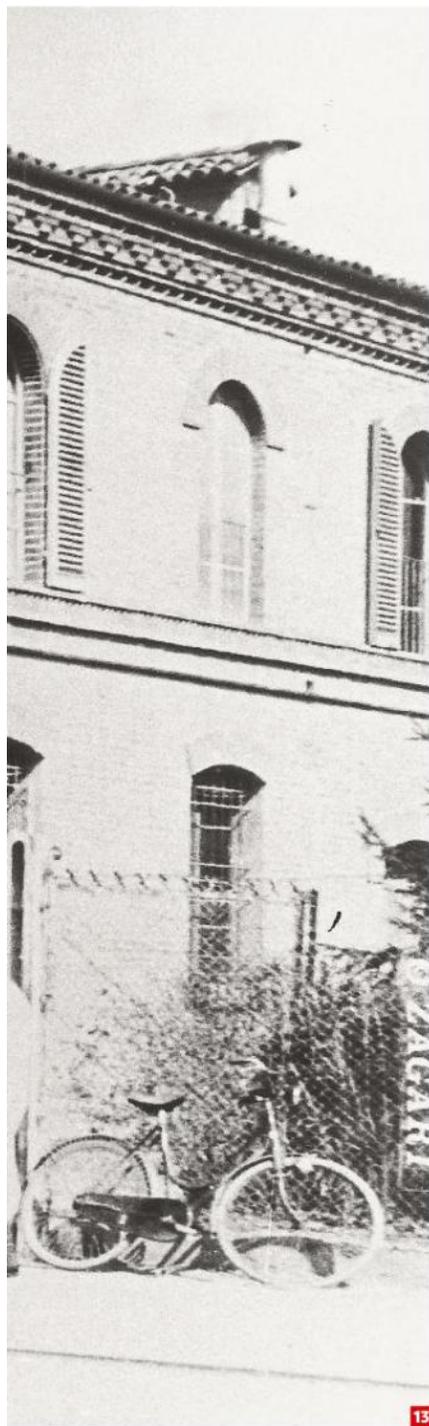
13 Il collaudo di Varzi

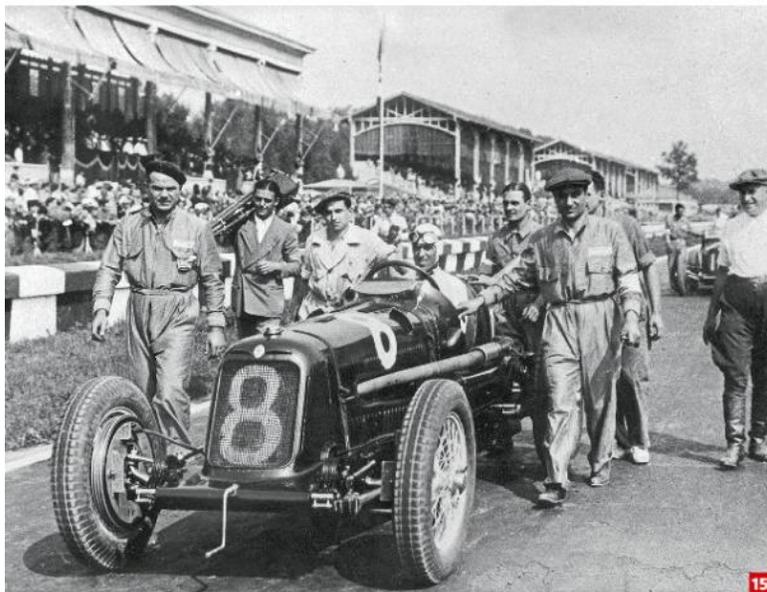
Marzo 1935: sotto lo sguardo incuriosito dei passanti, Achille Varzi in coppia con Amedeo Bignami esce con la 6CS (telaio 3026) dalle mitiche officine bolognesi per un giro di prova in vista della Mille Miglia, in programma per il 14 aprile. Il pilota di Galliate sarà però costretto al ritiro poco prima di raggiungere Roma.



14 Reginetta a Milano

La 6CM che ha appena vinto il campionato italiano è protagonista assoluta allo stand Maserati, allestito per la prima volta a 10 anni dalla nascita dell'azienda al Salone di Milano del 1936. Il motore 6 cilindri eroga una potenza di 155 CV a 6200 giri/min, che consentono di raggiungere una velocità massima di 210 km/h.





15

15 Mantovano volante

Nel 1933 lo storico accordo: "Le Officine Alfieri Maserati prestano e affidano al Signor Nuvolari una macchina da corsa monoposto di marca Maserati chassis 3001 immatricolata con targa Bologna 9754, esclusivamente con lo scopo di effettuare la corsa Grand Prix del Belgio che avrà luogo a Spa il 9 luglio 1933". La firma di Ernesto Maserati segna l'inizio dell'avventura del "Mantovano Volante" con le auto del Tridente. "Nivola" vince a Spa con la 8CM 3000. Qui è ritratto alla partenza al G.P. di Monza del 1934 con la 6C/34 (terzo assoluto).



17



22

16 Testa fissa

Nel 1934 Maserati mette a punto anche un 6 cilindri con testa fissa, fusa in ghisa insieme con i cilindri a blocchi di due, alloggiati in un basamento in elektron. Nasce così la 6CM, prodotta fino al 1939 in 27 esemplari.

17 Passaggio di mano

Nel 1937 la famiglia Maserati cede il pacchetto azionario dell'azienda al commendator Adolfo Orsi (in basso a sinistra) che verrà affiancato nella gestione dal figlio Omer (a destra) che, negli anni Cinquanta, sarà nominato amministratore delegato.

18 La doppietta di Indy

La Maserati è l'unica Casa italiana a vincere la 500 Miglia più famosa del mondo. Grazie alla 8CTF l'impresa riesce due volte. Affidata al pilota americano Wilbur Shaw, nel 1938 trionfa alla media di 185,128 km/h; l'anno successivo concede il bis sfrecciando a 183,871 km/h di media.

22 La prima granturismo

La prima GT costruita in serie dalla Casa del Tridente è la A6 (Alfieri, 6 cilindri) 1500 del 1946, la cui linea si deve al "sarto" di grido Pinin Farina. È riconoscibile per i fari a scomparsa, con un congegno a saracinesca azionato da un comando meccanico, che verranno eliminati nel restyling che compare al Salone dell'auto di Parigi del 1948. Il motore eroga una potenza di 65 CV con velocità di punta di 155 km/h. Il telaio tubolare è formato da elementi di sezione tonda, un'importante innovazione rispetto al passato. Sono 61 gli esemplari carrozzati fino al 1950.

23 Sartorie di alta classe

Negli anni Cinquanta tutti i carrozzieri più famosi, oltre a Pinin Farina, si misurano "vestendo" la A6: spettacolari le linee delle berline e spider realizzate da Allemano, Frua, Vignale e Zagato.

19 Monoposto con linguette

La 4CL del 1939 monta un 4 cilindri di 1,5 litri con 220 CV. L sta per Linguette, a ricordare il comando delle valvole con linguette di acciaio.

20 Tutti al mare... di corsa

Il 18 aprile 1939 la 4CL (telaio 1565) con carrozzeria aerodinamica carenata degli Stabilimenti Farina stabilisce con Gigi Villorosi un nuovo record di velocità sulla Firenze-Mare.

21 Trasloco a Modena

Alla fine del 1939 la famiglia Orsi decide di trasferire la sede dell'azienda a Modena, in via Ciro Menotti (dove si trova tuttora), in uno stabilimento di dimensioni tali da consentire sia gli sviluppi produttivi, sia un controllo più diretto sull'attività della fabbrica.

24 Cento cavalli posson bastare

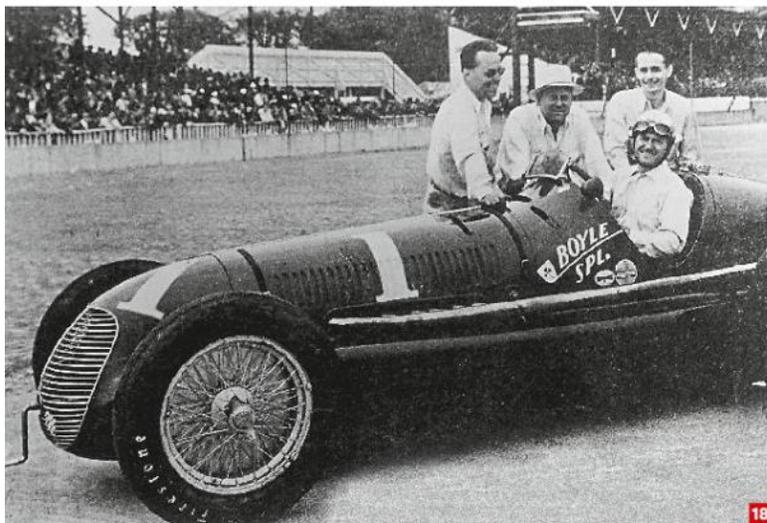
Nel 1950 il 6 cilindri monoalbero viene portato a due litri; denominato A6G (Ghisa, il materiale del monoblocco), eroga 100 CV a 5500 giri, che consentono alla GT di raggiungere una velocità massima di oltre 190 km/h.

25 Berlinetta corsaiola

Nel 1953 Guglielmo "Mimmo" Dei, concessionario Maserati a Roma, commissiona a Pinin Farina una serie di 4 vetture con telaio e motore A6 GCS. La prima, di colore rosso e allestita a dicembre '53, fa oggi parte della collezione del Museo Panini.

26 L'ora del bialbero

Nel 1954 viene messa a punto la distribuzione bialbero per il motore dell'A6G: arriva un'iniezione di potenza, con 150 CV a 6000 giri/min e velocità di punta di 220 km/h.



18

27 Ghisa Corsa Sport

La A6 GCS (Ghisa, Corsa, Sport) nasce nel 1947 con un motore 6 cilindri monoalbero e potenza di 120 CV a 6000 giri. La carrozzeria è a siluro con parafranghi motociclistici. Nella foto la versione del 1953, rivista da Gioachino Colombo, con il due litri bialbero a doppia accensione che è in grado di erogare una potenza di 170 CV a 7300 giri e dà una velocità di punta di 235 km/h. La carrozzeria (accanto) diventa tipo barchetta, realizzata da Medardo Fantuzzi e Celestino Fiandri.

28 Gentil casco

Alcuni piloti più di altri hanno saputo ottenere il massimo dalla A6 CGS/53, come Luigi Musso, Cesare Perdisa, Sergio Mantovani, Odoardo Govoni e la velocissima Maria Teresa De Filippis, che correrà con la Maserati anche in Formula 1.

29 L'A6 monoposto

La A6 GCM (Ghisa, Corsa, Monoposto) del 1947 consente alla famiglia Orsi di sfidare la giovane Ferrari nel campionato di F.2. Cinque esemplari vengono poi trasformati nella monoposto 250 F.

30 Candele e moto

Attiva dal 1947 al 1960, la Fabbrica Candele Accumulatori Maserati S.p.A. è stata un'azienda creata da Adolfo Orsi che fabbricava sia componenti automobilistici (candele di accensione e accumulatori) sia ciclomotori e motociclette.

Pochissime monoposto di F.1 hanno vinto all'esordio: la 250 F è una di queste



27



33



35

31 La "pinnuta" di Monza

Settembre 1953: sulla pista di Monza sfreccia Froilán Gonzales: è al collaudo con l'A6 GCM "pinnuta", soprannome che le deriva dalla vistosa appendice aerodinamica.

32 Bisiluro da record

Piero Taruffi con il Tarf II, bisiluro motorizzato col 4 cilindri Maserati della CLT portato a 1720 cm³, riesce a stabilire il 14 ottobre 1954, sul circuito di Monthéry, il record del mondo sulla distanza delle 50 miglia, sfrecciando a una media di 202,10 km/h.

33 Campione del mondo

Nella storia della F.1 pochissime monoposto hanno esordito in pista con un trionfo: la Maserati 250 F è tra queste. Il progetto è siglato da Vittorio Bellentani e Gioachino Colombo per il motore (in seguito elaborato anche da Giulio Alfieri); a telaio, trasmissione e freni lavora Valerio Colotti. Il risultato si concretizza con due campionati del mondo Piloti vinti nel 1954 e 1957 da Juan Manuel Fangio.

34 La 250 Aerodinamica

Al Gran Premio di Monza 1955 Jean Behra corre con una 250 F (telaio 2518) con livrea completamente avvolgente: arriverà in quarta posizione.

35 Che botta!

Caso più unico che raro: durante la 1000 Km di Buenos Aires del 1958 Juan Manuel Fangio è vittima di un incidente con la 300 S, probabilmente causato da una distrazione, insolita per il cinque volte campione del mondo di Formula 1. La gara verrà vinta dalla Ferrari 250 Testa Rossa di Collins-Hill.

36 Orsi - Maserati: la sfida

Agli inizi degli anni Cinquanta la famiglia Orsi viene "sfidata" dai fratelli Maserati che con le loro nuove creature - le piccole ma veloci Osca - mietono successi a ripetizione nella categoria Sport. Per correre ai ripari viene creata la 150 S, ideata da Vittorio Bellentani, che monta un motore 4 cilindri di 1,5 litri con potenza di 140 CV a 7200 giri. Viene realizzata dal 1955 al 1957 in 25 esemplari con due tipi di carrozzeria.

37 Sorelle vitaminizzate

Nel biennio 1955-56 vengono costruiti 28 esemplari di 200 S, evoluzione della 150 S con il 4 cilindri di due litri e 190 CV allo stesso regime di giri. Nel 1957 viene ribattezzata 200 SI (Sport Internazionale) in ossequio alle nuove regole stilate dalla federazione internazionale, con l'aggiunta di una capote striminzita e di un tergilato guida.

38 Mondiale sfiorato

Diretta discendente della A6 GCS/53, la 300 S regala tre importanti vittorie (1000 Km di Buenos Aires e del Nürburgring, Gran Premio di Caracas) nella stagione 1956 del campionato mondiale Sport. Monta un 6 cilindri portato a 3 litri con 260 CV e velocità di punta di 280 km/h.

39 Ecco il "mostro"

Grazie all'assenza di vincoli nel regolamento Sport per il 1957, il brillante tecnico Guido Taddeucci, sotto la supervisione di Giulio Alfieri, può dare libero sfogo alla sua creatività per ideare la "mostrozza" 450 S, che monta un 8 cilindri a V di 4,5 litri e sprigiona ben 400 CV a 7000 giri. Il telaio, fantastico e leggerissimo, a traliccio di tubi, è opera di Valerio Colotti.

40 Il fascino discreto

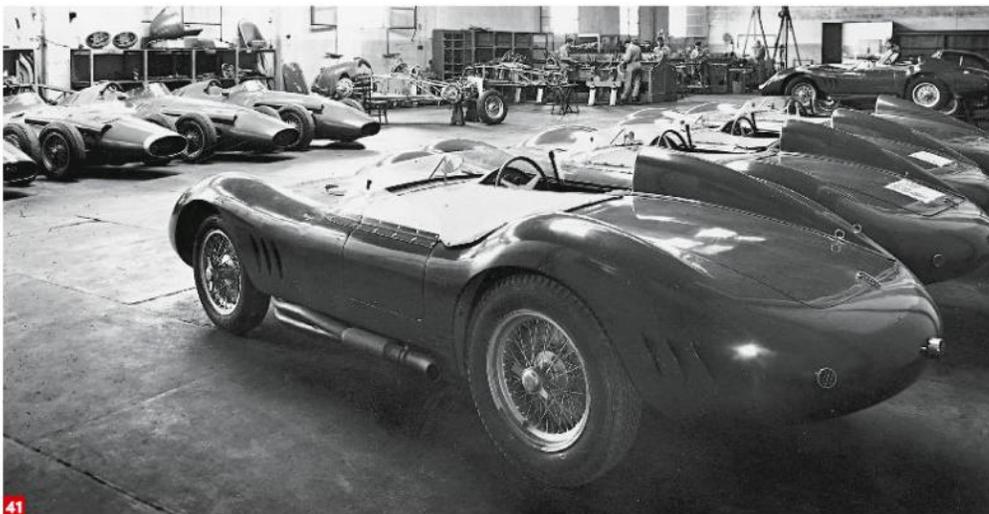
La Tipo 101, conosciuta come 3500 GT (qui accanto quella della Collezione Quattroruote), nasce nel 1957. Il cahier des charges imposto dal patron Omer Orsi al responsabile della progettazione, Giulio Alfieri, delinea un modello sportivo, veloce ma anche elegante e affidabile. Monta un 6 cilindri di 3,5 litri, inizialmente con alimentazione a carburatori e poi, dal 1961, con iniezione Lucas. Ne verranno costruiti 2099 esemplari fino al 1964.



40

41 Motore auscultato

Parata di Sport e F.1 all'interno del reparto corse: in primo piano le 450 S, di fronte le monoposto 250 F. In fabbrica si lavora con metodo e puntigliosità unici, fortemente ricercati da Adolfo e Omer Orsi. Basti pensare al controllo qualità che, a partire dal telaio, interviene alla fine di ogni passaggio nella costruzione di ogni esemplare. La saldatura del traliccio viene realizzata sotto l'occhio attento di esperti, non sono ammesse sbavature. Al termine dell'assemblaggio del 6 cilindri, una decina di operai specializzati auscultano il motore al banco prova con l'apposito stetoscopio.



41

42 L'Eldorado di Monza

Universalmente conosciuta con il nome dello sponsor, la Eldorado (Tipo 420/M/58) viene allestita in un solo esemplare nel 1958 per prendere parte al Trofeo dei Due Mondi, sfida Italia-Usa sulle piste di Monza e di Indianapolis. Il telaio deriva dalla 250 F, il motore dalla 450 S.



42

43 Gabbia d'uccello

"Nasce in una sera di ottobre del 1958, mentre mi trovo solo nello stabilimento e percorro i capannoni che sento vuoti di persone, di idee, di forza interiore, come bisogno di tradire, sotto certi aspetti, il passato per percorrere strade nuove": così l'ingegner Giulio Alfieri ricorda la gestazione della Tipo 60. Nota soprattutto per il soprannome "Birdcage", gabbia d'uccello, dovuto alla rivoluzionaria struttura del telaio tubolare di appena 36 kg.



43

44 Scì di Persia

"Scì di Persia" in onore del regale committente, "Indianapolis" come richiesto da un facoltoso magnate americano, 5000 GT come viene commercializzata: la Tipo 103 del 1959 è tra le più esclusive GT del Trident. Il motore V8 della 450 S viene montato sul telaio della 3500 GT, "vestito" dai vari Touring, Pinin Farina, Monterosa, Ghia, Michelotti, Frua, Allemano e Bertone solo per clienti esclusivi: tra questi, oltre allo scì Reza Palhavi, anche Gianni Agnelli, Ferdinando Innocenti e Karim Aga Khan.

45 La grinta di Moss

La Tipo 61 di Stirling Moss con la livrea bianco-blu della Scuderia Camoradi nel corso della massacrante 12 Ore di Sebring del 1961. Dopo essere stata in testa fino alla settima ora, la barchetta è costretta al ritiro per un grave guasto. La Tipo 61, evoluzione della prima Birdcage, monta il 4 cilindri portato a 2,8 litri. In totale sono 16 gli esemplari allestiti, più una Tipo 60 trasformata. Negli Usa spopolava vincendo la propria categoria e anche l'assoluto, davanti ad Aston Martin, Ferrari e Lister-Jaguar.

46 Un passo indietro?

Allestita per la 24 Ore di Le Mans nel 1962, la Tipo 151 monta un telaio a traliccio di tubi semplice e motore della 450 S. Non avrà molta fortuna.

47 Arriva la Sebring

La Tipo 101/S (come recita il codice interno) porta il nome del circuito della Florida. Nasce nel 1962 ed è una bella GT 2+2 disegnata da Giovanni Michelotti per Vignale. Al debutto costa 5 milioni 700 mila lire. Monta il 6 cilindri con 235 CV a 5500 giri. A richiesta è possibile montare il cambio automatico e il condizionatore.

48 Imbattibile

Velocità di punta: 230 km/h. Nessuna concorrente batte la Quattroporte, presentata al Salone di Torino del 1963. Tutti restano stregati dalla stupenda linea della Tipo 107, berlina cinque posti con prestazioni da sportiva tout court. Al debutto fioccano tantissime ordinazioni da ogni parte del mondo: per gli uomini del Tridente è un vero successo. La linea è firmata da Pietro Frua, che parte da una 5000 GT realizzata per l'Aga Khan. Tra le peculiarità tecniche, il motore 8 cilindri a V di 90° di 4136 cm³ con potenza di 280 CV a 5200 giri e le sospensioni posteriori con ponte De Dion, che nella seconda serie diventa un ponte rigido con balestre semiellittiche.

Nel 1963, la Quattroporte era la berlina più veloce. Tutti la vogliono: Ranieri di Monaco, Alberto Sordi, Leonid Breznev, Peter Ustinov...



48



49

49 Il vento della provenza

La Mistral (Tipo 109) del 1963 ha una linea da GT con lunotto-portellone, ancora oggi affascinante grazie alla felice mano di Pietro Frua. Il passo di soli 2400 mm la rende molto compatta. Il telaio è quello della Birdcage opportunamente modificato con tubi d'acciaio a sezione quadra, la carrozzeria è in alluminio. Resta in produzione fino al 1970 per un totale di 828 esemplari; monta inizialmente il 6 cilindri di 3,5 litri portato poco dopo a 3,7 litri e nel 1966 a 4. L'alimentazione a carburatori lascia presto il posto all'iniezione Lucas.

50 Ciak, si ordina!

Negli anni Sessanta il prestigio della Casa emiliana è al top. Alberto Sordi, Leonid Breznev, Marcello Mastroianni, Peter Ustinov, Nils Liedholm, Vigna Lisi, Silvio Berlusconi, Gianni Mazzocchi, Ranieri di Monaco, Raul Gardini: tutti in fila, appassionatamente, si alternano per trattare con la famiglia Orsi l'acquisto di una sportiva del Tridente.

51 Mistral Spyder

Pietro Frua firma la linea anche della versione spyder della Mistral, realizzata in soli 120 esemplari.

52 Ritorno in Formula 1

La Cooper-Maserati T81 prende parte al Mondiale F.1 nel 1966. Monta il motore Tipo 9 a 12 cilindri (che deriva dalla gloriosa unità montata sulle ultime 250 F) di 3 litri con iniezione indiretta Lucas e cambio montato posteriormente. Con questa monoposto John Surtees vince il G.P. del Messico.

53 Tipo 10 per la Cooper

Nella stagione 1967 Giulio Alfieri mette a punto il 12 cilindri Tipo 10, versione rinnovata del Tipo 9 con potenza di 390 CV a 10 mila giri, distribuzione a tre valvole per cilindro (due di aspirazione e una di scarico), peso di soli 171 kg. Pedro Rodriguez, dopo un duello serrato con le due Brabham di Hulme e Love, vince il G.P. del Sudafrica.

54 Que viva Mexico

Alcune delle realizzazioni sul telaio della 5000 GT diventano delle matrici per la produzione Maserati degli anni Sessanta. È il caso della Tipo 112 del 1966, derivata dall'elegante fuoriserie allestita l'anno precedente da Alfredo Vignale per il presidente del Messico, Lopez Mateos. Da qui il nome con cui viene commercializzata: Mexico. Monta un motore 8 cilindri a V in grado di erogare una potenza di 300 CV a 6000 giri/min, con velocità massima di 260 km/h.

55 Tridente per la Francia

Nella seconda metà degli anni Sessanta la Maserati sigla un accordo con la Citroën per la messa a punto di un motore destinato a equipaggiare una sportiva del Double Chevron. Nasce il Tipo C114, 6 cilindri a V di 90° di 2,7 litri, 180 CV a 6250 giri, che verrà montato sulla SM dal 1970 al 1975.

56 L'ora della Citroën

Per far fronte agli investimenti necessari all'adeguamento della capacità produttiva e alla ricerca imposta dalle nuove norme antinquinamento statunitensi, nel 1968 gli Orsi decidono di cedere il 60% dell'azienda alla Casa francese. Adolfo mantiene la presidenza onoraria, la direzione commerciale è affidata a Omer. Nel 1971 anche il rimanente 40% del capitale passa sotto il controllo Citroën.



53

Con la MC 12 del 2004 la Casa del Tridente rientra nel mondo delle corse. A modo suo, vincendo



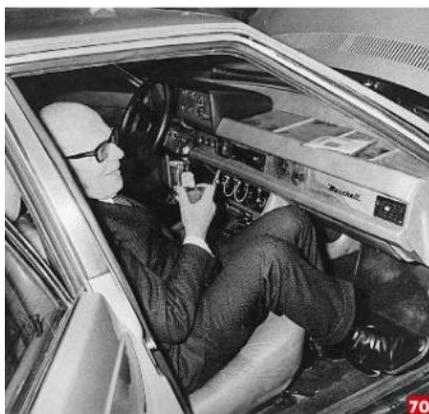
57

57 Pensiero stupendo

Poco prima dell'avvento della Citroën arriva la Ghibli (Tipo 115), la cui meravigliosa linea si deve a Giorgetto Giugiaro, incaricato dalla Ghia di Torino. "Il segreto della bellezza della Ghibli - sosterrà anni dopo Giugiaro - è l'estrema essenzialità della linea, con muso basso e coda fastback, stili che ancora oggi caratterizzano il look di una GT". Due le motorizzazioni a 8 cilindri: 4,7 litri e, dal 1969, 4,9. Il clamoroso successo di critica e pubblico viene presto confermato dall'andamento delle vendite, che inducono la Maserati a triplicare il ritmo giornaliero della produzione.

58 Sportiva anti crisi

"La GT giusta per affrontare la crisi energetica": così Alfieri descrive la genesi della Merak (1972-83): monta il 6 cilindri a V tipo C114 della Citroën SM portato a 3 litri e collocato in posizione posteriore, che eroga 190 CV a 6000 giri/min e consente una velocità di punta di 240 km/h. Nel 1975 arriva una versione più potente, la SS, con 220 CV e 245 km/h. Solo per il mercato italiano, nel 1976 viene messa in produzione la 2 litri con 170 CV, 220 km/h.



58

59 Ghibli Spyder

Realizzata da Frua, la Ghibli scopertaerta viene prodotta in soli 125 pezzi.

60 Vento del Sahara

Si chiama Simun (nome di un vento del Sahara) il bel prototipo del 1968 realizzato da Ghia su disegno di Giugiaro.

61 Regina del catino

Nel 1969 arriva l'erede della Mexico: viene chiamata a Indy (Tipo 116), con due motorizzazioni: 4,2 e 4,7 litri.

62 Soffia la Bora

Prodotta dal 1971 al 1978, la Bora (Tipo 117) è la GT con cui la Maserati sperimenta il motore 8 cilindri a V in posizione posteriore-centrale.

63 Il Boomerang di Giugiaro
L'unica variazione stilistica sul tema Bora porta la firma Italdesign e si chiama Boomerang (1971).

64 "El rato" guida il Tridente

Il due volte campione del mondo di F.1 Emerson Fittipaldi prova per Quattroruote la Merak nel 1974: "Entusiasmante!"

65 L'ultima di Giulio Alfieri

Ultima creatura del mitico progettista è la Khamsin (1973, Tipo 120), 8 cilindri a V di 4,9 litri.

66 Italdesign Medici

Stupenda la dream-car che Giugiaro propone su meccanica Indy (1974).

67 Arriva De Tomaso

Il 23 maggio 1975 Citroën mette in liquidazione la Maserati: Alejandro De Tomaso è pronto a rilevare il pacchetto di maggioranza il successivo 8 agosto.

68 Scatta la Kyalami

Nel 1975 è l'ora della Kyalami, che rivela la stretta parentela con la De Tomaso Longchamp.

69 Berlina terza serie

Arriva nel 1979 la nuova versione della Quattroporte, la prima dell'era De Tomaso. Opulenta come non mai, monta l'8 cilindri a V di 4,2 litri con potenza di 255 CV e costa 37 milioni di lire. Per i più esigenti, a disposizione anche il 4,9 litri.

70 La Quattroporte di Pertini

Politico, giornalista e partigiano, Sandro Pertini è stato il settimo presidente della Repubblica dal 1978 al 1985. Grande estimatore della Maserati, durante il suo massimo incarico utilizzò spesso con entusiasmo la Quattroporte terza serie blindata, messa a disposizione dalla Casa del Tridente. Fu proprio a bordo di questa vettura che Pertini si recò a trovare Enzo Ferrari a Maranello il 29 maggio 1983, facendo andare su tutte le furie il Commendatore, che in un primo momento non volle far varcare a una Maserati la soglia dell'azienda... Poi, naturalmente una soluzione si trovò.

71 Quattroruote entusiasta

La Quattroporte terza serie 4.2 viene promossa, nella prova di Quattroruote, a pieni voti (1979).

72 Royale, che lusso

Nel 1986 l'evoluzione della Quattroporte si chiama Royale e può vantare persino il frigobar e il radiotelefono.

73 Diamo i numeri

La 228 del 1984 è una serie speciale della Biturbo con motore di 2,8 litri.



67

74 L'era della Biturbo

Presentata il 14 dicembre 1981, la Biturbo è la granturismo voluta da Alejandro De Tomaso per garantire una produzione di oltre 500 esemplari all'anno necessari per la sopravvivenza della Maserati. Il motore C114 della SM, debitamente ringiovanito, eroga 180 CV con un'ottima accelerazione grazie ai due turbo IHI. La sportiva modenese, allestita a Milano negli stabilimenti Innocenti, supera la soglia dei 200 km/h e tocca i cento all'ora in 7,2 secondi. Nel primo anno di produzione ne vengono venduti 1888 esemplari.

75 Ancora le quattro porte

La 420 S è una Biturbo a 4 porte, presentata nel 1985.



76 Spyder by Zagato

Zagato ha il compito di scoprire la Biturbo: la Spyder (1984) piace subito, ma le vendite...

77 Le sostitute

Si chiamano 222 e 422 (rispettivamente coupé e 4 porte) le sostitute della Biturbo Si (1988).

78 Il fascino di Karif

Nasce nel 1988 la due posti Karif (vento della Somalia), il cui 6 cilindri a V eroga 285 CV a 6000 giri, per una velocità di 255 chilometri l'ora.

79 Il passaggio alla Fiat

Dicembre 1989: i vertici Maserati annunciano la cessione del 49% del capitale azionario alla Fiat.

80 Supercar a cuneo

Caratteristica la linea a cuneo della Shamal (1989): monta un 8 cilindri a V con 322 CV, 260 km/h.

81 Racing

Ennesima variazione sul tema Biturbo (1990), eroga 283 CV.

82 Barchetta da 300 all'ora

Presentata nel 1991 con l'intento di tornare in pista, la Barchetta monta un 6 cilindri che eroga ben 315 CV e che la fa volare a 300 km/h.

83 Toh, chi si rivede

Maserati rispolvera il nome Ghibli (1992) per una GT disegnata da Marcello Gandini: sfiora i 260 all'ora.

84 Quarta generazione

La Quattroporte IV nasce dalla matita di Gandini (1994): sul nuovo pianale il classico schema con il V8 davanti e la trazione posteriore.

85 Il regno di Luca

Nel 1997 la Casa del Tridente viene accorpata alla Ferrari, presieduta da Luca Cordero di Montezemolo.



86 3200 GT, che classe

La 3200 GT firmata Giugiaro (1998) delinea il nuovo corso del marchio. L'8 cilindri biturbo eroga 368 CV con velocità di 280 km/h.

87 Spyder by Giugiaro

Molto bella la decapottabile (2001) che beneficia del nuovo 6 cilindri 3,2 litri con 390 CV e, a richiesta, del Cambiocorsa a 6 rapporti.

in soli 30 esemplari. La due posti disegnata da Giorgetto Giugiaro, progettata in collaborazione con Dallara, monta un V12 da 5998 cm³ con 630 CV a 7500 giri e ha prestazioni "monstre": da 0 a 100 km/h in 3,8 secondi, velocità massima oltre 330 km/h. Nel 2005 arriva la vittoria nel campionato mondiale Fia GT, che ha permesso alla Maserati di conquistare la Coppa Costruttori e il trofeo riservato alle squadre.

93 Il ritorno a Torino

Il 2005 è l'anno che segna il rientro di Maserati nell'orbita della Fiat.

94 Birdcage 75°

Concept car di Pininfarina del 2006, su meccanica MC 12.

95 Gran Turismo

Concept car di Pininfarina, su meccanica MC 12. Nella Gran Turismo (2007) c'è un 8 cilindri di produzione Ferrari.

96 La produzione a Grugliasco

Il 30 gennaio 2013 viene inaugurato lo stabilimento ex Bertone di Grugliasco, alle porte di Torino, dove nascono le nuove Maserati. Obiettivo ambizioso: 50 mila vetture vendute entro il 2015. A oggi, sono 35 mila.



88 Il ritorno negli Usa

La sera del 12 novembre 2001 una Spyder blu viene battuta all'asta a New York per "charity": sarà solo la prima di un massiccio sbarco...

89 GranSport

La berlina del 2004 vanta una potenza di 400 CV e 290 km/h.

90 Ritorno alla grande

La Quattroporte V (2003) è firmata da Pininfarina: la linea è splendida.

91 Il Kubang spira a Giava

All'ennesima brezza esotica si ispira il nome del SUV Maserati secondo Giugiaro, rimasto un prototipo.

92 MC 12, rientro nelle corse

La MC 12 (Maserati Corse 12 Cilindri) è un bolide da competizione realizzato nel 2004

97 La sesta Quattroporte

La generazione n. 6 della Quattroporte, sempre by Pininfarina, debutta a Detroit 2013.

98 Ghibli S

Berlina compatta a 4 porte che, in versione S, eroga 410 CV (2013).

99 Ritorno al futuro

La Alfieri, ultima nata del Tridente (prevista per il 2016), è stata ideata dal Centro Stile Maserati di Torino sotto la direzione di Marco Tencone e la supervisione di Lorenzo Ramaciotti.

100 Il raduno per il centenario

Tra il 18 e il 21 settembre è andato in scena il raduno per i 100 anni del marchio, con oltre 220 auto. La più bella di tutte? Una A6 GCS Berlina Pinin Farina del 1953. **R**

GENERAZIONI A CONFRONTO

QUAL BUON VENTO

Le sue linee tese segnano il tramonto dello stile degli anni Sessanta e anticipano le tendenze del decennio successivo. Nel 1992 il nome viene rispolverato per identificare l'ennesima reinterpretazione della Biturbo: non storcete il naso perché il suo 2 litri eroga ben 306 CV. Oggi la Ghibli è un'ammiraglia lunga quasi 5 metri

Testo e foto di **Alessandro Barteletti**







Giù il cappello

La versione spider debutta nel 1969 e si differenzia dalla coupé solo per l'assenza del padiglione (previsto l'hardtop); è stata prodotta in appena 125 esemplari. Questo proviene dalla Collezione Umberto Panini.

Giorgetto Giugiaro, che l'ha ideata, rimpiange di non averne posseduta una. L'ha disegnata nel 1966, per Ghia, che la svelò al Salone di Torino, padiglione Giovanni Agnelli, quello stesso anno. E se la Maserati Ghibli piaceva - e piace - al suo "creatore", figuriamoci agli appassionati. Vi diamo qualche numero: la versione coupé, la prima, prodotta in 1149 esemplari fino al 1973, oggi viaggia tra i 150 e i 180.000 euro, se consideriamo anche l'ancor più rara variante SS del 1970; la Spyder - solo 125 pezzi - tra i 250 e i 300.000.

Ghibli è il nome di un vento. Un vento caldo, del deserto, che soffia da Sud-Est: l'opposto esatto di quello che tirava il giorno della nostra prova sugli oltre duemila metri del rinato Autodromo di Modena, che ci ha ospitati. Fortuna che i proprietari delle vetture che abbiamo scelto sono tipi tosti e non hanno battuto ciglio a tirar fuori dal garage i loro gioielli, neanche con la minaccia della pioggia.

HA INIZIATO A SOFFIARE NEL '66

Giovanni Panini non ha esitato un istante a buttare giù la capote della sua Spyder del 1969, uno dei pezzi della Collezione Umberto Panini. Marcello Candini, titolare con suo padre dell'omonima officina, un riferimento per chi ama le vetture del Tridente, ha schierato la sua Ghibli coupé del 1972, uno degli ultimi esemplari prodotti. E Romeo De Rossi, titolare della Carrozzeria Cristallo di Vicenza e gentleman driver, non ha trattenuto neanche uno dei cavalli del suo esemplare del 1996. Avete letto bene: 1996. Già perché in epoca 





La spider è stata costruita in 125 unità; sembra però che in circolazione ce ne siano di più: alcuni non hanno resistito alla tentazione di tagliare il padiglione di una più diffusa coupé



↓ CARATTERISTICHE

Motore Anteriore, longitudinale - V8 di 90°
 Alesaggio 94 mm - Corsa 85 mm
 Cilindrata 4719 cm³
 Rapporto di compressione 8,8:1
 Potenza 330 CV DIN a 5500 giri/min
 Distribuzione a due valvole per cilindro
 Due alberi a camme in testa per bancata
 Quattro carburatori Weber 38 DCNLS; poi
 Weber 42 DCNF
 Lubrificazione a carter secco
 Impianto elettrico 12 V, batteria 56 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
 Cambio a cinque marce; automatico
 optional
 Leva di comando centrale
 Pneumatici 210 VR15
 Cerchi in lega leggera 6.50 x 15.

Corpo vettura Spider 2 porte, 2 posti
 (Coupé 2 porte, 2 posti)
 Telaio semiportante con telaio ausiliario
 anteriore
 Carrozzeria in acciaio saldata al telaio
 Sosp. ant. a ruote indipendenti,
 quadrilateri deformabili, molle elicoidali,
 barra stabilizzatrice
 Sosp. post. a ponte rigido, balestre,
 puntoni elastici, molle elicoidali
 Ammortizzatori idraulici telescopici
 Freni a disco, servofreno
 Sterzo a circolazione di sfere; servosterzo
 optional
 Due serbatoi separati, tot. 100 litri.

Dimensioni e peso Passo 2550 mm
 Carreggiata ant. 1440 mm - post. 1408 mm
 Lungh. 4590 mm - Largh. 1800 mm
 Altezza 1160 mm
 Peso a secco 1430 kg (1530 kg).

Prestazioni Velocità 265 km/h.
 Accelerazione 0-100 km/h in 6,2 s.

Tra parentesi i dati della Coupé



➔ più moderna (1992) il “vento del deserto” ha... soffiato anche sulla famiglia Biturbo. E in epoca ancora più recente (2013) ha battezzato una vettura che è regolarmente in listino (vedi box a pagina 67).

È per questo che siamo andati a ritroso fino al 1966, per ripescare la prima Maserati Ghibli e ricordarci le origini di questo nome glorioso. Quella che Quattroruote definì “una grossa coupé, moderna nella linea e nelle proporzioni; il suo stile si rifà ai migliori esempi: lineare e senza inutili preziosismi. Quindi bella”. È lunga quasi quattro metri e settanta la Ghibli del 1966 eppure, grazie all’armonia del profilo, caratterizzato dalla griglia che funge da sfogo dell’aria del motore, è una vettura di grande equilibrio. La calandra, con le luci di posizione integrate, fa da paraurti. Anabbaglianti e abbaglianti sono ribaltabili e vanno a sparire nel cofano piatto, enorme e soprattutto basso. Merito del carter secco che ha permesso di montare il motore in modo da non compromettere la linea filante della vettura. Filante ma anche nervosa e tesissima: è l’addio alle curve morbide degli anni Cinquanta e Sessanta e il benvenuto agli stilemi spigolosi dei Settanta.

ATTENTI ALLE CONTRAFFAZIONI

A proposito del cofano, sotto c’è il V8 che già aveva equipaggiato la 5000 GT, la Quattroporte e la Mexico, e che con la Ghibli debutta su una vettura di maggiore impronta sportiva. Ma non pensate male: questa granturismo non tradisce lo spirito Maserati e alle sue concorrenti dell’epoca - la Ferrari 365 GTB/4 Daytona e la Lamborghini Miura - contrappone uno stile sobrio e raffinato. La sorpresa è che dietro ci sono comunque caratteristiche e prestazioni di tutto rispetto: la versione con il V8 di 4,7 litri, quella del debutto, eroga 330 cavalli e tocca i 265 km/h; la già citata SS del 1969 arriva a 4,9 litri, 335 cavalli e 280 all’ora.

Prestazioni che rimangono simili anche sulla Spyder, prodotta - lo ribadiamo - in appena centoventicinque esemplari. Ma in circolazione, a contarle tutte, gli esperti dicono che ce ne siano di più. Frutto della “personalizzazione” di alcuni possessori di coupé a cui nel tempo è venuta voglia di tagliar via il tetto. “Salvo contraffazioni - precisa Panini - per riconoscere quelle originali basta guardare il numero di telaio. Se l’ultima cifra è dispari, la vettura è originale; se è pari allora siamo di fronte a una coupé tagliata”. ➔

La legge dei numeri

I telai che terminano con una cifra pari identificano le coupé; per le spider invece l’ultimo numero deve essere dispari.



Ultimo restyling

A debuttare per prima, nel 1966, è la coupé. Questo esemplare appartiene all'Officina Candini di Modena ed è del 1972, tra gli ultimi dei 1149 prodotti. Si differenzia dai primi per alcuni dettagli tra cui i fanali posteriori (ripresi dall'Alfa Romeo 1750), gli interruttori sulla plancia più moderni, le palpebre dei fari con angoli più arrotondati.



Pur non essendo supercar estreme,
le Ghibli sfiorano i 270 km/h
e accelerano da 0 a 100 in 6,2 secondi



Nel solco della tradizione
Nel 1992 il nome Ghibli viene ripreso dalla famiglia delle Biturbo. Questo esemplare è del 1996 ed è uno dei 2303 prodotti, comprese le serie limitate, fino al 1998. Appartiene a Romeo De Rossi, carrozziere di Vicenza; volante, pomello del cambio e pedali sono stati sostituiti.

↓ CARATTERISTICHE

Motore Anteriore, longitudinale - 6 cilindri a V di 90°
 Alesaggio 82 mm - Corsa 63 mm
 Cilindrata 1996 cm³
 Rapporto di compressione 7,6:1
 Potenza 306 CV a 6250 giri/min
 Coppia 38 kgm a 4250 giri/min
 Distribuzione a 4 valvole per cilindro
 Due assi a camme in testa per bancata (cinghia dentata)
 Iniezione elettronica (multipoint)
 Sovralimentazione con 2 turbocompressori, 2 intercooler
 Impianto elettrico 12 V, batteria 60 Ah

Trasmissione Trazione posteriore
 Cambio a 6 marce
 Leva di comando centrale
 Pneumatici 205/50 ZR 16
 Cerchi in lega.

Corpo vettura Coupé 2 porte, 5 posti
 Carrozzeria a scocca portante
 Sosp. ant. a ruote indipendenti, schema McPherson, molle elicoidali
 Sosp. post. a ruote indipendenti, bracci obliqui, molle elicoidali
 Barra stabilizzatrice ant. e post.
 Ammortizzatori oleopneumatici a taratura programmabile
 Freni a disco autoventilanti, ABS
 Capacità serbatoio 82 litri.

Dimensioni e peso Passo 2514 mm
 Carreggiata ant. 1515 mm - post. 1510 mm
 Lunghezza 4223 mm - Larghezza 1775 mm
 Altezza 1310 mm
 Peso in ordine di marcia 1365 kg.

Prestazioni Velocità 257 km/h
 Accelerazione 0-100 km/h in 6 secondi.

➔ Qualcuno ora potrebbe storcere il naso. È arrivato infatti il momento di parlare della Ghibli del 1992, che non è altro che l'ennesimo restyling della tanto vituperata Biturbo. Affidabile, però.

SEMPRE GODIBILISSIMA

Aspettate infatti a tirare conclusioni: innanzitutto considerate che se ne può portare a casa una con meno di 10.000 euro. E considerate anche che oltre a sfoggiare linea vigorosa e abitacolo curato, grazie al V6 di due litri sovralimentato con due turbocompressori, la Ghibli degli anni 90 è anche una bomba da 306 cavalli capace di sfiorare il muro dei 260 km/h. "Unisce potenza, prestazioni e confort come poche delle sue concorrenti erano in grado di fare", racconta il proprietario del "nostro" esemplare, Romeo De Rossi. "So che porta un po' impropriamente un nome così nobile ma è davvero un'auto godibilissima".

La sorpresa è che lo stesso si può dire anche della versione originale degli anni Sessanta. La Ghibli del '66 è una vettura amata, rispettata e - i proprietari ce lo confermano - che far venir voglia di guidare per tanti chilometri. Merito anche di quel V8, un'icona di robustezza, e del fatto che grossi problemi per la manutenzione e per il reperimento di materiali e ricambi pare non ce ne siano. "Conosco molti appassionati - racconta Candini - che non esitano a mettersi in marcia



↓ **VERSIONE 2013**

OGGI È UNA BERLINA

Dal 2013 la Ghibli è una berlina quattro porte che sfiora i cinque metri e una massa di 1900 kg, ma le prestazioni sono a tutti gli effetti quelle di una granturismo. Anche nella versione diesel. Già, perché la vettura - il cui stile è opera di Lorenzo Ramaciotti - è disponibile con motori V6 di 3 litri sia a benzina sia a gasolio. Quest'ultimo in particolare eroga fino a 275 CV e permette alla vettura di toccare i 250 all'ora (0-100 in 6,3 secondi). Tra le versioni benzina, segnaliamo la Ghibli 3.0 S Q4: 410 CV, 0-100 in 4,8 secondi, 284 km/h e trazione integrale permanente. Ci azzardiamo a dire che ci troviamo di fronte a instant classic di tutto rispetto.

al volante di una Ghibli quando si tratta, per esempio, di partecipare a raduni lontano da casa, fossero anche dall'altra parte dell'Europa". Ma è con un certo rammarico che Candini cita l'estero perché ormai - ci dice - con la lungimiranza e le possibilità che ci sono fuori dall'Italia, sempre più di frequente viene a sapere che suoi clienti hanno venduto una Ghibli fuori dai confini nazionali. "Sono opere d'arte che abbiamo creato e che ci stiamo lasciando scappare". **R**

Una fiondata alla schiena

Seppur di stirpe meno nobile, la Ghibli degli anni 90 interpreta al meglio lo spirito Maserati, unendo grande confort a prestazioni di rilievo. Questo modello eroga 306 cavalli e sfiora i 260 all'ora: "Il turbo, che è doppio, dà fiondate alla schiena", scrisse Quattroruote nel 1995.



Si ringrazia l'Autodromo di Modena che ha messo a disposizione il tracciato per il servizio fotografico (<http://www.autodromomodena.it>).



CAPOLAVORO RECUPERATO

UN MISSILE D'ARGENTO

Meccanica della 540 K di serie e carrozzeria appositamente realizzata secondo le più avanzate teorie aerodinamiche del tempo, che prevedevano coda "a goccia" e superfici lisce, la Stromlinie doveva stravincere la Berlino-Roma, ma in realtà non corse mai. La sua ricostruzione è avvenuta tra Stoccarda e Padova

Testo di **Massimo Delbò** - foto di **Massimiliano Serra**



Il telaio è completamente carenato per favorire il Cx: in pratica un "fondo piatto" ante litteram. Per volare oltre i 180 km/h





La Mercedes-Benz 540 K Stromlinie del 1938 è un oggetto strano, ma dal fascino irresistibile. È grande e potente ma, seduti al volante, la si guida con facilità e delicatezza e ci si sente protetti, mentre il rumore dello scarico, più aperto rispetto alle 540 K di serie, ti circonda. La visibilità è ottimale, nonostante il tetto basso, grazie al parabrezza ampio. Accelerazione e frenata sono quelle che ci si aspetta da un'auto da corsa degli anni 30.

Che sia una macchina davvero unica lo si capisce parlando con le persone che sono state coinvolte nella sua "resurrezione": tutti ne hanno subito la magia e basta toccarla e salire a bordo per essere stregati dallo stesso incantesimo. La sua storia comincia alla fine del 1937, quando per celebrare la nascita delle autostrade e la possibilità di viaggiare velocemente in auto tra le nazioni europee viene istituita una gara automobilistica, la Berlino-Roma, prevista per il mese di settembre del 1938 e da replicare, secondo il tragitto opposto, nel 1939. I successivi eventi politici ne impediranno lo svolgimento, ma Mercedes, come altri costruttori, si mette subito al lavoro. L'idea è di utilizzare come base il modello più potente della gamma, la 8 cilindri di 5,4 litri con compressore 540 K (sigla di progetto W29), forte di 180 CV (con il compressore innestato) e capace di 170 km/h. Il telaio numero 189399, delibera-

to il 23 dicembre 1937, diventa il punto di partenza del progetto e il 5 gennaio del 1938 esso viene spedito al reparto carrozzerie di Sindelfingen, specializzato nelle vetture da corsa e nei progetti speciali. Essendo state scartate tutte le carrozzerie disponibili di serie, Hermann Ahrens, designer della Casa, realizza una scocca secondo i principi dell'aerodinamica, a quell'epoca una scienza ancora agli albori. Viene deciso, comunque, di conservare il radiatore di serie, che funge abitualmente da ➔

Quattro posti per tre

L'interno, ricostruito solo grazie a una foto e alla memoria di chi, bambino, ci giocava dentro. I rivestimenti sono lussuosi; il pannello di legno del cruscotto segue la curvatura del parabrezza; i sedili sono quattro, ma la Stromlinie era omologata per sole tre persone. Sotto al lunotto, in nero, le protezioni dei cardini di apertura del portellone.





Buchi nel telaio

Il dettaglio del numero di telaio "bucato" (sopra) accanto al braccetto di sostegno, imbullonato, del faro. Il parabrezza (a destra) è basso e arrotondato. La 540 K Stromlinie pesa ben 2400 kg, comunque circa 250 kg in meno delle sorelle di serie. Questa differenza di peso la rende più leggera e piacevole da guidare.

Sotto la linea di cintura è larga e imponente, mentre il padiglione dai vetri bombati è basso e leggero. Il risultato è molto personale

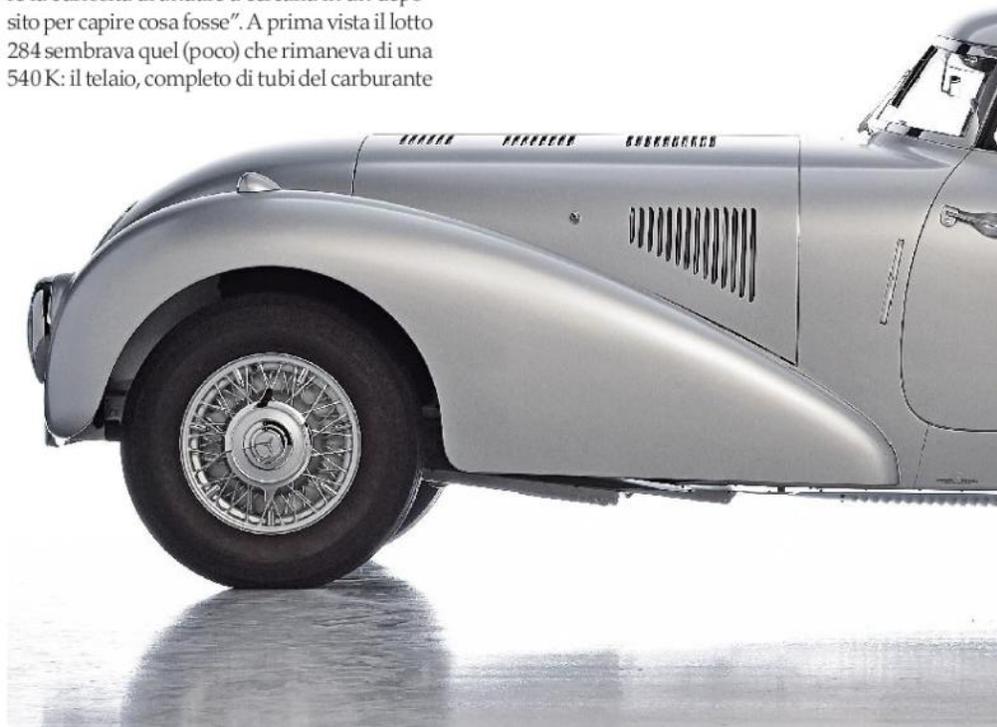


➤ mascherina: un oggetto enorme e verticale, che verrà in questo caso nascosto dalla carrozzeria. L'effetto finale è inconsueto: la parte inferiore è grande e imponente, con tutto quello che solitamente all'epoca è esterno, come fari, maniglie, collettori di scarico e parafranghi, integrato nella vettura secondo un concetto che troverà applicazione sui modelli di grande serie solo una dozzina di anni dopo; il padiglione è invece basso e leggerissimo, con un doppio parabrezza arrotondato sia in senso verticale sia orizzontale, e vetri laterali bombati.

A FONDO PIATTO

Questa caratterizzazione estetica permette alla Stromlinie (in italiano Aerodinamica) di vantare un Cx di 0,36, non disprezzabile nemmeno ai giorni nostri. L'unico errore aerodinamico (ma al tempo non lo si sapeva) è la coda, sviluppata secondo il concetto della "goccia d'acqua" e non del taglio verticale (cioè la coda tronca di Kamm). Tutta la parte inferiore della vettura, in compenso, è carenata con pannelli di alluminio. "A ben guardare, un'innovazione per l'epoca incredibile" ci dice Ralph Hettich, il "papà" della rinascita della Stromlinie. "La collezione Mercedes contiene circa 1000 auto",

ci dice, "e ognuna ha un suo numero progressivo di archivio. La numero 284, acquisita nei primi anni 50, non aveva alcuna descrizione ed è stato un archivist, Gerd Langer, ad avere la curiosità di andare a cercarla in un deposito per capire cosa fosse". A prima vista il lotto 284 sembrava quel (poco) che rimaneva di una 540 K: il telaio, completo di tubi del carburante





L'importanza dei dettagli

In alto da sinistra, le frecce originali a bacchetta, la maniglia incassata (quella destra è l'unica dotata di serratura), e la luce di posizione che contiene oggi anche la freccia luminosa, obbligatoria per l'omologazione.

Arrampicarsi sui vetri

L'artefice della carrozzeria, l'italiano Dino Cognolato, confessa: "La parte più difficile è stata il vetro laterale ed il suo corretto movimento. È bombato e per farlo scivolare nella portiera la lavorazione e la regolazione devono essere perfette".

e minuterie varie, una ruota, il ponte posteriore con il differenziale, due molle delle sospensioni e poco altro. "In realtà", prosegue Hettich, "capimmo subito che si trattava di qualcosa di speciale. La vernice del telaio, infatti, era della nuance bronzo-argento delle vetture da competizione. Le stesse molle erano dipinte del medesimo colore, anche se poi in qualche

punto affiorava un grigio militare che non riuscivamo a spiegarci. Approfondendo la ricerca abbiamo scoperto che la macchina, terminata nel marzo del 1938, a giugno era stata venduta alla fabbrica di pneumatici Dunlop". È stato il ritrovamento del progetto originale della carrozzeria, anch'esso custodito in archivio, che ha svelato la connessione con il telaio ritrovato e la vera natura della macchina: così, da quel momento, si sapeva cosa cercare. "Tutto ha cominciato a trovare il proprio riscontro, come il differenziale dal rapporto 2,9:1, lunghissimo e mai usato sulle vetture di serie, ma espressamente riportato nelle specifiche costruttive della Stromlinie, oppure i supporti del telaio allungati per adattarsi alla nuova carrozzeria e i fori su di esso per accogliere le viti che fissavano la carenatura inferiore. Rimanevano però altre stranezze, come un foro praticato sul telaio, proprio accanto alla punzonatura del numero. Era ben fatto, non sembrava posticcio, e solo verso la fine del restauro abbiamo capito che quel foro era l'unica via possibile per fissare il braccetto di sostegno del faro, non più esterno, ma incassato nel parafrangente".

A vettura finita, nel 1938, iniziarono i test, ma le cose non andavano come i tecnici .



RESTAURO LA CARROZZERIA

ALTA SARTORIA MADE IN ITALY

Trovato il telaio, mancava tutto il resto. Il motore, di serie, non era un grosso problema, ma la carrozzeria poneva una sfida difficile da vincere, visto che, a far da campione, era rimasto solo un piccolissimo pezzo di alluminio. "Si tratta di Alluminio H24", ci dice Dino Cognolato, che nella sua carrozzeria vicino a Padova ha portato a termine la ricostruzione. "Il dramma è stato il tempo, pochissimo, solo nove mesi a nostra disposizione". Mercedes ha fornito il disegno degli ingombri di massima con le quote e ha messo a disposizione la competenza dei suoi uomini. "Non

solo", aggiunge Cognolato, "ci ha fornito anche molte fotografie, che arrivavano a noi man mano che venivano scovate in archivio o acquistate. Inoltre ci è stata data una 540 K di serie da utilizzare a nostro piacimento, per capire come lavorava la loro carrozzeria interna all'epoca; l'abbiamo spogliata di molti particolari, per studiare meglio i metodi di realizzazione". All'ufficio tecnico di Cognolato, il compito e il merito di aver tracciato il piano di forma e la distinta base degli elementi, sia per gli esterni sia per gli interni, esatta fin nel minimo dettaglio.

Il laser, una volta realizzato il mascherone e rilevate le misure, ha tagliato i pannelli di lamiera e tutte le ordinate di sostegno, mentre gli uomini hanno realizzato le battiture e, con il cannello, le saldature. La parte più difficile è stata allineare e raccordare il muso tozzo con la coda filante; la più bella, oltre all'emozione di vedere la 540 K finita, il party che Mercedes ha organizzato per ringraziare gli uomini che hanno lavorato al progetto. "Lavorare con Mercedes è stato un vero piacere: gentili, competenti, con un team organizzatissimo e orgoglioso di rappresentare la propria Casa automobilistica per ricreare una macchina spettacolare". Che oggi contiene assai più di un pizzico di italianità...



Testata in galleria

A lavori terminati la Stromlinie è stata portata in galleria del vento (a destra) per verificare la sua efficienza. Il risultato ottenuto, Cx di 0,36, ha stupito tutti, perché degno di un'auto moderna. Sopra, alcune delle foto originali, servite per ricostruire la carrozzeria.



Inarrestabile seguio

Ralph Hettich, responsabile del progetto Stromlinienwagen. Nel tempo libero ha girato per mercatini e su Internet per cercare qualsiasi tipo di documentazione. Ha trovato anche due libretti realizzati dalla Dunlop, in cui si parla della macchina. Una molla originale delle sospensioni è oggi il suo fermacarte.



↓ CARATTERISTICHE

Motore Longitudinale, anteriore
8 cilindri in linea
Alésaggio 88 mm - corsa 111 mm
Cilindrata 5401 cm³
Rapporto di compressione 6,5:1
Potenza 115 CV (senza compressore),
180 CV (con compressore) a 3400 giri/min
Coppia 44 kgm a 2200 giri/min
Distribuzione con 2 valvole per cilindro, aste e
bilancieri, albero a camme nel basamento
Alimentazione con carburatore verticale
Mercedes a doppio corpo, più compressore
Roots ad innesto meccanico
Lubrificazione forzata, pompa a ingranaggi,
capacità 8 litri
Raffreddamento ad acqua, capacità 26 litri
Impianto elettrico 12 V, batteria 60 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
Cambio a 4 marce, prima non sincronizzata
Frizione monodisco a secco
Rapporto al ponte 2,90:1
Pneumatici Dunlop 7.00-17.

Corpo vettura Coupé 4 posti (omologata per 3), 2 porte
Telaio a longheroni e traverse
Sosp. ant. a ruote indipendenti, triangoli
sovrapposti, molle elicoidali
Sosp. post. a porte oscillante,
molle elicoidali doppie
Freni idraulici Ate-Lockeed a tamburo
con servofreno
Serbatoio carburante 110 litri.

Dimensioni e peso Passo 3290 mm - Lungh. 5200 mm -
Largh. 1880 mm - Altezza 1550 mm
Carreggiata ant. 1535 mm - post. 1547 mm
Peso 2400 kg.

Prestazioni Velocità massima 185,6 km/h
Consumo medio 33 l/100 km.



I segni del tempo si conservano

Dall'alto, il cricchetto per l'apertura del cofano; il radiatore-calandra originale è rimasto, ma la carrozzeria l'ha inglobato; gli scarichi interni al cofano creano tantissimo calore; le parti originali recuperate sono state conservate il più possibile: una scelta condivisibile. Sopra, l'unico cerchio d'origine ritrovato è tuttora con la macchina: è la ruota di scorta.

→ speravano: i pneumatici, soprattutto, non duravano più di un batter di ciglia: la potenza e la velocità della vettura distruggevano le strette gomme a una velocità impressionante.

Non solo, la carenatura inferiore ingloba anche i tubi di scarico, solitamente esterni, e il calore che si sviluppa sotto il cofano, nell'abitacolo e sotto il pianale è notevole. "Abbiamo fatto più di una verifica dopo il restauro", dice Hettich, "compresa quella della velocità massima. I tecnici erano riusciti a far raggiungere alla Stromlinie una punta di 185 km/h (nei nostri test ha toccato per la precisione i 185,6 km/h) con il compressore inserito ma, soprattutto, una velocità di 170 km/h senza usare il compressore". La Stromlinienwagen (altro nomignolo di quest'auto), seppure velocissima, non avrebbe retto più che poche ore di corsa per i problemi citati e Mercedes decise di abbandona-

re il progetto. La macchina interessava però alla Dunlop, che aveva in Germania una delle sue filiali principali e sarebbe stata ben felice di avere la 540 K Stromlinie proprio per le prove di resistenza delle sue gomme.

DI PADRE IN FIGLIO

La vita della Stromlinienwagen è stata dura, lo mostravano al momento del recupero le tracce sul telaio, con deformazioni e crepe per il superlavoro. A metterla alla prova fu il responsabile del reparto sviluppo Dunlop, che aveva un figlio piccolo che ogni tanto portava a spasso con la Stromlinie, usata anche per andare a casa. "È il 'figlio piccolo' che oggi, a 86 anni, ci ha aiutato a ricostruire l'interno di cui non esistevano foto", aggiunge Hettich. "Si ricorda tutto, anche i minimi dettagli. L'abbiamo trovato per caso: ho chiesto all'attuale diretto-

re dello sviluppo pneumatici Dunlop se avesse qualche informazione, visto che nell'archivio della Casa, che ha cambiato proprietà più volte, non c'è più nulla, e lui ha chiesto a suo padre, senza sapere che avrebbe cambiato il corso della storia, trovando in famiglia la memoria più preziosa. Grazie a lui siamo riusciti anche a scoprire il perché delle molle dipinte di grigio militare: appena terminate le ostilità, un soldato americano si impadronisce dell'auto e la rivernicia con l'unica tinta che ha a disposizione. Suo papà, scoperto il furto, si mette in caccia e riporta a casa la vettura, che resta in servizio fino al 1948". Non si sa cosa le sia accaduto fino a quando, nei primi anni 50, entrò nella collezione Mercedes, con o senza la carrozzeria è ancora un mistero, per restare poi a dormire in un capannone per 60 anni. Ciò che conta è che oggi sia di nuovo tra noi. **R**

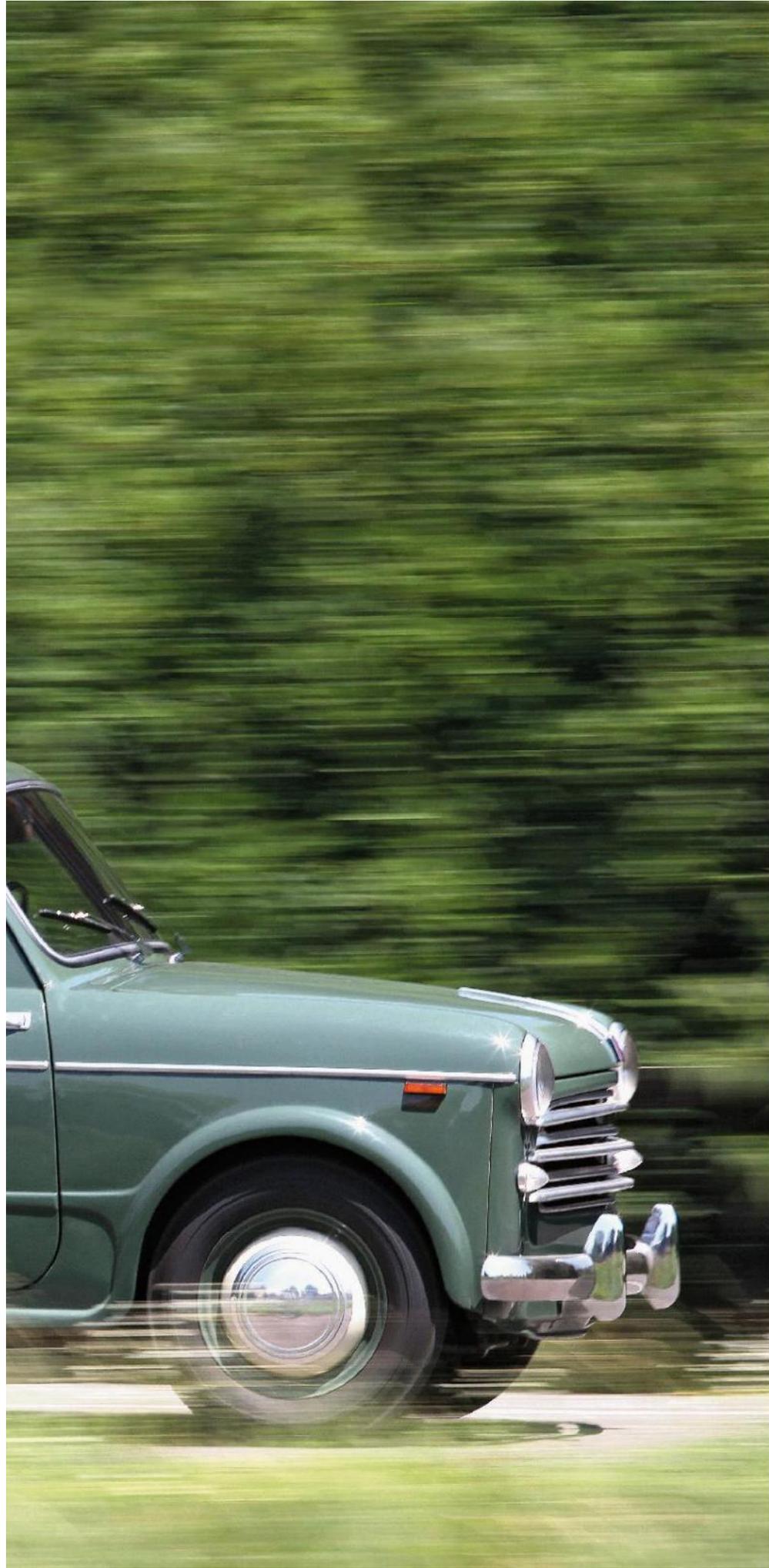
SCELTA DI PRATICITÀ

GIOIA DI FAMIGLIA

Fino alla nascita di questa giardinetta su base Fiat 1100/103, la station wagon era considerata un'auto da lavoro. Sul depliant dell'epoca, invece, l'uso di questa quattro posti +2 è indicato come "vettura praticissima sia per chi ha bambini sia per trasportare cose diverse". Abbiamo scovato nel Bergamasco un esemplare in ottima forma

Testo e foto di **Alfredo Albertini**





Una 1100/103 Familiare in grado di trasportare sei persone, quasi come fosse una Fiat 500 L Living dei giorni nostri? Quando Carlo Gritti Morlacchi, collezionista di auto d'epoca della provincia di Bergamo, ce la propone per un servizio, siamo molto incuriositi perché la nostra memoria ricordava soprattutto la Familiare a quattro posti, quella che negli anni Cinquanta usavano idraulici, imbianchini, falegnami.

Invece dal 1954, con la nascita della station wagon sulla base della berlina 1100/103 nata un anno prima, la Fiat mise a listino anche la versione a sei posti, due anteriori e due posteriori più due strapuntini ricavati nel pianale di carico, adatti però solamente a dei bambini. La Familiare di Carlo è in condizioni eccezionali: conservata in tutte le sue parti, ha avuto solo bisogno di essere riverniciata nel colore originale verde medio pastello. Carlo l'ha acquistata quest'anno e ne è molto orgoglioso: "Si tratta di uno dei primi esemplari costruiti, essendo stata immatricolata il 10 aprile del 1954, quindi un mese dopo il lancio del modello, ed è una delle pochissime sopravvissute in Italia nella configurazione a sei posti. Per poter circolare ho dovuto però aggiornare le luci e montare dei ripetitori laterali sui parafranghi anteriori, così come prescrive il Codice della Strada".

ORIGINI TOSCANE

La targa è quella originale FI 70759 e risale a quando la vettura venne venduta dalla concessionaria Fiat Checcacci di Prato, azienda nata nel 1937 e ancora in attività, al primo proprietario, un rappresentante di lane che la usava per visitare la clientela. La Casa torinese, all'epoca, cercava tuttavia di promuovere questo modello anche come veicolo di svago. Nel depliant di presentazione (1954) era infatti scritto: "Vettura praticissima sia per famiglia con bambini sia per chi debba servirsi di questa elegante automobile anche per trasportare cose diverse. La famiglia stessa può avere questa necessità; così come il commerciante, l'e- 

Questa versione della 1100/103 Familiare, con sei posti suddivisi su tre file, anche se gli ultimi due sono strapuntini per ragazzi, è oggi davvero rara



sercente, l'utente di campagna, lo sportivo. Ci stanno gli strumenti della caccia, della pesca, dello sci, del campeggio. La 1100 Familiare moltiplica le convenienze pratiche d'impiego della berlina". L'esemplare di Morlacchi è in condizioni eccellenti non solo a livello di carrozzeria, ma anche di meccanica, come abbiamo potuto constatare durante la ricerca delle location per il servizio fotografico in provincia di Bergamo, tra il fiume Adda e il villaggio storico di Crespi d'Adda.

Per avviare il motore occorre girare la chiave sul cruscotto per stabilire il contatto e, se la temperatura è bassa, anche tirare il pomello dello starter prima di quello

dell'avviamento. Entrambi sono collocati nella plancetta centrale insieme all'acceleratore a mano. Il quattro cilindri di 1,1 litri, versione ammodernata di quello montato in precedenza sulla 1100 E del 1949, che a sua volta derivava da quello della 508 C d'anteguerra, gira subito rotondo e regolare. La sua discendenza è di per sé garanzia di robustezza e longevità, qualità alle quali abbina anche doti di prontezza nella ripresa, apprezzabili nell'uso quotidiano. Il cambio è a quattro marce, ha la consueta leva al volante e si dimostra subito pratico e maneggevole anche per chi non vi è abituato.

La posizione di guida è, come si diceva una volta, turistica, ovvero con il gran-

de volante quasi verticale e il sedile, che su questo esemplare è singolo (sulla gran parte delle 103 c'è invece la panchina unica), un po' basso ma comodo. Nel traffico di oggi la 1100 si dimostra ancora attuale, non tanto per la velocità massima, che è di poco superiore ai 110 km/h, quanto per l'elasticità e la disponibilità del motore a riprendere anche da bassi regimi e con le marce alte.

FRENARE CON CAUTELA

Naturalmente abbiamo adottato una guida più che tranquilla, ma la sensazione di sicurezza in curva che abbiamo riscontrato è stata più che buona. Quattroruote, nella prova su strada della berlina model-

C'è posto per sei

Nel disegno tratto dal depliant dell'epoca la configurazione a sei posti (sotto). La velocità di crociera si attesta sui 100 km/h (in basso). I sedili anteriori, su questo esemplare, sono separati e non a panchina (nella pagina a fianco).



lo 103/E pubblicata sul numero di aprile del 1956, espresse tuttavia qualche perplessità: "Specialmente in curva stretta si percepisce una derapata ridotta, ma non annullata, e in rettilineo alle alte velocità, e con solo il guidatore sulla vettura, si ha la sensazione di una aderenza non totale al retrotreno".

Le sospensioni si rivelano morbide al punto giusto; se vogliamo proprio muovere un appunto alla Familiare, questo riguarda i freni. I quattro tamburi risultano infatti appena adeguati al peso della vettura e, se non perfettamente regolati, quando si decelerano con decisione fanno tirare la vettura a destra o a sinistra alternativamente. Anche Quattroruote se ne lamentò: "Facili a sregolarsi, i freni mal sopportano un uso prolungato e alla fine di una discesa il pedale affonda senza dare una frenata apprezzabile...". Carlo però fa un uso solo turistico della sua 1100 e questo difetto lo avverte relativamente.

Meglio comunque apprezzare la modularità del sedile posteriore che, una volta ribaltato (un'operazione che si compie in pochi secondi), offre un piano di carico di circa 1,5 metri quadri, oltre alla possibilità di disporre di due seggiolini per il trasporto di bambini o di un adulto seduto di traverso. Allora ben poche vetture offrivano questa peculiarità. Onore al merito della Fiat per averci pensato con anticipo sui tempi.

↓ CARATTERISTICHE

Motore Ant. longitudinale - 4 cilindri in linea
Alesaggio 68 mm - Corsa 75 mm
Cilindrata 1089 cm³
Rapporto di compressione 6,7:1
Potenza 36 CV a 4400 giri/min
Coppia 7 kgm a 2500 giri/min
Valvole in testa
Un carburatore invertito
Weber "32DR10" o Solex "30-32 BI"
Accensione a spinterogeno
Lubrificazione forzata, coppa 2,7 litri
Raffreddamento ad acqua
Impianto elettrico 12 V, batteria 28 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
Cambio a 4 marce (1^a non sincronizzata)
Leva di comando al volante
Frizione monodisco a secco
Rapporto al ponte 10/43
Pneumatici 5.60-14.

Corpo vettura Station wagon 5 porte, 6 posti
Carrozzeria portante in acciaio
Sospensioni ant. a ruote indipendenti, bracci trasversali, molle elicoidali
Sospensioni post. a ponte rigido, balestre semiellittiche longitudinali
Ammortizzatori idraulici telescopici
Barre stabilizzatrici
Freni a tamburo, comando idraulico
Freno a mano sulla trasmissione
Sterzo a vite e rullo
Serbatoio carburante 40 litri.

Dimensioni e peso Passo 2340 mm
Carreggiata ant./post. 1230/1212 mm
Lunghezza 3745 mm
Larghezza 1458 mm
Altezza 1490 mm
Peso a vuoto 850 kg.

Prestazioni Velocità 115 km/h
Consumo medio 8 l/100 km.



DA PRENDERE AL VOLO

SPORTIVA ACCESSIBILE

Prodotta in serie in un quarto di milione di esemplari (è stata la più venduta negli anni Novanta), questa coupé tedesca abbinava aerodinamica eccellente, prestazioni elevate e prezzo competitivo. A 25 anni dal lancio è un oggetto di culto tanto quanto altre sportive di ben più alto lignaggio

Testo di **Marco Di Pietro**





Al Salone di Francoforte del 1989, dopo mesi di indiscrezioni, la Opel presenta una nuova coupé a 4 posti veri: la Calibra. La linea è caratterizzata da un'aerodinamica eccellente (C_x 0,26) e le motorizzazioni disponibili sono due: un due litri a iniezione da 115 CV e lo stesso quattro cilindri ma con testata a 16V da 150 CV. Quest'ultima versione è acquistabile anche con trazione integrale. La meccanica deriva dalla Vectra, dunque è robusta, collaudata e affidabile. Il prezzo d'attacco, meno di 30 milioni di lire, è incredibilmente accessibile. A Rüsselsheim pensano di farne al massimo 20.000 l'anno per un lustro o poco più. Invece la Calibra rimane in listino per quasi un decennio e le catene di montaggio tedesche dello stabilimento principale sono immediatamente saturate da una

domanda più che tripla. Al punto che i vertici della Casa tedesca sono costretti ad aggiungere una linea di produzione presso la fabbrica Valmet Automotive in Finlandia (dove più tardi si costruiranno anche le Saab Cabriolet e le Porsche Boxster). Nel 1991, il secondo anno di produzione a regime, vengono costruite oltre 90.000 Calibra.

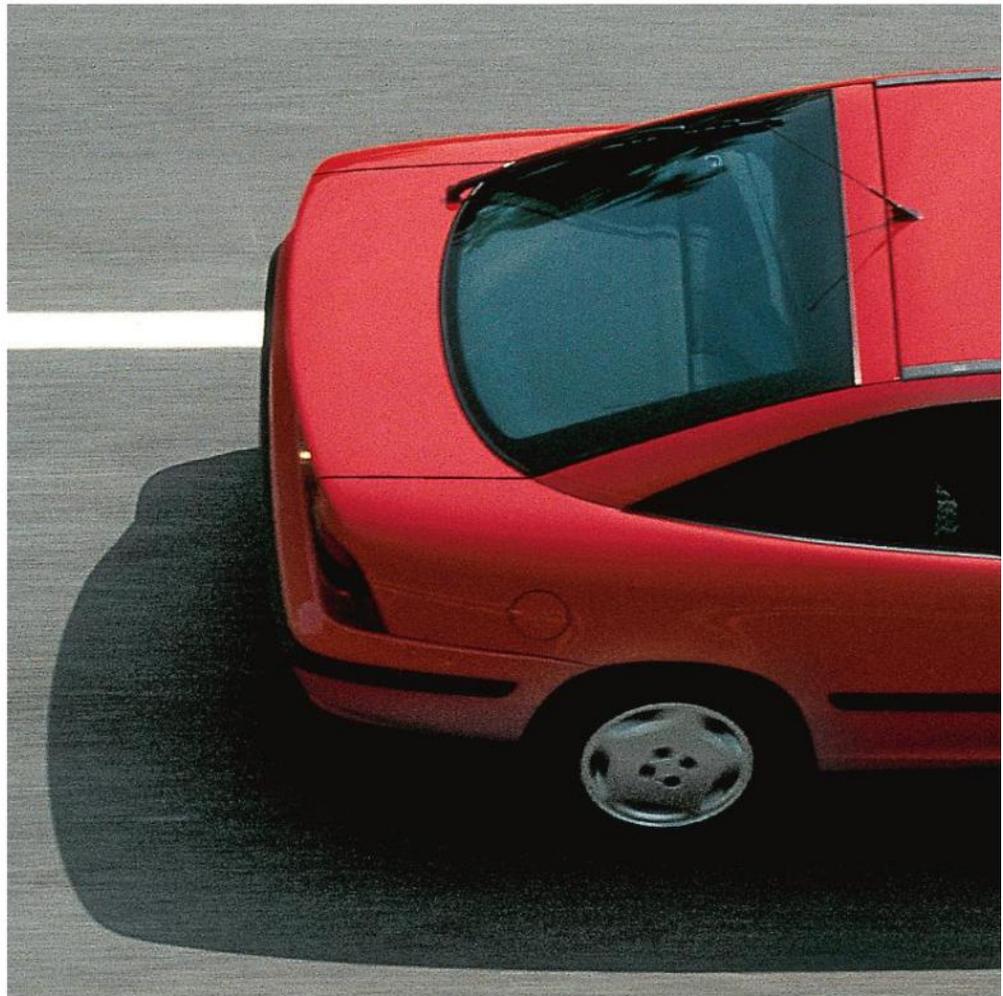
La gamma si allarga presto con la versione top di gamma, la 2.0i 16V Turbo 4x4, una vera granturismo da 204 CV che ha una velocità massima che sfiora i 250 km/h. In seguito (1994) arriva un aggiornamento stilistico (è un modesto restyling) con i nuovi motori Ecotec: 2.0 16V da 136 CV e 2.5 V6 da 170 CV. La produzione termina nel 1997 dopo 238.647 esemplari (130.000 dei quali 2.0i e 60.000 2.0i 16V), anche se la Calibra rimane in listino ancora per qualche mese del 1998.

Quest'anno la sportiva tedesca è sotto i riflettori per le sue nozze d'argento col mer- ➔



Quattro posti veri

La Calibra offre una buona abitabilità anche per quattro adulti: lo spazio del divanetto posteriore è eccellente per una due porte sportiva. Ottima la dotazione di serie, che integra persino un computer di bordo. Le finiture sono di buona qualità, anche se per avere l'interno in pelle occorre rivolgersi alla serie speciale Color Edition, che ne è dotata di serie.



↳ cato, ma gli appassionati l'hanno già riscoperta da tempo. Anzi, il suo successo non si è mai affievolito: la Calibra è quindi una delle sportive accessibili da sempre nel mirino dei collezionisti e soprattutto dei patiti per le elaborazioni. Esistono una miriade di preparatori per il suo tuning, sia estetico sia tecnico, soprattutto in Germania. E qualche decina di sodalizi sparsi in ogni parte del globo. La Calibra, infatti, è stata una vera e proprio world car, perché venduta in Gran Bretagna col marchio Vauxhall, in Australia con quello Holden e in altri Paesi come Chevrolet.

Al compimento del ventesimo anno d'età (che in Italia è stato nel 2010, poiché le prime importazioni avvennero nel settembre del 1990), la sportiva di Rüsselsheim è entrata a pieno titolo nel novero delle auto storiche. E quindi è stata presa in considerazione anche dagli appassionati di youngtimer. Quali sono le versioni su cui puntare? Sicuramente le più prestazionali sono quelle che riserveranno

PRO...

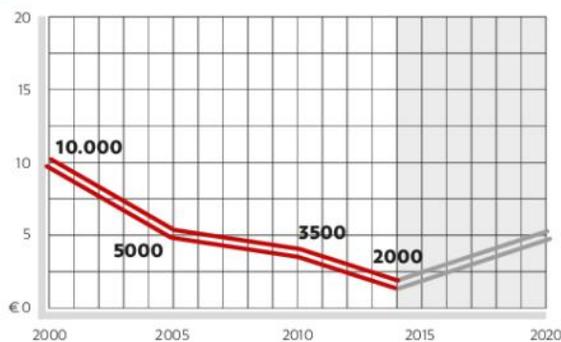
- Linea di grande impatto
- Prezzi ridicoli
- Ampia disponibilità di esemplari
- Rivalutazione garantita
- Prestazioni elevate

...E CONTRO

- Rivalutazione lenta
- Produzione elevata
- Molti gli esemplari sfruttati
- Difettosità della testata 16V
- Molti gli esemplari non originali



VALORE NEL TEMPO



Da 2000 a 4000 euro: questo il range delle attuali valutazioni. Quotazioni che sono destinate a crescere già entro un paio d'anni. Va detto che, a causa degli alti volumi di produzione, questa sportiva tedesca non raggiungerà mai quotazioni elevate, ma è sicuramente da annoverare tra le sportive più classiche e importanti degli anni Novanta. I prezzi a cui si riferisce il grafico qui sopra sono quelli della 2.0i 16V. Per le Turbo 4x4 l'attuale valore di riferimento è di 4000 euro. In prospettiva la rivalutazione più ampia riguarderà le versioni sovralimentate e le rare 2.5 V6, che sono attualmente quotate appena 3000 euro.

TURBO E INTEGRALE

Al debutto in Italia nel maggio del 1992, la versione più sportiva della Calibra fece sensazione: era un'auto dal prezzo contenuto (sotto i 50 milioni di lire), ma che andava quanto, se non di più, di una granturismo da 100 milioni. Sofisticata e ben accessoriata, la Turbo aveva la trazione integrale a ripartizione variabile e accelerava da 0 a 100 km/h in poco più di 6 secondi. Ebbe un successo notevole anche in Italia, al punto da surclassare nelle vendite sportive ben più celebrate. Oggi è piuttosto ricercata, anche se chi si accinge ad acquistarne un esemplare farà bene a controllare l'efficienza del sistema 4x4, che a volte presenta difetti di usura.



↓ LA TECNICA

UNA VECTRA IN VERSIONE COUPÉ

➤ le maggiori soddisfazioni, anche economiche: le Turbo (quotate attualmente 4000 euro) e le 2.5 V6 (il cui valore di mercato si aggira sui 3000 euro). Queste ultime, però, sono pressoché introvabili (secondo il Calibra Club Italia la Opel ne ha importate ufficialmente nel nostro Paese solamente 33 unità). Per chi non cerca le prestazioni assolute della versione sovralimentata, una 16V può anche bastare (a trazione anteriore oppure 4x4). Le valutazioni sono decisamente basse: 2000 euro per la 4x2 (il valore è identico a quello della 8V), 500 euro in più per la 4x4. Questi prezzi indicativi possono crescere del 50% in caso di esemplari da concorso (quindi fino a 6000 euro per la Turbo).

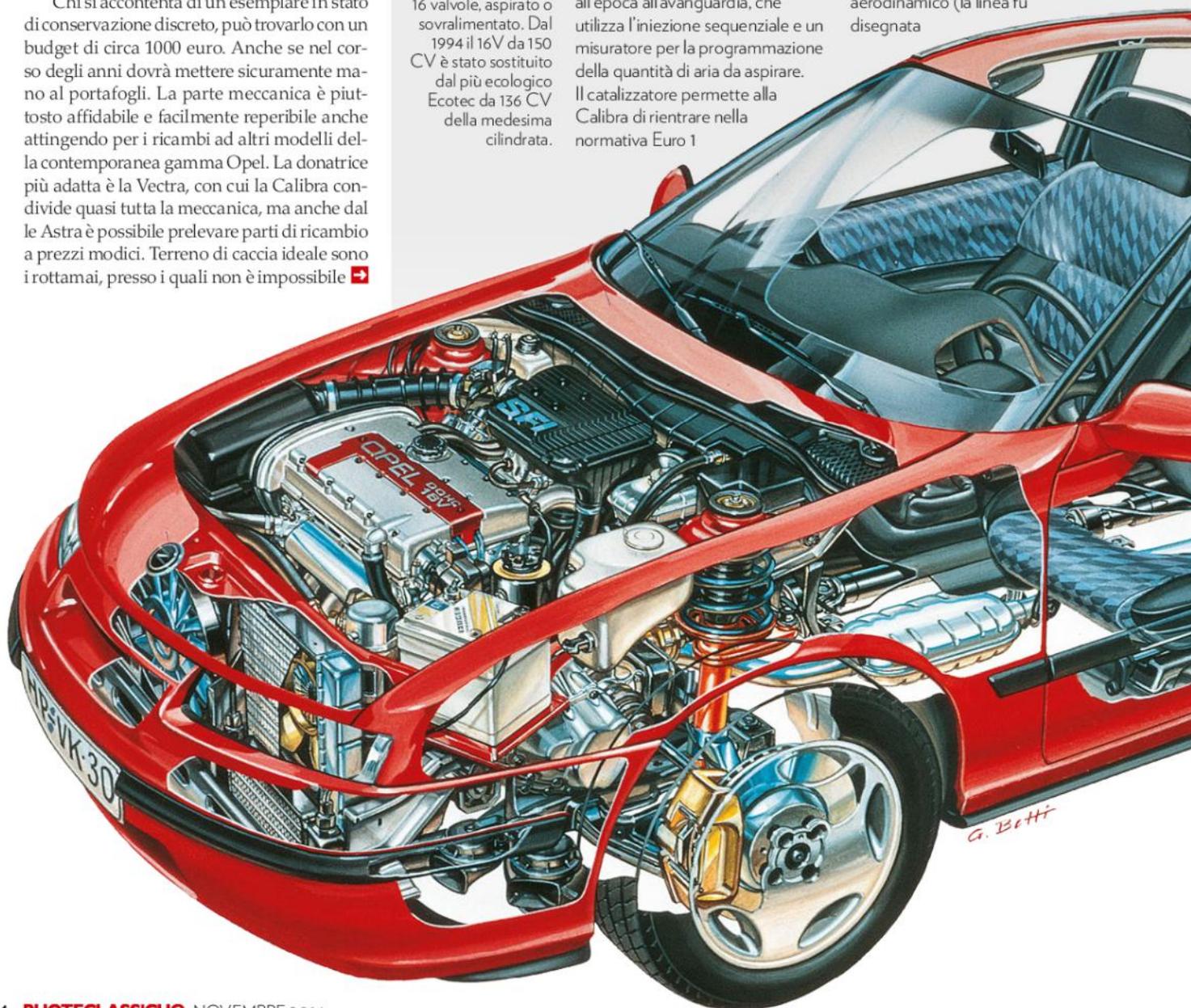
Chi si accontenta di un esemplare in stato di conservazione discreto, può trovarlo con un budget di circa 1000 euro. Anche se nel corso degli anni dovrà mettere sicuramente mano al portafogli. La parte meccanica è piuttosto affidabile e facilmente reperibile anche attingendo per i ricambi ad altri modelli della contemporanea gamma Opel. La donatrice più adatta è la Vectra, con cui la Calibra condivide quasi tutta la meccanica, ma anche dal le Astra è possibile prelevare parti di ricambio a prezzi modici. Terreno di caccia ideale sono i rottamai, presso i quali non è impossibile ➤

Tutt'avanti o 4x4

La Calibra era predisposta fin dall'origine per offrire l'alternativa della trazione integrale a quella anteriore. Il motore, per tutta la gamma salvo la 2.5 V6, è un quattro cilindri di due litri, con testata a 8 o a 16 valvole, aspirato o sovralimentato. Dal 1994 il 16V da 150 CV è stato sostituito dal più ecologico Ecotec da 136 CV della medesima cilindrata.

La Calibra utilizza il pianale, il motore e gli organi meccanici della berlina Vectra. Il motore è l'apprezzato 4 cilindri di 1998 cm³che, grazie alle 16 valvole, eroga la rispettabile potenza di 150 CV a 6000 giri, con un'ottima distribuzione della coppia lungo tutto l'arco di utilizzo: raggiunge una punta massima di 20 kgm a 4800 giri. Le punterie sono idrauliche e non necessitano di manutenzione. L'alimentazione è dotata di un sistema Bosch Motronic M2.5, all'epoca all'avanguardia, che utilizza l'iniezione sequenziale e un misuratore per la programmazione della quantità di aria da aspirare. Il catalizzatore permette alla Calibra di rientrare nella normativa Euro 1

(Euro 2 le Ecotec 136 CV a partire dal 1996). Il motore è montato in posizione anteriore trasversale ed è abbinato a un cambio a 5 marce (6 sulla Turbo 4x4). Le sospensioni sono indipendenti: davanti con schema McPherson, dietro con bracci obliqui, molle e ammortizzatori separati. L'assetto è rigido, con barre stabilizzatrici all'avantreno e al retrotreno. I freni sono a disco, con ABS di serie. Lo sterzo è servoassistito. Da notare, oltre allo stile molto gradevole ed efficace dal punto di vista aerodinamico (la linea fu disegnata



↓ IL CLUB

100 SOCI E 1600 FAN

dallo stilista della Opel Wayne Cherry), che la carrozzeria fa un intenso utilizzo di materiali sintetici leggeri, che contribuiscono a mantenere il peso al di sotto dei 1200 kg. La leggerezza, assieme all'aerodinamica, è una delle caratteristiche che consentono alla Calibra, già nella versione da 150 CV, una punta di velocità massima eccellente: quasi 225 km/h.

Il Calibra Club Italia ha quasi 12 anni di vita. Le prime iniziative per formare un sodalizio dedicato alla sportiva Opel risalgono infatti al 2003. Il club è molto attivo nell'organizzazione di eventi dedicati ai soci e nel fornire documentazione, informazioni sulla storia e sulla tecnica dell'auto, anche grazie a un portale dedicato e a un forum di discussione che conta ben 1600 iscritti. Il presidente del club è Federico Rosso e l'indirizzo web è www.calibraclub.it. Per gli iscritti ci sono numerosi vantaggi: l'accesso ad aree informative riservate nel sito, possibilità di assicurazioni a tariffe agevolate con sconti fino al 70%, sconti per la partecipazione a raduni ed eventi in pista. Il prossimo meeting è previsto dal 6 all'8 dicembre a Rimini. Per informazioni sull'evento, si può contattare Pino Da Siena al 349 0908777.

GAMMA COLORI

TINTE PASTELLO

Bianco Ghiaccio
Rosso Flame

TINTE METALLIZZATE

Nero Diamond
Argento Star
Grigio Smoke
Blu Spectral
Verde Forest

I RICAMBI

Proiettore anteriore	€ 280,00
Faro posteriore	170,00
Pastiglie freni ant.	80,00
Dischi anteriori	180,00
Set 4 pneumatici 205/55VR15	400,00
Set 4 cerchi in lega (usati)	300,00
Cofano anteriore (usato)	150,00
Portiera completa (usata)	250,00
Paraurti anteriore (usato)	100,00
Paraurti posteriore (usato)	100,00
Parabrezza (usato)	270,00



Bagagliaio generoso

Agevolato dalla presenza del portellone, il bagagliaio della Calibra consente di caricare valigie anche per quattro persone (a destra). Il motore 16V di due litri di cilindrata ha un'erogazione sportiva (sopra a destra).

IMMATRICOLAZIONI CALIBRA IN ITALIA

Modello	Motore	N° cilindri	CV	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
2.0I	2.0	4	115	-	2456	5768	2850	1505	1156	433	-	-
2.0I 16V 136 CV	2.0	4	136	-	-	-	-	194	207	295	332	154
2.0I 16V 150 CV	2.0	4	150	780	2374	3810	1385	710	-	-	-	-
Turbo 16V 4x4	2.0	4	204	-	-	543	834	1358	306	128	-	-
2.5I V6 24V CAT	2.5	6	170	-	-	-	-	-	3	19	11	-

→ imbattersi in esemplari di Calibra discretamente conservati. C'è da osservare, inoltre, che la rete dei concessionari Opel dispone ancora di buona parte dei ricambi originali nuovi, a prezzi piuttosto contenuti, poiché è nella politica della Casa la competitività dei costi post-vendita.

I difetti principali del modello riguardano la testata dei motori a 16 valvole (esclusi gli Ecotec). Nelle Turbo, in particolare i primi esemplari prodotti, il problema riguardava la lubrificazione. Negli aspirati, invece, le camere di raffreddamento: un problema di origine progettuale, poi risolto dalla Cosworth che aveva disegnato la testata. Cagionevoli le pompe elettriche della benzina (che non sopportano l'utilizzo di carburante di cattiva qualità) e l'alternatore che getta la spugna attorno ai 150.000 km. Qualche rottura del cambio a sei marce delle prime Turbo. Nelle 4x4 il giunto viscoso può non essere longevo. Più affidabili i 16V della seconda generazione (gli Ecotec), che tra l'altro consumano meno. Sono, però, nettamente meno vivaci.

Sempre nelle Turbo 4x4, il sistema di trazione integrale a ripartizione variabile elettropneumatica è soggetto a rotture costose a causa dell'interruzione del flusso dell'olio nel ripartitore. Il sistema prevede anche a "staccare" la trasmissione dall'asse posteriore in frenata, per evitare incompatibilità con l'ABS. **R**

Scarico sportivo

Oltre che per la targhetta di identificazione posta sul lato sinistro del portellone, le versioni a 16 valvole sono riconoscibili per il doppio terminale di scarico. La linea è ancora oggi moderna e gradevole.

↓ RILEVAZIONI

Velocità massima

Dichiarata	223 km/h
Effettiva	224,873

Accelerazione

Km/h	secondi
0-60	3,6
0-80	5,8
0-100	8,3
0-120	11,5
0-140	15,4

Ripresa in V

Km/h	secondi
70-80	3,8
70-100	10,1
70-120	16,6
70-140	23,5

Consumo

Km/h	km/litro
80	18,7
100	16,0
120	13,7
140	11,9
160	10,4

Frenata

Km/h	metri
60	17,9
100	41,8

↓ CARATTERISTICHE

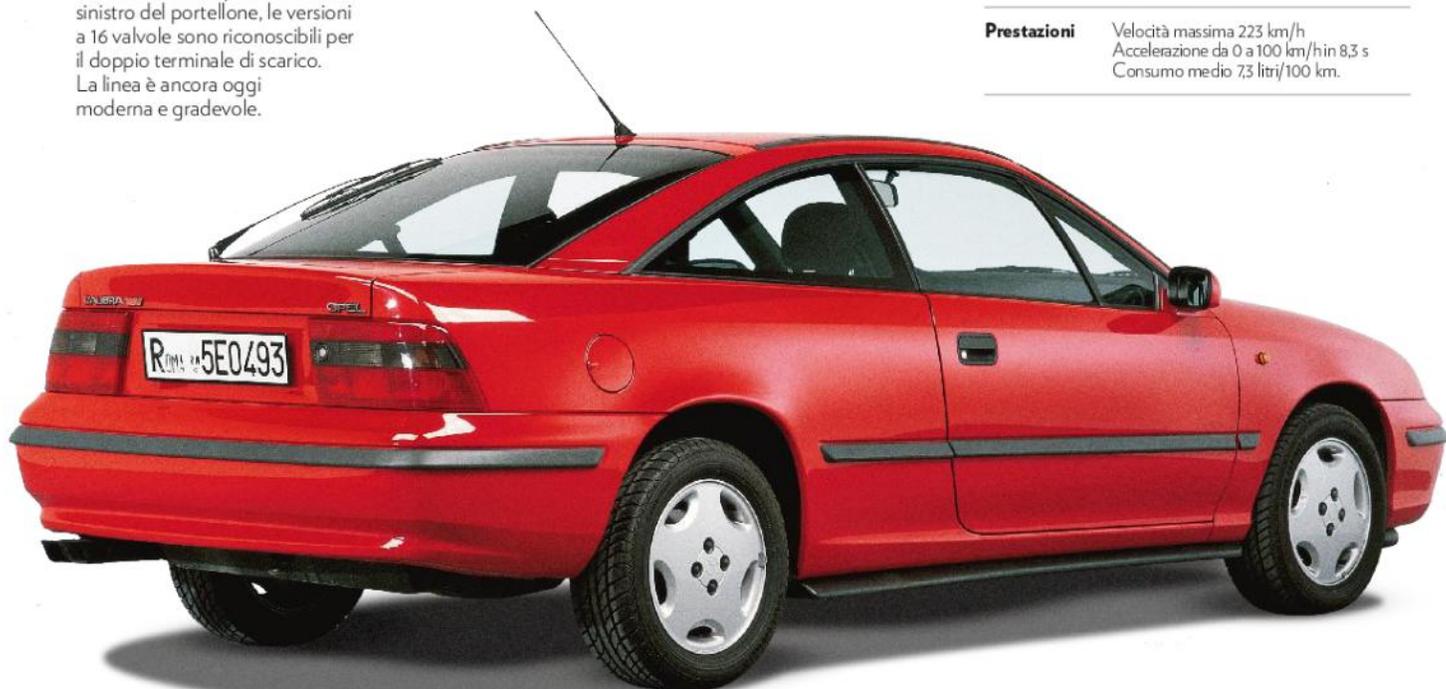
Motore Anteriore, trasversale - 4 cilindri in linea
 Alesaggio 86 mm
 Corsa 86 mm
 Cilindrata 1998 cm³
 Rapporto di compressione 10,5:1
 Potenza 150 CV a 6000 giri/min
 Coppia massima 20 kgm a 4800 giri/min
 Distribuzione a due alberi a camme in testa, 4 valvole per cilindro
 Iniezione elettronica multipoint
 Bosch Motronic M2.5
 Euro 1
 Lubrificazione forzata a carter umido
 Capacità carter 4,3 litri
 Raffredd. ad acqua a circolazione forzata
 Capacità radiatore 11 litri
 Impianto elettrico a 12 V, batteria 60 Ah.

Trasmissione Trazione anteriore
 Cambio manuale a 5 rapporti
 Leva comando centrale
 Rapporto finale: 3,550:1
 Frizione monodisco a secco
 Pneumatici 205/55 VR 15
 Cerchi in lega da 6,0J x 15.

Corpo vettura Coupé 3 porte, quattro posti
 Scocca portante
 Sosp. ant. a ruote indipendenti, bracci trasversali con montante telescopico (schema McPherson), molle elicoidali, barra stabilizzatrice
 Sosp. post. a ruote interconnesse, bracci longitudinali, molle elicoidali, barra stabilizzatrice
 Ammortizzatori idraulici
 Freni a disco, anteriori autoventilanti, sistema antibloccaggio ABS
 Sterzo a cremagliera, servosterzo idraulico
 Serbatoio carburante 65 litri.

Dimensioni e peso Passo 2600 mm
 Lunghezza 4492 mm
 Larghezza 1688 mm
 Altezza 1320 mm
 Peso in ordine di marcia 1195 kg
 Capacità bagagliaio da 300 a 980 litri.

Prestazioni Velocità massima 223 km/h
 Accelerazione da 0 a 100 km/h in 8,3 s
 Consumo medio 7,3 litri/100 km.



Il motore è una delle carte migliori della Calibra 16V: può essere sfruttato dai 2500 giri fino al limite della zona rossa (7000 giri). Il timbro di voce è alto e metallico



LA PAGELLA

Fascino ***	Prezzo *****	Costo di gestione ****	Uso quotidiano *****	Affidabilità ****	Ricambi ****	Attività dei club *****
Una delle più gradevoli coupé degli anni Novanta. Ha un marchio che, nell'ambito delle sportive di fascia media, ha una bella tradizione. E può vantare prestazioni di livello assoluto.	Da 1000 a 4000 euro si può comprare qualsiasi versione, anche le pur sofisticate Turbo 4x4 da 250 km/h. Cifre così basse non possono che attirare gli appassionati: per questo sono destinate a salire.	Consuma pochissimo carburante e si ripara con facilità a prezzi accettabili. La manutenzione straordinaria è limitata: un buon controllo prima dell'acquisto eviterà sorprese nel futuro.	Un'auto moderna a tutti gli effetti, che può sostituire (blocchi del traffico permettendo) qualsiasi vettura di oggi. Il divertimento è assicurato sette giorni su sette e il confort buono.	Qualche noia alla testata (lubrificazione e raffreddamento) e, nelle 4x4, il giunto viscoso che fa i capricci. Niente di irreparabile perché, rispetto alle concorrenti, i costi di ripristino sono modesti.	Un'auto che non crea problemi. Chi vuole risparmiare può mettersi a caccia di ricambi presso gli sfasciacarrozze. Numerose le parti in comune con altri modelli Opel, come la Vectra.	Il Calibra Club Italia è uno dei sodalizi più attivi e aiuta a reperire i ricambi. Anche all'estero la Calibra è oggetto di culto, quindi c'è la possibilità di partecipare a raduni internazionali.



SUCCESSO CONFERMATO

PADOVA, È ANCORA RECORD

Ogni anno il Salone più importante di questo settore stabilisce nuovi primati: di presenze e di prezzi, che continuano a lievitare anche a causa della massiccia presenza di stranieri, tedeschi in particolare, che sembrano non badare a spese. Molte le Case presenti in veste ufficiale. Noi di Ruoteclassiche abbiamo inaugurato nuove iniziative

Testo e foto di **Alfredo Albertini**

Dove siamo, a Techno Classica di Essen o ad Auto e Moto d'Epoca di Padova? La domanda ci è sorta spontaneamente mentre passeggiavamo nei padiglioni della Fiera sentendo parlare quasi esclusivamente tedesco. Perché, vuoi per la crisi, vuoi perché in Germania la passione per le automobili italiane è sempre molto forte, da Amburgo, Monaco o Berlino sono scesi davvero in tanti. "Comprano soprattutto le Alfa Romeo", ci spiega un commerciante del settore, "ma anche le Porsche. Da loro infatti ci sono esemplari molto sfruttati mentre qui da noi il cliente le acquista e poi ci fa poca strada. Così anche dopo vent'anni ci sono delle 911 come nuove".

Complessivamente, secondo gli organizzatori, hanno calcato le scene della Fiera ottantamila visitatori, seimila più dell'anno scorso. Un bel successo, non c'è che dire,

per il Salone più importante del nostro Paese e per uno dei più attesi della stagione in Europa. Per questa trentunesima edizione, svoltasi dal 23 al 26 ottobre, era più numerosa del solito la presenza delle Case ufficiali: Alfa Romeo, Abarth, Aston Martin, Audi, BMW, Ferrari (attraverso i due musei, quello di Modena e quello di Maranello) Maserati, Mercedes-Benz, Peugeot, Porsche, Tesla, Toyota, Volkswagen e Volvo.

LA PRIMA VOLTA IN FIERA

Per alcune di esse, come Volvo, è stato il battesimo, a testimonianza di quanto sia importante l'heritage per rafforzare il marchio e accrescere la fedeltà del cliente. Lo ha ricordato anche il patron di Auto e Moto d'Epoca, Mario Baccaglioni: "La scelta di affiancare i modelli di ultima generazione con le vetture che hanno fatto la storia dell'automobile si è rivelata vincente", ha dichiarato, "perché ci sono appassionati che amano le quattro ruote anche per il mito che ogni

marchio porta con sé". Ma vediamo qualche altro numero dell'evento: 2000 espositori, il 30% dei quali vengono dall'estero e ben 4000 vetture in vendita.

Questa è forse l'arma vincente di Padova, perché in nessun'altra Fiera c'è una scelta così ampia e in grado di soddisfare qualunque portafogli, da poche migliaia di euro fino a oltre un milione (una Miura S era offerta a 1.350.000 euro). La visita ai vari padiglioni ci ha dato modo di osservare le tendenze del mercato, con modelli presenti in quantità importanti e altri praticamente assenti, per non dire scomparsi. Tra quelli che continuano a essere molto richiesti e con quotazioni in crescita c'è sicuramente l'Alfa Romeo Giulia berlina, i cui prezzi lievitano di anno in anno e, specialmente per le versioni TI e Super, raggiungono, quando non superano, ventimila euro.

Sul fronte delle Porsche, hanno prezzi sempre alti ma stabili le 356, mentre le 911, anche degli anni Ottanta, sono sempre 



I musei e i privati

Lo stand ufficiale Alfa Romeo, con in primo piano una Giulietta Sprint (a sinistra); alcune Porsche 911 degli anni Ottanta (al centro); una Citroën 2 CV Charleston, la versione più richiesta dell'utilitaria francese, offerta sui 9000 euro.



 LE SCELTE DELLA REDAZIONE

COSA COMPRARE CON 20.000 EURO

Delle quattromila automobili esposte non erano moltissime quelle offerte in vendita a circa ventimila euro, una cifra né alta né bassa, ma che può costituire un buon punto di partenza per investire in questa passione. I redattori di Ruoteclassiche si sono perciò sguinzagliati nei vari padiglioni alla ricerca dell'ipotetica auto dei loro sogni. A volte i prezzi erano superiori al loro teorico portafogli, ma bisogna dire che, insistendo con un po' di abilità, si sono visti concedere sconti anche ragguardevoli, come nel caso della Fiat 500 passata da 30.000 a 20.000 euro.

ALFREDO ALBERTINI ROLLS-ROYCE SILVER SPUR - 1986

Al prezzo di una Fiat 500 L o di una VW Golf ci si portava a casa questa splendida berlina britannica in un elegantissimo Royal Blue. Si trattava di un esemplare in condizioni pari al nuovo, con appena 54.000 km e targhe italiane. Ha avuto un solo proprietario (un agente immobiliare di Milano).



MAURIZIO SCHIFANO JAGUAR MK 2 3.4 LITRE - 1966

Colore verde pastello, ruote a disco anziché a raggi, guida a destra e poi la recente ritargatura in Italia. Perciò per questa "gattina", dalla verniciatura ancora luccicante, chiedevano solo 19.900 euro. La grande occasione per chi non voleva la solita MK 2. Davvero da non perdere.



ALESSANDRO BARTELETTI LOTUS ELAN +2 - 1971

Mi guardo intorno e vedo più Miura che Giulia: ci vorrebbe almeno uno zero in più per togliersi uno sfizio in questa Fiera. Punto allora su qualcosa di più "esotico". Ecco, al pad. 6, quello dei privati: una Lotus Elan +2 del '71, gialla, originale, 70.000 km. A 20.000 euro e con un pieno viene via...



MARCO DI PIETRO CHEVROLET CORVETTE C4 - 1992

Una Corvette C4 gialla suscita in me un'attrazione irresistibile: a prima vista è in ottimo stato; il prezzo, un po' più alto rispetto alla quotazione di Ruoteclassiche (15.000 euro, contro una richiesta di 19.500) è trattabile. Peccato, tornerà a pagare il bollo... E non saranno bruscolini!



RICCARDO TOSI RANGE ROVER 3900 V8 - 1993

Sono riuscito a "spendere" solo 14.000 euro per una Range Rover del 1993 in livrea Alpine White. Si tratta di una delle ultime 5 porte passo corto con motore di 3,9 litri a benzina. I chilometri sono 260.000, ma la meccanica è stata revisionata e mi aspetterei di farne altrettanti senza grandi problemi.



GAETANO DEROSA FIAT 500 N - 1957

La trattativa partiva da una cifra molto più alta: ben 30.000 euro. Poi, dopo una discussione durata circa un'ora, il proprietario era propenso a vendere una delle prime Fiat 500, perfettamente restaurata sia di meccanica sia di carrozzeria, a circa 20.000 euro, "purché in contanti"...



 più richieste. Le versioni del decennio precedente, come le S e T, specie con motore di 2,4 litri, puntano ormai verso il traguardo dei 50.000 euro.

BOLLA SPECULATIVA?

Alcuni esperti del settore ritengono tuttavia che i prezzi non potranno salire ancora molto e che ci sono commercianti che li mantengono alti perché hanno comprato a cifre importanti e, se svendono, rischiano di chiudere. Il fatto certo è che, a fine Fiera, i cartelli "venduto" erano molti e questo è certamente un aspetto positivo.

Tornando ai modelli più richiesti abbiamo visto molte Fiat 500 (le versioni anni 70 erano sui 7000 euro) e meno Fiat 600 (quelle poche che c'erano erano offerte sui 5-6000 euro in condizioni perfette), molte Range Rover prima serie (40.000 euro quelle rifatte a nuovo, 20.000 quelle "usate") e poche Lancia Fulvia Coupé. Il modello della Casa di Chivasso sembra in sofferenza (a parte le HF e le versioni da competizione) così come un po' tutto l'universo di questa marca, anche a seguito delle dichiarazioni di FCA sul suo futuro.

Per un vero appassionato di auto storiche le occasioni quindi sono interessanti. Con meno di diecimila euro ci si può portare a casa una bellissima Appia seconda o terza serie o una Flavia in condizioni da concorso. E che l'auto d'epoca sia un buon investimento, se pagata il giusto prezzo, non è una novità, come ha ricordato ancora Baccagliani. "Il prezzo può partire da poche migliaia di euro e il valore crescere nel tempo, attirando nuove generazioni di collezionisti. Non importa essere al volante di una Ferrari o di una Fiat 127, quello che conta è l'emozione di guidare un'auto storica". Per gli appassionati di auto "medie" un'occasione ghiotta è stata fornita dalla Volkswagen, 



L'importante è esagerare

La Lamborghini Miura è certamente una delle supercar del passato più ambite e la sua quotazione spazia tra i 600 e gli 800.000 euro. Ma per questo esemplare la richiesta era davvero eccessiva: 1.350.000 euro.

TUTTI INSIEME A PARLARE DI STORICHE

Si è parlato anche di soldi e passione a Padova, un argomento che lo speciale "Affari&Mercato", allegato al numero di ottobre di Ruoteclassiche, ha reso di grande attualità. A discuterne Marco Di Pietro, uno degli autori; Mario Baccaglioni, patron di Auto e Moto d'Epoca; Eugenio Franzetti, direttore Relazioni Esterne di Peugeot Italia; Stefano Pasini, giudice del Concorso di Eleganza di Villa d'Este; Marco Makaus, consigliere delegato 1000 Miglia, e David Giudici, direttore di Ruoteclassiche. Non possiamo riportare il contributo dei vari partecipanti, ma chi è interessato può trovare una sintesi sul sito di Ruoteclassiche digitando <http://goo.gl/8vy7i8>. Una lettura consigliata non solo a quanti considerano inconciliabile il binomio "Denaro&passione", ma anche a coloro che desiderano chiarirsi le idee sul futuro del collezionismo. Soprattutto se verrà approvato il ripristino del bollo per le auto da venti a trent'anni, come previsto dalla Legge di Stabilità.

Gilberto Milano



ALESSANDRO BARTELETTI

ANNIVERSARI 100 ANNI MASERATI

Il successo commerciale che la Casa del Tridente (vedi i 100 anni del marchio a pagina 52) sta riscuotendo in questi ultimi mesi è anche merito del traino offerto da un'occasione eccezionale, il compimento dei primi cento anni di attività della marca fondata a Bologna il 14 dicembre del 1914. Dodici anni dopo fece la sua comparsa la prima vettura a portare il nome Maserati, la Tipo 26 a otto cilindri con motore sovralimentato di 1,5 litri. Essa esordì alla Targa Florio del 1926 classificandosi al nono posto assoluto con Alfieri Maserati al volante, affiancato da Guerino Bertocchi. A Padova erano esposte alcune vetture d'eccezione (a destra): la Mistral spider (1964-1970), la A6 GCS berlina (1954-55) e la Bora (1971-80). Erano affiancate dalla nuova Ghibli con motore V6 di tre litri e potenze da 250 a 410 CV.



ANNIVERSARI 20 ANNI TOYOTA RAV4

La prima Rav4, acronimo di Recreational Active Vehicle 4x4, venne presentata al pubblico nel 1994 e diede il via a una nuova categoria di veicoli, i Suv compatti, oggi tanto di moda. Allo stand Toyota era esposta la prima serie, prodotta fino al 2000 (foto a destra), insieme a un esemplare per ciascuna delle generazioni successive. Al momento del lancio, la stima di vendite era di 4500 esemplari al mese tra tutti i mercati, ma gli ordini in poche settimane raddoppiarono.



ANNIVERSARI 40 ANNI PORSCHE 911 TURBO

Lo spazio che Stoccarda ha riservato anche quest'anno agli appassionati era davvero imponente e comprendeva modelli dei vari registri (356, 911, 914 e Transaxle). In più, si poteva ammirare una retrospettiva sui quarant'anni della 911 Turbo, di cui erano esposti alcuni esemplari in rappresentanza della sua evoluzione. Nella foto, un esemplare del periodo 1977-89, equipaggiato con il motore di 3,3 litri da 300 CV, cerchi da 16" e nuovo spoiler posteriore.



PRESENZE UFFICIALI VOLVO

Per la prima volta la Volvo Car Italia ha partecipato ad Auto e Moto d'Epoca e lo ha fatto con uno spazio dedicato ai modelli di ieri e di oggi. Tra i primi c'erano la PV 544 del 1965 utilizzata da Ivan Capelli alla Winter Marathon e una P1800 del 1964 (nella foto, accanto a una 1800 ES del 1970). In rappresentanza delle auto di oggi c'era la Concept Car Estate, attualissima interpretazione del concetto di shooting break.



PRESENZE UFFICIALI BMW

La Casa di Monaco è tornata a esporre a Padova e lo ha fatto presentando le sue ultime novità, tra cui la ibrida i8 da 362 CV. Il BMW Auto Club Italia ha messo invece in mostra alcuni esemplari vintage, come la 2002 TI del 1968 e la Z8 del 1999 (nella foto) disegnata da Chris Bangle e prodotta in 5700 esemplari, tutti con motore a otto cilindri a V di 90° di quasi cinque litri di cilindrata e potenza di 400 CV.



che ha portato a Padova, dalla collezione ufficiale di Wolfsburg, sette generazioni di Golf per i quarant'anni di questo modello, di cui sono stati venduti in tutto il mondo trenta milioni di esemplari. Vedere accanto all'altra tutta la famiglia a confronto era davvero un bello spettacolo.

Ruoteclassiche, dal canto suo, ha esposto nel suo stand la star del numero di ottobre, l'Alfa Romeo Disco Volante di Automobilismo Storico Alfa Romeo, ammiratissima dai nostri lettori e da tutti i visitatori, specie stranieri. Nel nostro stand c'era la possibilità di acquistare le varie pubblicazioni della

Dai musei ufficiali

La 300 SLR del 1955 ex Fangio nello stand Mercedes-Benz (a destra) e la Peugeot 205 T16 Evo 2 del 1985 del museo di Sochaux (sotto).



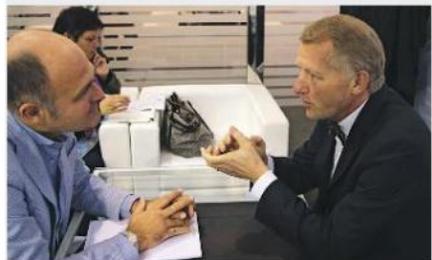
PORSCHE CLASSIC

100 CENTRI NEL MONDO

"Quest'anno ho percorso 5000 km con la mia 914/6, in Inghilterra prima e nella Foresta Nera poi. E l'ho fatto in tutta tranquillità, grazie al mio lavoro". A differenza di quanto si possa pensare sentendo queste parole, Felix Bräutigam, 47 anni, non ha passato l'inverno in garage a sistemare la sua Porsche. Da tre anni, infatti, il dottor Bräutigam è il vice presidente regione Europa della Porsche AG, ed è uno dei padri fondatori del progetto Porsche Classic che porterà 100 centri Porsche nel mondo a diventare Partner Classic. "In Italia", dice Bräutigam, "partiamo a inizio 2015 con due centri, Padova e Milano, destinati poi a crescere". L'idea parte dal fatto che circa il 70% delle Porsche costruite è ancora esistente. Per garantire la tranquillità dei 100.000 soci dei

Porsche club mondiali servono competenza, esperienza e ricambi (52.000 attualmente le referenze disponibili). "Il servizio che andremo a offrire coprirà dall'assistenza all'acquisto, con l'accesso alle informazioni del nostro archivio, che contiene le schede di ogni vettura costruita, dalla fornitura dei ricambi, nuovi o rigenerati alle indicazioni per la riparazione, anche effettuata dai tecnici che, per l'occasione, hanno seguito specifici corsi di formazione. Grazie al rapporto diretto con gli utilizzatori saremo pronti a soddisfare ogni esigenza, come la produzione di nuovi pezzi di cui si sono esaurite le scorte, o di particolari la cui mancanza impedisce un restauro completo". Il programma copre tutte le vetture, dalla 356 alla 911, senza dimenticare le 924, 944, 928, 968 e 914. "Per noi sono tutte uguali, alcune più ricercate, altre meno, ma non fa differenza. In tanti comprano il nuovo e poi, magari per caso, scoprono il mondo d'epoca, ma sovente accade anche il contrario. Poter essere al loro fianco, con la nostra competenza, e aiutarli a godere dell'utilizzo delle nostre auto è per noi motivo di orgoglio".

Massimo Delbò



ACI STORICO

IL RILANCIO

"Per offrire ai possessori di veicoli storici, alle istituzioni e al legislatore un nuovo paradigma sui veicoli d'epoca abbiamo dato vita ad Acì Storico, che accende sul settore una nuova luce, forte del know how e dell'esperienza dell'Acì, in grado di sgombrare il campo dalle pericolose zone d'ombra che oggi minacciano il comparto". Così ha esordito nel corso della presentazione alla Fiera il presidente Angelo Sticchi Damiani. "Nel settore delle auto storiche la situazione stava degenerando per burocratizzare il tutto e costringere la gente a spendere dei soldi. Non cerchiamo alcun vantaggio economico - ha continuato Sticchi Damiani -, vogliamo solo tutelare il settore assicurandogli un futuro. Acì non vuole sostituirsi a nessuno perché non si copia chi finora ha sbagliato". Il presidente ha poi detto di non voler vendere nulla, ma solo di voler tornare a difendere gli interessi degli automobilisti: "Per questo abbiamo stilato la lista chiusa di auto universalmente definite storiche, che introduce criteri oggettivi per il riconoscimento dei diritti e delle facilitazioni spettanti per legge".

Paolo Mazzetti



LE SCELTE DI RUOTECCLASSICHE



ALESSANDRO BARTELETTI

La 31ª edizione di Auto e Moto d'Epoca è stata anche l'occasione per celebrare i 40 anni della Golf. Una festa a cui hanno aderito una trentina di appassionati invitati con i loro esemplari - dalla prima alla settima serie - da Volkswagen Italia. Ruoteclassiche, insieme con Federico Cara (responsabile ufficio stampa VW) e Andrea Calcagni (direttore marketing VW), è stata coinvolta nella giuria per selezionare i sette più rappresentativi. Non perdetevi il prossimo numero per scoprire più nel dettaglio le loro storie. **Maurizio Schifano**



Classic - In ottima forma

Fresca di restauro e senza un dettaglio fuori posto la prima serie di Paolo Gioppi, 40 anni di Como. L'esemplare è una GTI nera (Ebenholzschwarz), cinque marce, del 1980; monta i cerchi originali in acciaio. Il proprietario l'ha acquistata meno di un anno fa.



L'esagerata - 206 CV da corsa

Luca Chiappa, 28 anni di Arluno (MI), ha reso unica la sua GTI Rosso Tornado con cambio DSG del 2011 montando l'impianto frenante di una Porsche Cayenne, per tenere a bada i 260 CV ottenuti modificando aspirazione, scarico e centralina.



Race - Quasi fuoristrada

Porta tutte le cicatrici delle mille battaglie combattute sugli sterrati la Golf di Fabio Castelli, 43 anni di Polpenazze (BS), campione italiano autocross 2014. Non si direbbe ma si tratta di una GTI 16V terza serie, alleggerita di tutto il superfluo.



Open Air - Più bella che mai

Ancora una prima serie per la categoria dedicata alle cabriolet. L'esemplare è del 1982, monta la capote originale e dal 2013 appartiene a Massimiliano Ronchetto, 42 anni, di Rivarolo Canavese (TO). Prima intestataria la concessionaria VW di Cuneo.



Instant classic - Ha un futuro

È del 2000 la IV serie di Fabio Sartori, 36 anni di Vicenza, presidente del club VWGolfMania. L'esemplare monta paraurti "custom", spoiler posteriore, cerchi da 16 e assetto ribassato. Gli abbiamo consigliato il ritorno alle origini...



Style - Una delle prime

Appartiene al primo lotto di produzione la 1100 del 1975 di Stefano Odorizi, ventiquattrenne di Lavis (TN). Il giovane proprietario l'ha personalizzata con cerchi in lega BBS RS da 15 pollici e i sedili di una Polo.



Eighties - Come quella di papà

Il colore Alpine Weiss mette in risalto tutte le appendici e i fregi di questa GTI anni Ottanta, una seconda serie del 1988 che appartiene a Pierpaolo Mosca, 22 anni di Bologna. È un acquisto recentissimo e gli ricorda la 16V che aveva suo papà.



A caccia di modellini

Sempre affollato lo spazio riservato agli appassionati di modellismo, dove erano offerte non solo le ultime novità, ma molte riproduzioni in scala 1:24 degli anni Settanta, specialmente Bburago, Mattel e Polistil (sopra e a sinistra).

➔ nostra Casa editrice e, soprattutto, di avere la consulenza degli esperti della redazione. Le domande più interessanti poste dai lettori sono riportate a pagina 95.

Dalle automobili ai ricambi e all'automobilista il passo è stato breve. Due i padiglioni dedicati a questo settore, più un terzo più piccolo riservato al modellismo, che conta sempre su un gran numero di appassionati. L'offerta di pezzi per restaurare un'auto d'epoca era come sempre altissima, grazie alla pre-

senza di specialisti del settore che si sono dedicati solo a una certa marca, se non a un certo modello. Ma il fascino più grande era esercitato dagli oggetti vintage, come le valigie d'epoca per rendere il viaggio con la storica ancora più autentico (erano offerte dai 130 ai 180 euro con tanto di etichette degli alberghi di una volta), le insegne in lamiera smaltata (da 100 euro in su) o i manifesti di vecchi film in tema automobilistico, come "L'homme à la Ferrari" di Dino Risi, "Borsalino" di

Jacques Deray o "Bullitt" di Peter Yates. Limitata, infine, la presenza delle due ruote, con l'eccezione di alcune giapponesi degli anni Settanta, tra cui una Honda CB 750 Four del 1970 a 14.000 euro, e di diverse Vespa (poche le Lambretta, invece).

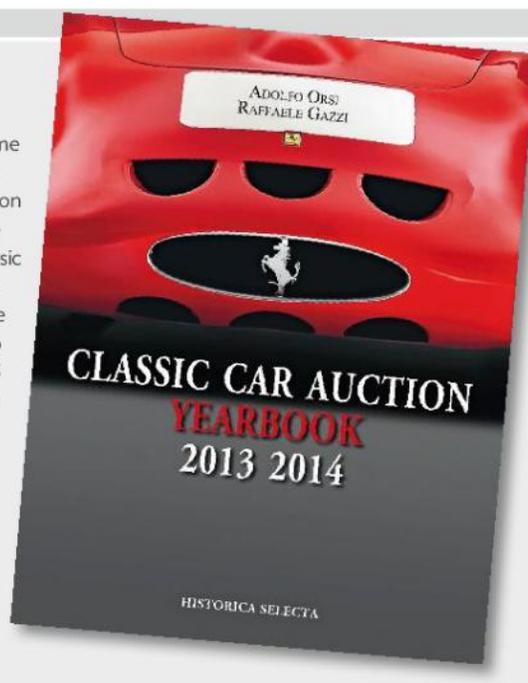
Lo scooter della Piaggio è sempre molto ambito, con prezzi ancora in crescita per i modelli anni Settanta come la Primavera, la ET3 e la 200 Rally che non si trovano, restaurate, a meno di 4-5000 euro. **R**

↓ **LIBRI**

TUTTE LE ASTE IN UN VOLUME

Da qualche anno Auto e Moto d'Epoca ha un "fuori salone" molto atteso dai grandi collezionisti: la presentazione del Classic Car Yearbook, l'almanacco edito da Historica Selecta (396 pagine, 903 foto a colori e in b/n, 60 euro) che riporta autorevoli analisi sull'andamento delle vendite all'asta nell'ultimo anno commerciale (dal 1° settembre 2013 al 31 agosto 2014) e le quotazioni delle 4763 auto battute in questo periodo. Un'annata record sia per i valori massimi raggiunti da alcune vetture (i 28,5 milioni di euro pagati per una Ferrari 250 GTO fanno storia) sia per le vendite in forte crescita. La percentuale di auto vendute all'asta ha raggiunto infatti il 76% del totale e per la prima volta le vendite complessive hanno superato 860 milioni di euro contro i 606 del 2013. Tra le top 100 per prezzo sono sempre le Ferrari a farla da padrone, con 48

presenze in totale, di cui nove tra le prime 10 e 15 tra le prime venti. Dietro di loro, molto distanziate, le Mercedes-Benz, con solo sette presenze. Nella top 100 delle automobili più care sono invece le Classic (vetture costruite tra il 1946 e il 1964) le più presenti e anche le uniche a segnare un forte incremento rispetto allo scorso anno (erano 38 nel 2012-2013 e sono 53 oggi). Solo le Post Classic (costruite tra il 1965 e il 1974) riescono a tenere loro testa con una presenza in classifica di 23 modelli e un andamento in crescita (erano 21 nel 2012-2013). Sempre più ridotto, invece, l'interesse per le più anziane, con una forte caduta delle Vintage (1919-1930) che da 13 presenze nel 2012-2013 sono scese alle 4 di oggi. **Gilberto Milano**



QUATTRO GIORNI PER VOI

Buono il riscontro all'iniziativa "Ruoteclassiche per te", che ci ha visto impegnati a rispondere ai quesiti dei lettori in tema di Burocrazia, Guida all'acquisto, Tecnica e Restauro. Nei quattro giorni della fiera sono state una sessantina le consultazioni per sciogliere i dubbi e risolvere i problemi di chi intende avvicinarsi all'affascinante mondo dei veicoli storici. Tra i quesiti più gettonati c'è stato quello, di grande attualità, che riguarda la probabilità che le vetture tra i 20 e i 30 anni perdano le agevolazioni fiscali in termini di tassa di circolazione. Molte domande hanno riguardato la scelta del modello da acquistare, il ripristino dell'originalità di vetture modificate negli anni, soprattutto nella meccanica, e la reperibilità dei ricambi più idonei per effettuare un restauro a regola d'arte. Meno frequenti, ma non meno rilevanti, quelle legate a passaggi di proprietà particolarmente complessi e a reimmatricolazioni di veicoli radiati. Di seguito ecco i quesiti più interessanti.

Voglio far restaurare un'Alfa Romeo Giulietta Spider del 1957, alla quale nel 1962 è stato montato il cambio a 5 marce della Giulia Spider. Dovrei rimontarne uno originale a 4 marce?

Assolutamente sì, per un duplice motivo. Il primo è quello del rispetto dell'originalità: la Giulietta Spider è stata prodotta soltanto con il cambio a 4 marce. Il secondo è che quello a 5 marce altera le prestazioni a scapito della sicurezza.

Un meccanico mi vuole regalare una Opel GT del 1969 da restaurare. La vettura è ancora intestata al proprietario, che vent'anni fa l'ha lasciata in riparazione ma non l'ha più

costi aggiuntivi (parcheggio ecc.). Dunque, è buona norma accertarsi che l'intestatario della vettura non abbia più alcuna intenzione di accampare diritti.

Ci sono novità sull'ipotesi di far pagare di nuovo il bollo alle auto tra i 20 e i 30 anni?

A breve il Parlamento discuterà la fiducia alla Legge di Stabilità: è altamente probabile che il provvedimento riceva l'ok.

Vorrei acquistare una sportiva classica e sono indeciso tra una Lancia Fulvia Coupé, una Fiat 124 Sport Spider e un'Alfa Romeo Spider coda tronca.

La scelta dovrà tenere conto sostanzialmente di quanto una più



ALESSANDRO BARTELETTI

un buon successo di vendite ed è dunque diffuso nel mondo. Il mercato dove cercare è senz'altro quello svedese, dove gli esemplari a cifre accettabili sono molti.

Desidero restaurare un Volkswagen Transporter T1 pickup del 1964 ma ho difficoltà a risanare il piano di carico.

Per il Transporter la disponibilità di parti di ricambio è ampia. I produttori di lamierati aftermarket abbondano, il nostro consiglio è di rivolgersi a quelli che propongono parti con dimensioni rigorosamente identiche alle originali, fattore molto importante se l'intervento riguarda il piano di carico che, in teoria, può sostenere sino a 10 quintali.

Vorrei acquistare una classica per uso quotidiano e mi sarei orientato verso una Mercedes-Benz W114 a benzina. Si tratta di una buona scelta?

La Mercedes-Benz W114 si è conquistata una fama di vettura indistruttibile e, in quanto a prestazioni, è utilizzabile anche giornalmente. Nel caso utilizzi una polizza per veicoli storici, le consigliamo di avvertire la sua compagnia assicurativa della sua volontà di fare della macchina un uso non esclusivamente amatoriale.

Ho l'occasione di acquistare una vettura storica radiata, che per questa ragione ha un prezzo molto conveniente. Potrei avere problemi per reimmatricolarla?

Per i veicoli d'interesse storico e collezionistico la reimmatricolazione è possibile, in quanto la legge prevede che, anche se radiati d'ufficio o per non aver pagato il

bollo per tre anni consecutivi, essi possono essere reiscritti al Pubblico Registro Automobilistico (Pra), conservando le targhe e i documenti originali. È necessario però che essi dispongano del Certificato di Rilevanza Storica.

Ho una Porsche 356 B del 1961, che uso poco. Come olio motore ho adottato un semisintetico multigrado SAE 10W-50.

Ogni quanto devo cambiarlo?

L'olio è quello corretto, con una viscosità accentuata alle alte temperature per preservare il funzionamento di un motore non più nuovo. Tenga conto che, nei motori raffreddati ad aria, l'olio ha anche una funzione di raffreddamento, perciò va controllato spesso. Nel suo caso l'intervallo tra un cambio e l'altro è prioritario rispetto al chilometraggio. Riteniamo che tre anni sia quello giusto.

Ho acquistato un'Abarth 595 del 1969 da restaurare. In origine era bianca, una tinta troppo vista che non mi piace. Vorrei perciò farla verniciare in un'altro colore tra quelli previsti a catalogo. Vi sembra una buona idea?

Il bianco è un colore molto comune per un'Abarth 595, ma la sua vettura è nata con questa livrea e tale dovrebbe rimanere. In linea generale, il colore con cui è nata una vettura dovrebbe sempre essere mantenuto; nel caso fosse stato cambiato nel corso degli anni, il restauro potrebbe essere l'occasione per ripristinarlo, scegliendo giustamente tra le tinte che offiva il catalogo dell'epoca.

Maurizio Schifano



ALESSANDRO BARTELETTI

ritirata. Come fare?

Può trascrivere la proprietà tramite l'articolo 2688 del Codice Civile (proprietario non intestatario). Bisogna però tener presente che se nei successivi tre anni l'intestatario si facesse vivo, potrebbe reclamare la proprietà dell'auto, a patto di pagare la riparazione e gli eventuali

dell'altra le faccia "battere il cuore". Forse meglio scegliere un'Alfa Romeo 2000 Spider Veloce, per le emozioni che regala il suo motore e per la futura rivalutazione.

Vorrei una Volvo P1800 S, ma in Italia non ne trovo a cifre accettabili. Dove cercarla?

Questo modello ha conosciuto



IL DESTINO DELLA CONCEPT PININFARINA

VI RIDARÒ LA MODULO

Abbiamo intervistato il noto collezionista americano che ha reso pubblico il clamoroso acquisto del prototipo su base Ferrari. Come per altri pezzi pregiatissimi del suo garage, Glickenhaus garantisce che renderà l'auto perfettamente efficiente e che sarà visibile ai più importanti eventi mondiali. Resta l'amaro in bocca per la migrazione Oltreoceano...

Testo di **Riccardo Tosi** - foto di **Brad Trent**



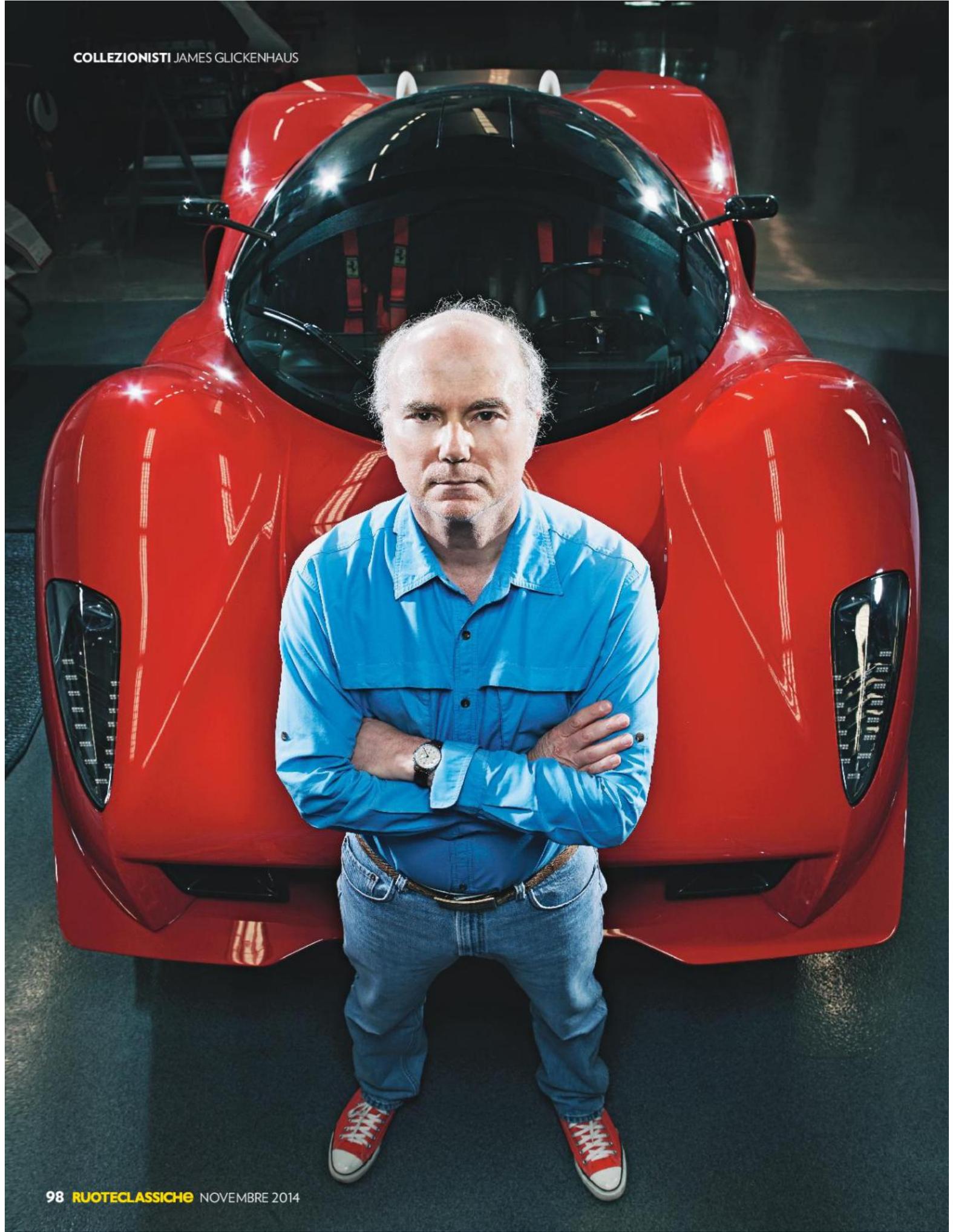
C

inquecentomila miglia percorse con le automobili della sua collezione, moderne sportive o auto classiche, spesso esemplari unici, che normalmente verrebbero spostate solo all'interno di trailer blindati e al riparo dagli sguardi.

Non basta questo dato a presentare uno dei collezionisti più competenti e determinati del panorama attuale, ma svela una delle sue convinzioni più apprezzabili: le automobili vanno usate sempre, indipendentemente dal loro valore economico o

dalla loro rarità: "Amatele portandole a fare quello per cui sono state pensate".

Abbiamo intervistato James Glickenhaus per svelare ai lettori di Ruoteclassiche, attraverso le sue parole, i dettagli di uno degli acquisti più sensazionali degli ultimi tempi, quello della iconica Ferrari 512 S Modulo di Pininfarina: proprio lo spettacolare prototipo, per decenni soggetto protagonista dei poster nelle camerette degli appassionati in erba, così come dei sognatori più maturi di dream car, star indiscussa al Salone di Ginevra del 1970, esposto ad Expo 70 a Osaka lo stesso anno e poi tante altre volte in saloni diversi. ➔





Pensata per il futuro

La Ferrari 512 S Modulo Pininfarina (a sinistra) fu presentata al Salone di Ginevra del 1970. È uno dei prototipi più innovativi di sempre. Glickenhaus (pagina a lato) posa con la sua Ferrari P4/5 su base Enzo.

➔ Questa autentica opera d'arte di assoluto livello andrà presto ad aggiungersi alla collezione di Glickenhaus, racchiusa in un apposito spazio a New York, dove sarà conservata a fianco di altri mostri sacri quali la Ferrari P3/4 (telajo 0846), la Ferrari 159 S del 1947, la gialla Dino 206 Competizione, una Lola T70 e una Ford MK IV entrambe immatricolate per utilizzo stradale (!) e diverse altre.

È lui stesso a spiegarci il motivo di una tale concentrazione di auto da corsa: "Sono molto affascinato da come le vetture da competizione un tempo fossero davvero vicine alla produzione e da come spesso venissero utilizzate per andare in circuito oltre che per correre; i prototipi da salone poi venivano perlopiù allestiti su esemplari di vetture che avevano terminato una carriera agonistica (la Dino Competizione è d'esempio), oppure erano equipaggiati come auto normali con fari, frecce e tutto il resto: anche questo inizialmente ha acceso la mia passione".

Il giovane James cresce vicino alla storica concessionaria Chinetti di New York "Andavo a visitarla ogni weekend da ragazzino e il fascino esercitato dalle tantissime Ferrari da corsa che passavano da quelle vetrine contribuì a formare le mie attuali preferenze". Da questa selezione di mostri sacri da corsa alla Modulo, realizzata sulla meccanica della 512 S che correva nel neonato campionato Sport Prototipi, il passo è (tecnicamente parlando) molto breve e la decisione di Glickenhaus di acquistarla facilmente comprensibile: "Le prime parole sul tema le scambiai con Andrea Pininfarina, un amico che rimpiango molto, in occasione degli incontri preliminari alla definizione della Ferrari P4/5, capolavoro concepito a sua volta da un'idea nata mentre discutevo, sempre in Pininfarina, l'acquisto della Dino 206 Competizione. I miei programmi per la Modulo prevedono un restauro completo, come per la Dino eseguito da alcuni degli artigiani che la costruirono, tra To-

rino e Modena, preservando al massimo l'originalità della vettura ma rendendola allo stesso tempo effettivamente utilizzabile per concludere quello che credo sia il giusto percorso storico di questo prototipo". James ci confida il desiderio di guidarla lungo le strade di Torino, la città che la vide nascere 45 anni fa e poi presentarla al Concorso d'Eleganza di Villa d'Este del 2016. "È sorprendente come una dream car così avveniristica fosse in realtà poco distante dalla strada, intesa come possibilità effettiva di utilizzo".

"Dopo averla mostrata in Italia a fine restauro tornerà con me a New York, dove sarà utilizzata al pari delle altre, permettendo a tanti appassionati di ascoltare per la prima volta la sua vera voce; sarà mantenuta in perfetta efficienza da Sal Barone, storico meccanico Ferrari che lavora per me da oltre trent'anni". Un futuro roseo per questa vettura, peccato solo che Mr. Glickenhaus viva a 4000 miglia di distanza da Torino... **R**

PAOLO MARTIN, DESIGNER DELLA MODULO

GENIO IN INCOGNITO

"Meglio così, almeno la smetterà di prendere polvere come ha fatto in questi anni". Paolo Martin, l'autore della Modulo, non gioisce all'idea che la sua creatura, unanimemente considerata fra le più affascinanti ed estreme concept car di tutti i tempi, lasci la Pininfarina per attraversare

l'Oceano e finire in mani private. Ma, come ha detto a Ruoteclassiche in una intervista che sarà pubblicata nel numero di dicembre, "Speriamo solo che il nuovo proprietario la faccia muovere di più: alla Pininfarina, in fondo, non è mai stata molto apprezzata". Paolo Martin, classe 1943, ha infatti dovuto lottare con le unghie pur di riuscire a realizzare la Modulo, inizialmente considerata da Sergio Pininfarina e da gran parte della stampa internazionale alla stregua di un oggetto misterioso. Tra i più creativi e originali stilisti della sua generazione, Paolo Martin non ha raggiunto la fama dei vari Giorgetto Giugiaro, Marcello Gandini e Leonardo Fioravanti, con i quali si è misurato a iniziare dalla metà degli anni 60, tuttavia il suo segno del design automobilistico mondiale lo ha lasciato firmando capolavori come la Dino 206 Competizione, la BMC 1800 Aerodinamica, L'Alfa Romeo P33 Roadster, la Sigma F1, la Fiat 130 Coupé, la Rolls-Royce Camargue, la Lancia Beta Montecarlo, solo per citare le più note. Dopo l'inizio a 16 anni presso Michelotti, il veloce passaggio da Bertone, il successivo impiego da Pininfarina e la parentesi in Ghia-De Tomaso, Paolo Martin fonda la Paolo Martin Design e da allora prosegue nella realizzazione di auto, ma contemporaneamente si dedica alla realizzazione di oggetti di ogni tipo, tra cui moto e barche di fama internazionale.

G.M.



REUNION DI VECCHIE GLORIE

UN SALTO GIÙ DAL TITANO

Ogni autunno, attorno alla Rocca di San Marino, il tempo si ferma. Va in scena l'epoca d'oro dei rally, quella dei mitici anni 70 e 80. E, tra due ali di folla incitante, si diffonde una gran sinfonia di motori. Noi c'eravamo, con due inviati d'eccezione, insieme dopo tanti anni: ecco il loro resoconto della gara in diretta

Testo di Emanuele Sanfront - foto di Massimo Bettiol ed Enrico Ghinato





Passato che non passa

La guida funambolica del vincitore, Markku Alen (sopra), con la Lancia 037 Rally del 1983 attorniata da un'incredibile cornice di pubblico. In alto a sinistra, una Porsche 911 del 1981 con assetto "sopraelevato" per il "Safari". Passaggio notturno della Lancia Delta HF Integrale del '92 di Juha Kankkunen (qui a fianco). Una pausa di concentrazione (sotto) prima del via di una prova speciale. È bene non perdere di vista nulla.



Fuori classifica

La "nostra" Porsche 911 Carrera del 1981 in azione durante una prova speciale: la vettura è stata iscritta nella categoria Legend Stars, che non prevede una classifica finale. Nella pagina a fianco, spicca il volo la poderosa Lancia Delta S4 (1986) del sammarinese Paolo Valli.



San Marino, ottobre 2014. La coda per le verifiche tecniche al Rallylegend è interminabile. Sono all'interno dello Stadio Olimpico insieme con l'amico pilota Bobo Cambiaghi. Ci muoviamo lentamente. Nelle lunghe soste, in attesa del nostro turno, penso che il Rallylegend sia una corsa emozionante perché con il suo fascino ti riporta all'epoca d'oro dei rally, ai mitici anni 70 e 80.

È la mia quinta partecipazione alla gara sammarinese, dopo la prima con Giampiero Bagna, l'amico con cui ho iniziato a correre, e le tre edizioni in coppia con l'ex pilo-

ta di Formula 1 Jacques-Bernard Ickx, detto Jacky. L'attuale è la prima assieme a Bobo Cambiaghi, con cui ho vinto il campionato italiano Rally nel 1975 sulla Fiat 124 Abarth della squadra ufficiale.

Anche quest'anno credo che mi sarà difficile tornare nel mondo di tutti i giorni dopo le emozioni vissute al Rallylegend. Perché, dopo tantissimi anni, si è ricostituita la coppia Cambiaghi-Sanfront. Perché siamo iscritti con una Porsche 911 Carrera bianca, seguita dal team Autorlando Sport, molto simile alla mitica 911 Carrera 2.7 RS dello stesso colore con cui abbiamo vinto il nostro primo rally. "Dai, andiamo, tocca a noi" dice Bobo riportandomi alla realtà. E la realtà è che nel corso delle verifiche ci chiedo-

no di vedere i caschi. Guardiamo all'interno dell'auto sicuri di trovarli, ma i due contenitori sono vuoti. Ci fanno firmare un documento con il quale ci impegniamo a procurarci prima del via, altrimenti non si parte. Sono assolutamente sicuro che non li abbiamo dimenticati in hotel, d'altro canto proprio non ci sono. Nelle poche ore prima del via scatta una ricerca spasmodica. La solidarietà nei rally, però, non si è mai assopita e così, grazie alla disponibilità della scuderia K Sport, i due caschi si materializzano poco prima della partenza.

Sono le 19.41 di un venerdì sera quando sulla Porsche 911 con il numero 26 sulle porte prendiamo il via per il 12° Rallylegend. In un quarto d'ora raggiungiamo l'inizio del- ➤

I VINCITORI DI CATEGORIA

- 1 Alén-Kivimäki**
Lancia 037 Rally (Historic)
- 2 Auriol-Barjou**
Citroën Xsara (WRC)
- 3 Miele-Beltrame**
BMW M3 (Myth)

Motori da leggenda

L'Audi Quattro (a destra l'ultima evoluzione, la Sport S1 del 1984-86), è l'auto che ha inaugurato una nuova era nelle competizioni rallistiche: quella della trazione integrale e della corsa a potenze sempre più elevate. Sotto, la Lancia Stratos HF (1975), una vera leggenda. Protagonista di molte pagine dell'automobilismo sportivo, ha dominato la scena rallistica mondiale vincendo titoli iridati a catena.



la prima prova speciale. C'infiliamo i caschi. Sorpresa: l'impianto interfonico di comunicazione tra pilota e navigatore non funziona. Per cui siamo costretti a comunicare a gesti: a Bobo segnalerò le curve più difficili dandogli una pacca sulla coscia.

La mano del cronometrista si avvicina al parabrezza e con il palmo indica 5, 4, 3, 2, 1... via! Prima, seconda, terza. Ora la Porsche 911 ha preso velocità. Siamo abbastanza sincronizzati, nel senso che, come convenuto, a Bobo rifilo qualche manata sulla coscia in presenza delle curve più insidiose. Facciamo del nostro meglio e così riusciamo a rimanere in strada. La Porsche 911 va che è una me-

raviglia. Il motore canta che è un piacere, le frenate avvengono senza che le ruote perdano aderenza. Insomma, ce la stiamo cavando bene, anche se in molte curve veniamo accecati dal crepitio dei flash. Già, c'è una folla incredibile di spettatori, mai vista tanta gente. Mi viene in mente il Rally di Montecarlo, quando si affrontava la "esse" in cima al Col de Turini, bersagliati dai flash dei fotografi e qualche volta anche dalle palle di neve tirate dagli spettatori.

A fine prova siamo soddisfatti della nostra prestazione e poi correre in quel "toboga" straripante di pubblico urlante è stata un'emozione pazzesca. Percorriamo il con-

trollo orario che porta alla seconda prova speciale commentando quanto "percepito" nella prima prova e inoltre è bello vedere i mezzi di assistenza lungo la strada: immagini d'altri tempi, oggi è vietato.

Ed eccoci alla partenza della seconda prova. Siamo un po' più rilassati. Ormai abbiamo rotto il ghiaccio e poi l'impianto interfonico adesso funziona, così possiamo comunicare tra noi via radio. Nulla da segnalare, anche se alcuni tratti di terra sono abbastanza marcati e più di una volta "spanciamo" con la slitta inferiore della Porsche 911, incassando colpi decisamente violenti. Tra noi l'affiatamento aumenta, come del resto il divertimento e le emozioni che ciascuno di noi sente. Giungiamo così, dopo quattro prove speciali, al Rallylegend Village dove è posizionato l'arrivo della prima tappa. Mentre lasciamo la Porsche 911 in parco chiuso penso a Bobo che ha ancora il piede destro pesante. Penso a domani. A quali saranno le emozioni che ci riserverà ancora questo magico rally.

E... via per un'altra giornata entusiasmante. Il motore della nostra Porsche "scoppietta" un po' nei tratti più lenti delle prove speciali, ma questo non ci penalizza più di tanto. Bobo e io ci sentiamo perfettamente a nostro agio, le prove sono molto coinvolgenti, la cornice di pubblico davvero esaltante e fa un tifo da stadio. Arriviamo così al rior-



Auriol in cima al podio
La Citroën Xsara (a sinistra) del francese Didier Auriol (sopra), protagonista assoluto nella categoria WRC. Sotto, un'Audi Quattro.

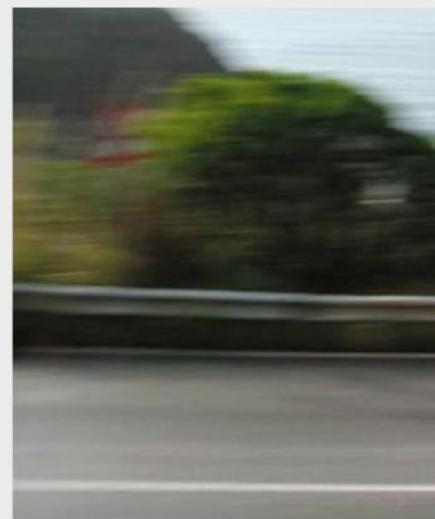


Il tris di Alén
Markku Alén (sopra), vincitore nella categoria Historic con la Lancia 037 Rally (in alto). È la terza affermazione per il pilota finlandese.



RALLYE ELBA STORICO

95 BOLIDI INFIAMMANO L'ISOLA TOSCANA



L'Isola d'Elba, la pietra più preziosa dell'arcipelago toscano, posto a ornamento della costa di una delle regioni più affascinanti dello Stivale. Ricco punto strategico per i romani, cantata da Virgilio nell'Eneide, luogo d'esilio di Napoleone, che in dieci mesi di "soggiorno" la seppe accudire con amore e dedizione. Oggi l'Elba è un piccolo universo che basta a se stesso e regala acque e fondali meravigliosi. Qui dove il tempo si attarda

volentieri e corre veloce solo il vento, 95 auto da corsa preparate al meglio e assistite da indaffarate squadre di meccanici vivono in autunno un weekend magico. Il Rallye Elba Storico è un tuffo nel passato. Per tre giorni - dal 18 al 20 settembre - l'isola si trasforma, torna indietro di quarant'anni, quando tutto era anima, cuore, passione, olio, decibel, codici della strada ancora permissivi. E quando con l'auto da corsa raggiungevi il campo di gara. Al distributore, infatti, una Porsche 911

Carrera RS fa benzina, sulle discese dal borgo di Capoliveri (sede delle verifiche tecniche); una Lancia 037 Rally prova i freni, sui rettilinei fuori da Porto Ferraio; una Renault 5 Turbo 2 verifica la stabilità ad alta velocità. I piloti sono perfetti gentleman driver: professionisti e imprenditori che, smessa la divisa da manager o proprietario d'azienda, vestono la tuta da pilota per scatenarsi in una delle discipline più difficili del motorismo (la pista è la pista; un rally significa alberi, salti,



Un'invasione di Porsche

La 911 è una delle vetture preferite anche nei rally storici. Quest'anno erano ben 23 (alle quali va aggiunta una 914/6) quelle iscritte al Rallye Elba Storico. Qui la 911 T di Andyson-D'Angelo (sopra) e la 911 RS di Giovannelli-Aivano (nella foto a destra).





Audi über alles!

L'Audi Quattro A2 di Riolo-Floris, vincitori del Rallye Elba Storico (a sinistra, all'arrivo). La Lancia 037 Rally di "Pedro"-Baldaccini (sopra), ritirata per un problema tecnico.

L'Audi Quattro di Coerner-Fischer (qui a sinistra).

fossi, baratri, fotografi e spettatori!).

Il rally si sposta lungo le strette e scomode strade dell'isola portando con sé l'intera organizzazione, trasformando l'Elba in un "circuitto a tratti aperto al traffico".

Alla fine di ogni prova speciale, lungo le strade che portano alla successiva, i furgoncini dell'assistenza aspettano la loro macchina con un posto di blocco in piena regola: in tre, quattro, si avventano sull'auto con violenza per controllare che tutto sia perfetto. La bagarre ha scatenato gli animi già nelle prime due speciali: "Lucky" (Lancia 037), vincitore della prima prova speciale, rompe un semiasse durante la seconda (in notturna) fra le suggestive viette di Capoliveri. Fuori anche "Pedro" (Lancia 037, surriscaldamento del motore) e Zampaglione (Porsche 911, guaio elettrico), è emersa la superiorità dell'equipaggio Riolo-Floris (il pilota siciliano sfiorò la vittoria nel 2012) con l'Audi Quattro A2, avvantaggiata dalla trazione integrale: nonostante continui problemi all'idroguida, alla conclusione del venerdì, dopo la sesta speciale, ha oltre 11 secondi di vantaggio sul secondo. Riprese le ostilità sabato mattina di buon'ora, si consolida la classifica generale non senza grandi emozioni nei singoli duelli delle cinque ultime speciali. (Alvise-Marco Seno)

→ dino di metà pomeriggio al Rally Village a San Marino. La sosta è lunga. Inganniamo il tempo scambiando quattro chiacchiere con i tifosi e con gli amici rallisti. Parlo con Sandro Munari che è qui in veste di spettatore, Alen, Kankkunen, Blomqvist, Auriol e Latvala, al Rallylegend come apripista con la Volkswagen Polo WRC. E non mancano illustri navigatori come Luis Moya, copilota di Carlos Sainz (non presente alla gara) e Han Thorszelius, giunto a San Marino per ricordare l'amico e pilota Björn Waldegård recentemente scomparso.

SI CHIUDE CON UN INGORGIO

Si riparte. Le prove speciali si susseguono con un buon ritmo sul percorso che si snoda lungo le colline sammarinesi. Poi ci attende la prova The Legend, detta anche "spettacolo", ricavata tra le strade di una zona industriale. Se già nelle precedenti prove speciali c'era un pubblico foltissimo, qui la bolgia è debordante, mai vista una folla del genere. Qui la passione è alle stelle.

Lasciamo The Legend districandoci con enorme difficoltà nel pauroso ingorgo di auto che si è formato nei paraggi e ci dirigiamo

verso l'ultima prova speciale. L'aria all'interno della nostra vettura è un po' pesante. Il mitico Rallylegend, tanto atteso e che ci ha dato emozioni a non finire, è ormai alle battute finali. Guardo il tripmaster che segna inesorabilmente gli ultimi chilometri di una corsa incredibile, che entrambi abbiamo vissuto con una partecipazione fortissima. Ma non poteva essere altrimenti, dato che Bobo e il sottoscritto ci siamo ritrovati, di nuovo insieme, a bordo di una Porsche molto simile a quella con cui abbiamo vinto il nostro primo rally.

È una splendida giornata quando la domenica mattina percorriamo lentamente la superstrada che scende dalla rocca di San Marino. Penso alla grande opportunità che mi è stata data anche quest'anno; alla possibilità di rivedere e stare accanto a campioni che hanno fatto la storia dei rally; alla passione dei tanti spettatori che sono venuti a seguire la corsa affrontando anche notevoli disagi e che ci hanno accolto con commovente affetto. Sì, anche quest'anno, nel viaggio in autostrada verso Milano, saranno i temuti Tutor e AutoveloX a rallentare il mio ritorno al futuro. **R**



Entusiasmo alle stelle

Una MG Metro 6R4 del 1986 impegnata nella danza da una curva all'altra. E che spettacolo vedere sui prati, sui declivi delle colline dominate dal Monte Titano una folla incredibile di spettatori. Sotto, momento di festa per Alén all'arrivo.



PROGETTO: TOP SECRET!

LE MAI NATE

Sedici pezzi unici per una delle più interessanti mostre temporanee dell'anno: muletti, prototipi, studi di stile, concept, tutti progetti fino a ieri avvolti nel mistero. Siamo andati a Zuffenhausen a osservarli da vicino. E per scoprire che...

Testo e foto di **Carlo Di Giusto**



C è un universo parallelo nel mondo dell'auto. Quello dei muletti, dei prototipi, delle concept e degli esercizi di stile. Pezzi unici, assemblati a mano. Automobili spesso - ma non sempre - rimaste nell'ombra dei segretissimi centri di ricerca e sviluppo oppure camuffate per sembrare qualcosa di diverso da quello che nascondevano. Sono le protagoniste di una singolare e interessante mostra organizzata dal museo Porsche di Zuffenhausen, al numero 1 di Porscheplatz, aperta fino all'11 gennaio 2015. L'esposizione tematica Progetto: Top Secret! si articola su sedici pezzi, alcuni classificabili come studi, altri come muletti, altri ancora come prototipi sperimentali. Un paio sono auto fatte e finite, utilizzate (con successo) per conquistare dei record. Ognuna di queste ha una storia, ne abbiamo scelte quattro.

989, IL LEARJET PER LA STRADA

Bisogna partire da lontano per capire la 989, una berlina sportiva a quattro porte e quattro posti che nelle intenzioni dei progettisti avrebbe dovuto essere l'equivalente di un jet privato per la strada.

Come tutti, anche Ferry Porsche aveva le sue ossessioni: una, piuttosto ricorrente, era quella di costruire una Porsche a quattro posti. Ci aveva provato nel 1952, con le due 356 coupé e cabriolet riunite nel progetto 530. Poi ancora nel 1957, con la Typ 644. Abortita. Anni dopo, tentano di allungare anche le 911 con risultati, va detto, poco incoraggianti.

L'ossessione, nel frattempo, si era trasformata in una missione e così, alla fine del 1988, qualche mese dopo la morte di Ferry Porsche, comincia a prendere forma la 989: quattro porte, quattro posti, motore anteriore V8, trazione posteriore e prezzo di vendita al di sotto dei 100 mila marchi. Debutto previsto nel 1995 e previsione di vendita di 15 mila esempla-

ri l'anno. Le cose, però, non vanno come previsto: nel gennaio del 1991, quando si scopre che i costi porterebbero il prezzo della 989 a oltre 150 mila marchi, la Porsche blocca il progetto. Parte degli studi, tuttavia, confluiranno nel progetto 996, la prima 911 raffreddata ad acqua. E di Porsche a quattro porte non se ne sentirà più parlare, fino alla Cayenne del 2002 e alla Panamera del 2009.

984, LA DUE POSTI SPORTIVA E LEGGERA

La mostra abbraccia praticamente cinque decenni, dagli anni Settanta ai giorni nostri. Ci soffermiamo ancora sulle mancate youngtimer, approfittando della disponibilità di Ludwig Hamm, l'ingegnere, oggi in pensione, responsabile di molti dei progetti esposti al museo Porsche quand'era direttore del Vehicle Body Development di Weissach. "In quel periodo, nei primi anni Ottanta, la Porsche aveva sviluppato il motore per la nuova Seat Ibiza - confida Hamm ➔



**Un'idea figlia
del System Porsche**

La Porsche 984 (a sinistra) uno studio di spider a due posti leggera e agile: il prototipo funzionante è spinto da un quattro cilindri boxer derivato da quello della Volkswagen Porsche 914. Ludwig Hamm (sopra), a lungo direttore dello sviluppo a Weissach.



La Ruoteclassiche - e a qualcuno venne l'idea di utilizzare quel motore moderno e potente anche per una sportiva scoperta. Vengono fatte ricerche, realizzati bozzetti, effettuate simulazioni, ma alla fine la Seat decide che non si voleva impegnare con due vetture contemporaneamente".

L'idea di realizzare una spider arriva dalla Seat durante lo sviluppo del motore. Prima che la Casa spagnola, appena entrata nell'orbita Volkswagen, rinunciasse, la Porsche aveva già lavorato molto alla roadster, così viene deciso di portare avanti lo sviluppo con l'obiettivo di produrre un'auto che non costasse più di 40 mila marchi: "Per prima cosa, cambiammo il motore con un quattro cilindri boxer raffreddato ad aria montato dietro" rivela Hamm. Questo quattro cilindri è, in piccolo, come il motore della 911: "A completely new engine", un motore completamente nuovo, con la possibilità di essere accoppiato con una trasmissione a trazione in-

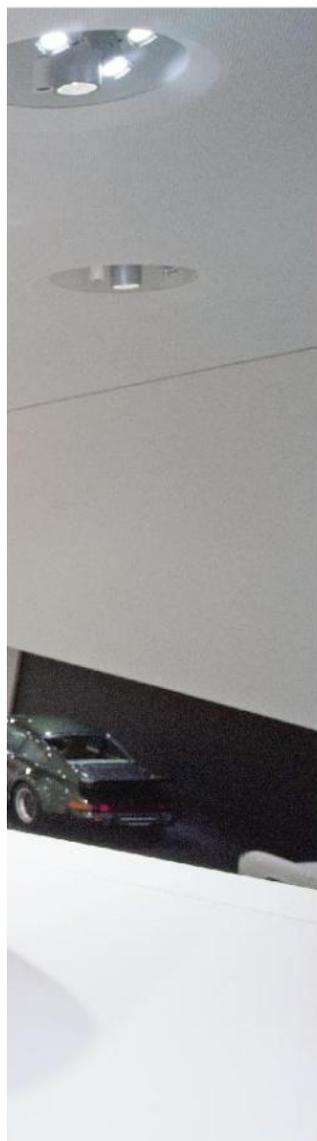
tegrale per ulteriori applicazioni nelle competizioni. Quando il prototipo viene realizzato, però, il nuovo motore non è pronto e al suo posto viene montato un quattro cilindri della Volkswagen-Porsche 914 di due litri di cilindrata, con 135 cavalli. Il prototipo può raggiungere i 220 km/h e ha un ottimo comportamento stradale, anche in virtù di un peso piuttosto contenuto: solo 880 kg. Alla fine, anche la 984 non riceverà il semaforo verde: "La situazione nel 1987, quando decidemmo di interrompere lo sviluppo della 984, era questa: le vendite negli Usa erano crollate e il dollaro si era indebolito nei confronti del marco tedesco".

965, L'UNICA RIMASTA HA UN V8 AUDI

La 965 sarebbe dovuta essere due cose: il modello al top della gamma della 911 e l'erede della 959. Trope cose insieme, forse. Il progetto parte assieme a quello della 964 e pre-

vede l'utilizzo di un motore biturbo di 3,4 litri con una potenza di 350 CV, peso di 1435 kg e velocità massima di 290 km/h. La trasmissione è a trazione integrale e, a richiesta, è previsto anche il cambio a doppia frizione PDK (siamo nel 1984, praticamente pochi mesi dopo il lancio della 911 Carrera 3.2).

Il capitolato della 965 comprende poi la gestione elettronica del motore, un sistema antinquinamento e il computer di bordo con il controllo della pressione dei pneumatici. Alla Porsche stimano di poter vendere un massimo di 1800 esemplari l'anno, ma nel 1990 costi di sviluppo e scelte strategiche differenti decretano l'interruzione del progetto 965. Dei sedici prototipi allestiti, ne resta solo uno (tutti gli altri vengono demoliti): il cosiddetto L7 del 1988 equipaggiato con un V8 di origine Audi di 3562 cm³ da 250 CV. Una curiosità: gli appassionati hanno ribattezzato 965 le 964 Turbo. Ma non sono la stessa cosa...



Ha anticipato la Panamera

La 989 (a fianco) è stata il primo tentativo di berlina a quattro porte della Porsche: grazie alla mostra tematica abbiamo potuto osservarne l'interno (qui sopra). Nell'altra pagina, il prototipo della 928 Cabriolet e, qui sotto, la Porsche 965 L7 con il motore V8 Audi.

928 CABRIOLET, UN'IDEA TARDIVA

Tutti sanno che la Porsche 928 avrebbe dovuto sostituire, ancorché a lungo termine, la 911. E tutti sanno anche com'è andata. Sicuramente non avrebbe cambiato le sorti del modello, ma una variante scoperta della "nuova auto sportiva di grandi dimensioni", come veniva declamata la 928 nel marzo del 1977 sulla rivista Christophorus, avrebbe certamente conquistato molti cuori. Ha sedotto anche Dieter Landenberger, curatore degli archivi storici del museo Porsche, che l'ha definita "la macchina più bella di tutta la mostra". La 928 Cabriolet, in effetti, è stata una bella idea arrivata troppo tardi: dieci anni dopo il lancio del modello. Nel 1987, infatti, sulla base di una 928 S4 da 320 CV venne finalmente realizzato il primo prototipo. E unico: nonostante l'eleganza delle sue linee, il consiglio di amministrazione della Porsche bocciò il progetto. A togliere il tetto alla 928 ci penseranno i tuner e i carrozzieri, non sempre con risultati apprezzabili. **R**





Il vizio del fumo

La Plymouth RoadRunner (1969) di Paolo Damiano. Il motore è l'originario 6300 elaborato, con cambio a 4 marce e carrozzeria tutta di serie; solo il cofano è in fiberglass. Il motore è stato preparato pochi giorni prima dell'evento, per cui la vettura è stata praticamente "rodada" in pista, facendo comunque registrare ottimi tempi nella sua categoria, quella dei 12 secondi sul quarto di miglio. Il fumo che si sprigiona dalle gomme è dato dal pattinamento delle ruote per portarle in temperatura e pulirle in modo da assicurare un migliore grip sulla pista.

Schegge di colore

Da sinistra, un classico dragster, icona di questo tipo di manifestazioni; Chevrolet Nova Tikinator (1962, 1500 CV); Plymouth Barracuda (1970) di Raffaele Corneo, presente sin dalle prime edizioni; Chevrolet funny car di Vincent Rosiello (1600 CV, 8 secondi sul quarto di miglio); due Corvette serie C1 degli anni 50 (proprietari sono marito e moglie, che in pista si danno battaglia senza esclusione di colpi).



ACCELERAZIONE SUL QUARTO DI MIGLIO

FUORI IN 7 SECONDI

Tanto basta ai bolidi più potenti per bruciare la classica lunghezza di 400 metri sulla pista dell'aeroporto turistico di Rivanazzano (PV), dove ogni autunno, tra musica dal vivo, Harley, Maggiolini e motori elaborati si riunisce il colorato popolo del "drag racing"

Testo e foto di **Antonello Jelitro**

A

ll'inizio non ci credeva nessuno; oggi, invece, una manifestazione come la Hills Race riesce ad attrarre oltre 13.000 spettatori e a richiamare piloti e appassionati anche dall'estero. L'idea d'importare da Oltreoceano le sfide di "drag racing" si deve ad alcuni ragazzi "ammalati" di automobili made in Usa e con i 400 metri nel sangue, che una decina d'anni fa decidono di darsi appuntamento sulla pista dell'aeroporto turistico di Rivanazzano, in provincia di Pavia, per cimentarsi in sfide a due sulla classica lunghezza del quarto di miglio.

All'undicesima edizione della manifestazione, svoltasi lo scorso settembre, sono arrivati davvero in tantissimi, da mezza Europa: francesi, spagnoli, tedeschi, svizzeri, austriaci, tutti organizzati in team molto professionali... Alla fine si conteranno 94 iscritti alla prova regina, la gara di accelerazione lungo i 402,33 metri del quarto di miglio: 42 i dri-

ver italiani, 31 quelli provenienti dalla vicina Francia (il Paese più rappresentato).

La gara, unica nel suo genere in Italia, si è svolta secondo la formula tipica del "drag racing", con due vetture appaiate sulla linea di partenza, "burn out" per portare in temperatura le gomme e, al semaforo verde, lancio in rettilineo. Sei le categorie, suddivise in base al cosiddetto "indice di velocità dichiarato": dai 14 secondi per le auto più lente (quelle stradali) fino ai 7 secondi per i bolidi pesantemente elaborati. E le sensazioni più forti sono arrivate proprio dalle tre nuove categorie introdotte quest'anno - "AO", "Pro ET" e "Super Pro ET" - riservate a vetture con potenza appena inferiore o addirittura superiore ai 2000 cavalli.

Tra i momenti più apprezzati della kermesse c'è stato lo show in pista del sabato sera, che ha visto esibirsi Sébastien Lajoux, a bordo del suo Jet Car biposto con motore a reazione da circa 6000 cavalli, e Bruno Bader, vincitore lo scorso anno del campionato inglese categoria Pro Mod; entusiasmati pure i Junior Dragster, guidati da ragazzini

capaci di rivaleggiare in prontezza di riflessi anche con i piloti più esperti. Nel prato vicino alla pista è andato invece in scena il raduno di oltre 300 vetture americane; tra loro, numerosi esemplari unici pre 1965 portati dal prestigioso club Crazy Cruisers, con la presenza di diversi hot rod e custom car.

Molto coreografica anche la presenza di oltre 2500 Harley-Davidson che sono state affiancate da 250 Volkswagen Maggiolino per una reunion di icone motoristiche che ha mandato in visibilio il pubblico. Novità dell'edizione 2014, importata direttamente dall'Ohio (Stati Uniti) dove nacque negli anni Trenta, è stata la gara di Soap Box, piccole vetture autocostruite e senza motore, protagoniste di divertenti lanci da pedana.

Terminata l'attività in pista, il divertimento si è spostato nell'affollatissima area hospitality, dove specialità alla griglia, musica dal vivo e fiumi di birra hanno intrattenuto piloti e appassionati fino a tarda notte. L'appuntamento per la dodicesima edizione è già stato fissato per settembre 2015. **R**



CRONOMETRI E MERAVIGLIE

ARANCIONE DI SICILIA

Mille chilometri, 6 prove di regolarità, 80 macchine, 160 partecipanti provenienti da 6 Paesi; anche l'edizione n. 17 va in archivio con piena soddisfazione di equipaggi e organizzatori. Noi l'abbiamo vissuta dall'abitacolo di una sfavillante Carrera RS

Testo di **Alessandro Giudice** - foto di **Alessandro Barteletti**



C

osa serve per innamorarsi della Sicilia? Un panorama, un profumo, magari anche il sapore di un piatto tipico. E quanto tempo occorre? A volte bastano poche ore, un paio di giorni o, meglio, una settimana. Proprio come, da 17 anni, accade con il Raid dell'Etna, la più particolare e piacevole occasione per vivere la Sicilia, da Palermo a Catania, al volante della propria auto storica. "In 17 anni il rischio è di ripetersi" ammette Giovanni Spina, organizzatore del "Raid" insieme a Stefano Conso-
li. "Ma dalla nostra parte abbiamo la schiettezza di un'ospitalità professional-familiare, - dice

riferendosi anche a Donna Danyla, la moglie, che controlla catering e dettagli vari - e l'entusiasmo degli amministratori locali e dei partecipanti, che nel tempo sono diventati amici".

Un perfetto mix tra competizione e turismo di alto livello che fa cadere in pieno nell'innamoramento. Perché, a prescindere dai luoghi che si attraversano, i colori, l'asfalto, le curve e i paesaggi fanno rivivere le sensazioni delle corse su strada dell'isola, Targa Florio su tutte, fatte di strade assolate e gente appassionata che, anche quest'anno, non ha mancato di festeggiare l'ottantina di auto che hanno sfilato per paesi e città. Tra queste, la magnifica (l'aggettivo è riduttivo...) 911 2.7 RS del 1973 che Porsche Italia ha messo a disposizione di Ruoteclassiche ->

Alle falde dell'Etna gli equipaggi si presentano con due obiettivi: divertirsi alla guida della loro storica e trascorrere una settimana alla scoperta della Sicilia più nascosta

→ che: un'auto assoluta, grintosa ed elastica (la sua terza marcia è leggendaria), stabile e reattiva, capace di trasmettere emozioni vere e di far riscoprire, oltre l'elettronica che impera nelle moderne sportive, il piacere della guida pura. Un'icona arancio, il scintillante Tangerine di Porsche, che si è misurata con altre splendide protagoniste della gara come l'Aston Martin Le Mans del '33, la BMW 328 del '38 e la Bentley 4 Litre del '36, fino alle più recenti Porsche 356 Speedster e 911 ST, Lancia Aurelia B24, Mercedes 300 SL Roadster e pure l'incredibile McLaren Can Am del 1967, solo per citarne alcune.

Diciamo subito che il Raid dell'Etna è una gara vera: non solo per le prove di regolarità, non particolarmente numerose ma con diversi passaggi difficoltosi in salita, ma anche per un percorso che si completa in oltre 1000 chilometri di strade impegnative, un banco di prova tutt'altro che semplice per auto e concorrenti e che esercita un'attrazione alla quale è difficile resistere. Come succede al gruppo di argentini e brasiliani che da otto anni movimentano ogni edizione, dopo che Natali Wanderley, dell'Alfa Romeo Clube do Brasil, ha inaugurato la piacevole tradizione. Ed è stato proprio uno di loro, Luis Angel Zerbini della Squadra Tartaruga Argentina, ad essersi aggiudicato con Silvia Susana De La Iglesia il "Raid" 2014 su Triumph TR3 A del '57. Un successo annunciato, scandito da una serie di prove impeccabili, che hanno visto l'equipaggio sudamericano in testa fin dall'inizio.

A contendere loro il primato, non solo i brecciani Colpani-Losio (Porsche 911 ST) e Mochetti-Di Serio (Porsche 911 E 2.2 Targa), rispettivamente secondi e terzi, ma anche la coppia formata da Pierina Calvini e Valerio Lanteri, madre e figlio, quarti nella classifica finale a bordo della Austin Seven del 1961, una perfetta Mini prima serie iscritta con i colori della Sanremo Corse. Li hanno seguiti, al quinto e se- →



ALLA PARTENZA VIA NAVE





Tra mare, pista e barocco

Porsche d'annata nella piazzetta di Marzamemi (sopra), nella foto più a destra ritratta da un altro lato: una suggestiva sosta del Raid dell'Etna. Da sinistra a destra: la maggior parte delle auto è arrivata in Sicilia via mare da Genova; non sono mancate le prove in pista, a Pergusa; neppure le tappe culturali, come quella nella splendida Noto. Qui a lato, McLaren Can Am in stile Targa Florio.



AMORI DI FAMIGLIA



PROVATE A PRENDERCI

Argentino ma di genitori italiani, Maximo Baccanelli ha partecipato con una BMW 328 del '37 (una delle 25 auto della sua collezione) accompagnato dalla moglie Paula. Li seguivano, su una Giulietta Spider del '57, la figlia Maria Chiara e l'amica Maria Bernat I Prat, che studiano design a Milano.



NESSUNA RINUNCIA

L'ha "curata" per 28 anni finché il proprietario si è deciso a vendergliela. Claudio Pandolfi, da Biella, alla sua Giulia GT 1300 Junior verde scuro del '67 non ha mai rinunciato. Come non vuole rinunciare al "Raid", al quale partecipa da 14 edizioni con la moglie Anita: "Sono assolutamente innamorato della Sicilia".



L'incanto dei panorami, il calore della gente, la magia degli incontri inattesi... Con qualche imprevisto di stagione, come il nubifragio che ha inondato Catania il penultimo giorno

→ sto posto, Biroli-Guenzani (Austin Healey 3000 MK III) e gli argentini Claramunt-Bauchwitz, che con la loro Aston Martin Le Mans sono stati terzi all'autodromo di Pergusa e secondi nella prova sull'Etna. Vera competizione, dunque, unita alla speciale accoglienza che il Raid dell'Etna gode nelle dimore più esclusive, solitamente chiuse al pubblico. A partire da Palazzo Francavilla, a ridosso di piazza Verdi a Palermo, residenza nobiliare con arredamenti da museo; dalla splendida Villa Fegotto di Chiaramonte Gulfi, tenuta agricola con antica cantina perfettamente conservata e rigoglioso giardino mediterraneo; dal castello cinquecentesco Xirumi-Serravalle, circondato dalla tenuta della famiglia Grimaldi; dal Palmento del principe Rudini, archeologia dell'imprenditoria vitivinicola isolana. E ancora le cantine Valle dell'Acate, con i padroni di casa Gaetana Jacono e Francesco Ferreri dell'Anguilla a raccontare l'origine dei loro profumati vini e il neo-barocco di Palazzo Manganelli, nel centro di Catania, teatro di una serata di gala prima e di una premiazione il giorno successivo degne di una scena de "Il Gattopardo". Tra i gioielli di Marzamemi, Noto, Petralia Sottana, Acireale, Modica e Ragusa Ibla, il protagonista è però sempre lui, il Monte Etna (come lo chiamano sull'isola, forse nel tentativo scaramantico di ignorare la sua natura vulcanica), sulle cui pendici si è consumata l'ultima tappa della gara di regolarità. Coronamento sportivo di un sogno a quattro ruote. **R**



RE E REGINE DI COPPE



INCORONAZIONE NOTTURNA

La Porsche 911 E 2.2 Targa di Maria Cristina Zari e Luisa Biroli taglia vittoriosa il traguardo della Coppa delle Dame Tag Heuer, la prova di regolarità notturna riservata agli equipaggi femminili disputata nella piazza del Duomo di Acireale.

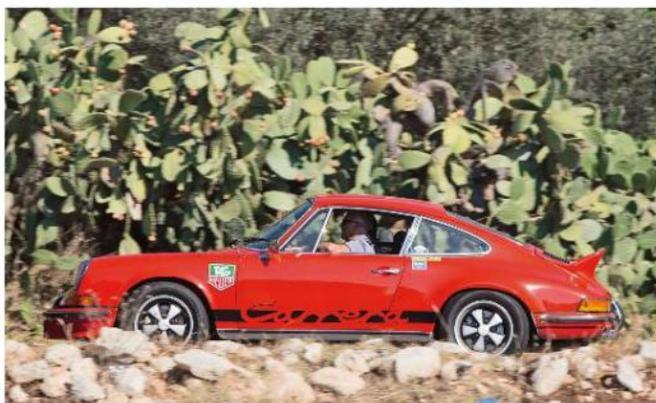


SUCCESSO ANNUNCIATO

Luis Angel Zerbini e Silvia Susana De La Iglesia, della Squadra Tartaruga Argentina, sull'Etna. Sono loro ad aver vinto il Raid dell'Etna 2014, su Triumph TR3 A del '57, precedendo Colpani-Losio (Porsche 911 ST) e Mocchetti-Di Serio (Porsche 911 E 2.2 Targa), rispettivamente secondi e terzi.



LA "NOSTRA" PORSCHE



PAESAGGI IMMUTATI

Una Giulietta Spider divide la strada con un gregge di pecore (foto grande); il passaggio dell'equipaggio di Ruoteclassiche, formato da Alessandro Giudice e Alessandro Barteletti, su Porsche 911 2.7 RS, davanti a una rigogliosa pianta di fichi d'India (qui sopra).

BELLE SCOPERTE



COPPIA GLAMOUR

Sempre perfettamente in stile con la loro fiammante Mercedes 190 SL rossa del '61. Per Giuseppe Bellinzoni e Anna Maria Pietropaolo, appassionati di tutto ciò che è vintage, l'auto d'epoca è specchio del tempo in cui è stata costruita: "Un abbigliamento adeguato e lo spirito giusto la valorizzano".



FOLLIA A CIELO APERTO

"Il problema non sono i 300 CV selvaggi da gestire su strada, ma l'assetto bassissimo, che alla minima buca mi fa arrivare lo stomaco all'altezza delle orecchie". Marino Rebmann, svizzero del Canton Ticino, il Raid dell'Etna se lo fa con la sua mostruosa McLaren MiC Can Am.



QUESTIONE DI STILE

A parte l'Aurelia B24 di Boglioli-Pezzia, un'icona del design, la loro Mercedes 300 SL era forse l'auto più elegante del "Raid". In Sicilia Tomas Hinrichsen, commerciante di cereali a Buenos Aires e collezionista d'auto, era accompagnato dall'esuberante Solange Mayo, stilista.

S EVENTI RADUNO INTERNAZIONALE CARRI FUNEBRI D'EPOCA

NUOVE FRONTIERE DEL COLLEZIONISMO

ALTRO CHE ULTIMO VIAGGIO

Si sta aprendo una nuova vita per i carri funebri d'epoca, anch'essi testimoni importanti dell'evoluzione degli usi e costumi del Paese. È quella della raccolta senza pregiudizi e superstizioni. Merito di un club piacentino e di un raduno originale

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



"R

agazzi mi raccomandano: niente goliardate, siamo collezionisti". Raffaele Rizzi, segretario del Club Piacentino Automobili d'Epoca (Cpae) e organizzatore del secondo raduno di carri funebri storici, non ha voluto rischiare cadute di stile e si è premurato per tempo di ricordarlo ai partecipanti.

Non ce ne sarebbe stato bisogno in realtà, ma il tema era troppo spinoso per non farlo. Inutile nascondere: il rischio che qualcuno scherzasse oltre il dovuto su un tema così delicato come quello dell'"ultimo viaggio" avrebbe potuto mettere a repentaglio il

successo di un'iniziativa unica nel suo genere. I possessori di carri funebri sono invece prima di tutto appassionati di auto d'epoca e il recupero di mezzi che oltre a essere belli e rari hanno un rapporto molto forte con la storia del costume del nostro Paese è alla base della loro passione. Sì, il ritrovo mattutino nel parcheggio del cimitero di Fiorenzuola d'Arda (PC) avrebbe potuto essere interpretato come irrispettoso del luogo, così come la decisione di un partecipante di completare con la presenza di una bara d'epoca l'allestimento di un carro funebre, ma così non è stato. E la sorpresa di chi ha assistito al passaggio di un corteo insolito sulle strade della provincia piacentina si è subito sciolta in 





FIAT 1100 T - 1958

Franco Rosa è un professionista del settore. Nella sua agenzia possiede più di un carro d'epoca, ma questo è il più richiesto. Il baldacchino l'ha preso da un vecchio carro funebre a cavalli e nel 1960 l'ha applicato su questo Fiat 1100 T appositamente tagliato.

FIAT 1800 B - 1961

Raffaele Rizzi è l'organizzatore del raduno e il segretario del Cpae. A lui il carro è stato donato da un cliente del suo albergo. Pensava di recuperare il sei cilindri Fiat per scambiarlo con qualcos'altro, ma quando l'ha visto gli è piaciuto così tanto da ideare un raduno per poterlo muovere.



➔ curiosità appena i carri funebri sono stati parcheggiati in piazza a Castell'Arquato.

È vero, lungo il percorso nessuno se l'è sentita di salutare con la mano il passaggio dei carri, come succede in qualsiasi manifestazione di auto storiche, tuttavia i presenti non hanno lesinato foto e commenti a fianco dei mezzi più belli. Uno solo dei partecipanti era "del mestiere", venuto al raduno con uno dei mezzi del parco macchine della propria agenzia; gli altri, invece, all'acquisto di un carro funebre ci sono arrivati per loro libera scelta. Tutti comunque consci del fatto di possedere veicoli molto esclusivi. Primo fra tutti Raffaele Rizzi, che ha voluto fortemente il raduno nel tentativo di offrire un'opportunità ai vari possessori per muovere questi mezzi, altrimenti relegati negli angoli bui dei garage o abbandonati nei fienili.

"Sono sicuro che tanti proprietari di carri funebri d'epoca non aspettino altro che l'occasione giusta per poterli guidare" dice convinto, "io cerco di offrirgliela. Tento di spin-

gere chi li possiede a restaurarli, contribuendo al salvataggio di un patrimonio storico che, forse, circondato com'è da tanti pregiudizi, è andato in parte già distrutto. Peccato, perché sono opere d'arte, non sono veicoli come gli altri. Quanti sono? Impossibile stabilirlo: per loro non c'è un registro storico e nemmeno un mercato. Ma le cose stanno cambiando e i primi collezionisti sono venuti allo scoperto".

In genere si tratta di vetture di prestigio trasformate da abili carrozzieri in pezzi unici. Inizialmente nella parte posteriore veniva trapiantato il baldacchino in legno dei carri funebri trainati da cavalli, monumentale, barocco, ricco di colonne e fregi da fare invidia all'altare di una chiesa. Successivamente, grazie sempre alla struttura a longheroni delle auto di un tempo, che consentiva trasformazioni di ogni tipo, si è assistito anche a un'evoluzione dello stile verso linee più aerodinamiche, con i cassoni che da squadriati sono diventati più ricercati e raffinati. Inol-

tre, per consentire andature ridotte ed evitare surriscaldamenti durante i funerali, venivano applicati riduttori al cambio, ventole aggiuntive e acceleratori a mano. Lancia Astura, Artena, Fiat 509, 520, 525, 621, Isotta Fraschini, sono state ottime basi per i carri funebri dagli anni 30 al dopoguerra. Poi è stata la volta delle derivate su base Fiat 1400 e 1900 e, dagli anni 60, a causa della disponibilità ormai quasi nulla di vetture con telaio separato, delle station wagon, con le Fiat 1800-2100 fra le prime e più diffuse.

Negli anni 70 si sono moltiplicate le trasformazioni sui furgoni Fiat 1100 T e 238, sui pulmini Volkswagen Typ2 T2 e infine sulle Mercedes e Volvo station wagon, che l'hanno fatta da padrone per decenni. Nel raduno di Fiorenzuola era ben rappresentata l'evoluzione del settore, come si può notare dalle immagini, ma l'obiettivo di Rizzi è molto più ambizioso. Sin dal prossimo raduno, fissato per la seconda domenica di ottobre 2015. Le prenotazioni sono aperte. **R**

MERCEDES-BENZ 250 D - 1986

Fabrizio Bianchi e Cinzia Ciabattari sono arrivati a Fiorenzuola guidando il loro carro funebre da Lucca. È la loro prima auto d'epoca, acquistata da una Misericordia di Pisa che non la utilizzava più. Nessuna remora a guidarlo: "Il problema è degli altri" dicono.



VOLVO 244 D6 - 1979

Alfredo Sfulcini (seduto) la sua Volvo l'ha salvata dalla demolizione. L'ha tenuta perché la trova bella e perché ha saputo di questo raduno. "La uso solo in questa occasione" dice, "ma anche se non ci fosse la conserverei comunque. Ha un grande interesse storico".

VOLKSWAGEN TYP2 T2- 1973 MERCEDES-BENZ 240 D - 1972

Cristiano Politi (a sinistra) è uno dei più noti collezionisti e appassionati di camion, pullman, trattori, cingolati, auto e motocicli storici, non solo in Italia. Nella sua collezione non potevano mancare i carri funebri, che restaura e noleggia.



FIAT 520 - 1928

Renato Canella è il titolare del carro più ammirato al raduno (foto a pagina 118-119). L'ha acquistata da un'impresa funebre che ha chiuso bottega, assieme ad altri quattro in pessime condizioni e a 360 bare antiche. Al raduno ha voluto con sé Walter Melazzini, professionista del settore.

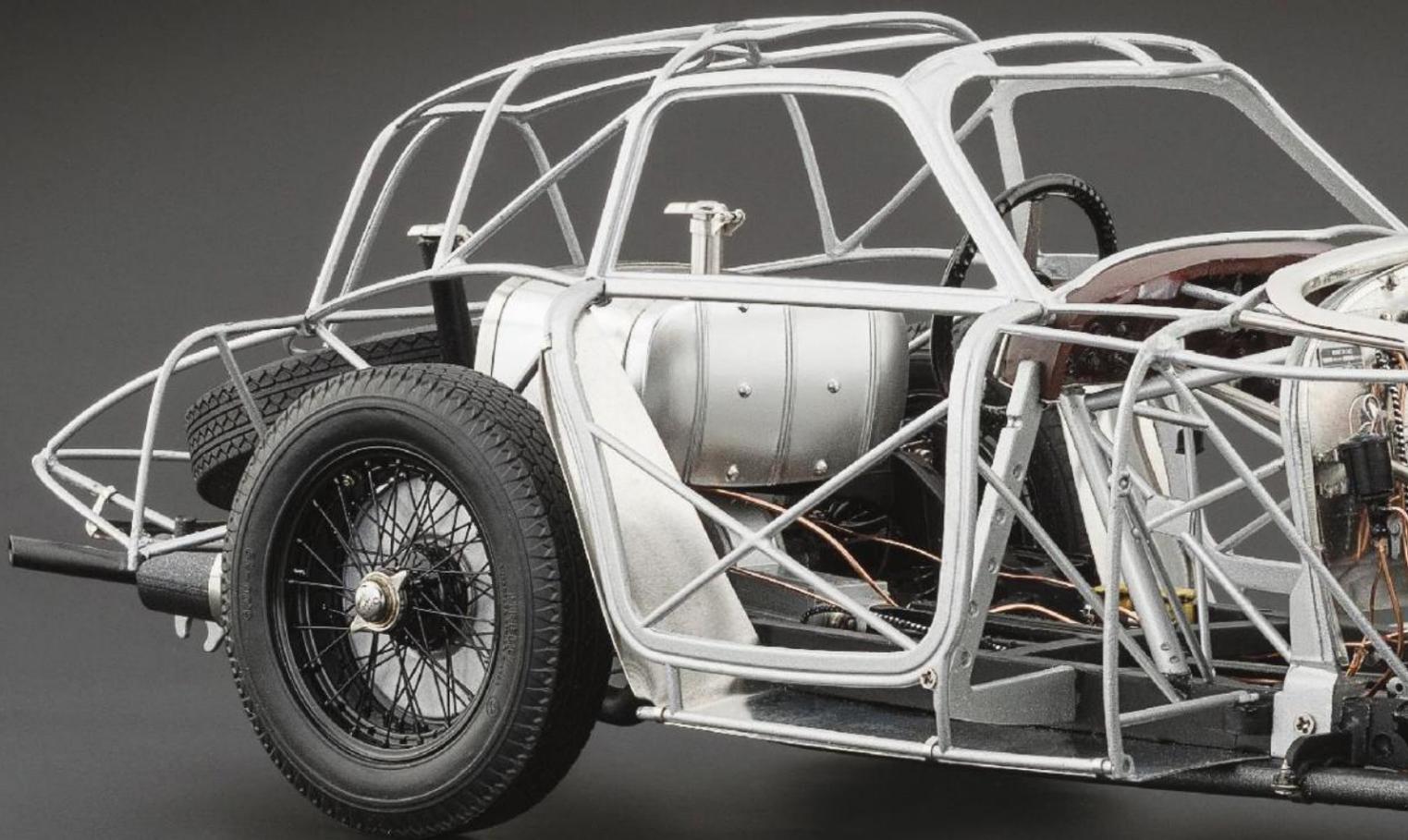


CAPOLAVORO IN SCALA 1:18

UNA REPLICA PER VERI MANIACI

Questo straordinario modello è stato realizzato grazie alla fattiva collaborazione tra la casa costruttrice, la tedesca CMC, e Automobilismo Storico Alfa Romeo. Due anni di studi per riprodurre una delle vetture più esclusive del Biscione, nata nel 1938 e dotata di motore a otto cilindri con doppio compressore

Testo di **Alfredo Albertini**



D

opo aver magnificamente realizzato in scala 1:18 varie Mercedes-Benz, Porsche, Ferrari e Maserati, la CMC, sofisticato marchio tedesco di modellismo, ha finalmente deciso di riprodurre anche un'Alfa Romeo. In particolare è stato scelto un esemplare appartenente al museo storico di Arese, la 8C 2900 B Touring del 1938, che rappresenta una delle più prestigiose granturismo del Portello antecedenti la seconda guerra mondiale.

Dotata di motore a otto cilindri di 29 litri da 220 CV con doppio compressore volumetrico, ha carrozzeria in alluminio che poggia su una struttura di tubi e profilati d'acciaio

costruita dalla milanese Touring. Per la realizzazione del modello è stata avviata già nel 2012 una stretta collaborazione tra Automobilismo Storico Alfa Romeo e i tecnici della CMC. Questi ultimi hanno effettuato ad Arese una scansione digitale dell'intera vettura, inclusa la meccanica sotto il telaio, eseguendo quindi migliaia di fotografie e diversi filmati in alta definizione. Per il colore della scocca è stata fatta una campionatura con il tintometro del Centro Stile Alfa Romeo e sono state recuperate in archivio le immagini della versione allestita per la 24 Ore di Le Mans del 1938, oggetto di una seconda versione. Il Centro Documentazione dell'Alfa ha quindi fornito i disegni originali per consentire alla CMC di costruire un modello speciale per il pubblico nella confi- ➔



Esemplare unico
L'Alfa 8C 2900 B di Automobilismo Storico Alfa Romeo (a lato) e lo chassis tubolare di Touring con tanto di meccanica, realizzato in scala 1:18 dalla CMC a scopo dimostrativo. Il modello in vendita non ne è dotato.



■ gurazione "rolling chassis", in cui è visibile l'ossatura di tubi che sostiene i pannelli della carrozzeria, esattamente come nella vettura autentica. Nel 2013 i tecnici della CMC hanno portato ad Arese il primo prototipo, al quale sono state apportate le modifiche suggerite da Automobilismo Storico Alfa Romeo. A giugno di quest'anno è arrivato al museo il modello definitivo, sul quale sono state fatte le ultime osservazioni prima del via alla produzione e alle prime consegne, previste in queste settimane.

Osservando da vicino questa eccezionale riproduzione, composta da circa 1500

pezzi, abbiamo apprezzato oltre al cofano sdoppiato, al vano posteriore e alle porte apribili, anche il raffinato interno con sedili e pannelli in vera pelle, la perfetta strumentazione, i pomelli sulla plancia delle giuste dimensioni e la leva del cambio correttamente ricurva. La meccanica è incredibilmente dettagliata, sia per quanto riguarda il motore sia per quanto riguarda il ponte posteriore, dove sono stati perfettamente riprodotti le sospensioni, i comandi dei freni e il serbatoio. Il prezzo indicativo è di 450 euro: non poco, ma anche i collezionisti più esigenti ne saranno entusiasti. **R**



Meccanica a vista

Anche il pianale (sopra) è stato oggetto di un'accurata riproduzione che comprende il ponte posteriore, le sospensioni, il serbatoio e l'impianto di scarico. Il motore (sopra a destra) è visibile aprendo il cofano e i pannelli laterali.



Interno in pelle

L'abitacolo (sopra nell'altra pagina) con sedili e pannelli in autentica pelle. La vettura riproduce l'esemplare esposto al Museo Storico Alfa Romeo. Portiere e cofani sono apribili.



Il modello è composto da circa 1500 pezzi, montati a mano uno per uno con estrema precisione per un risultato ancora più fedele alla realtà

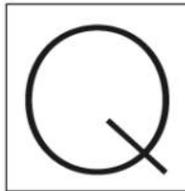


CAMBIO GOMME

QUANDO CONTA IL DISEGNO

Un'auto storica dovrebbe montare coperture storiche. Niente paura per l'affidabilità, perché da tempo anche in Italia si trovano perfette repliche, prodotte oggi dalle stesse marche che le realizzavano una volta. La gamma delle cosiddette diagonali è un po' limitata. In alternativa ci sono le più moderne radiali

Testo e foto di **Maurizio Schifano**



Quante vetture storiche oggi montano pneumatici "ultramoderni"? Troppe. Lo si capisce più che altro osservando il disegno del battistrada che, ammettia-

molo pure, magari farà inorridire solo un patito di storia dell'automobile, perché fa a pugni con lo stile e l'epoca della macchina. Ma che in realtà conta moltissimo per aggiungere valore a una vettura ben conservata o ben restaurata. Giustamente, in nome della sicurezza, si sostituiscono i vecchi pneumatici consumati e cotti dal tempo con altri di produzione attuale, di certo più affidabili, ma spesso realizzati da sconosciuti marchi orientali, che oggi potrebbero sembrare gli unici a fornire ancora le misure obsolete o almeno quelle compatibili. Basta invece documentarsi per scoprire che molti dei più diffusi tipi di pneumatici del passato vengono riprodotti dalle stesse Case che li fabbricavano un tempo e sono identici nell'aspetto, ma utilizzano mescole più evolute, quindi assicurano una maggiore tenuta di strada rispetto agli originali. I prezzi di queste repliche ufficiali sono quasi sempre più alti, ma ne varrà la pena. **R**





DOVE TROVARLE

CONSIGLIATE DAI PROFESSIONISTI

In Italia è la Fratelli Rossi Pneumatici (www.fllirossi-tyre.com), fondata a Bologna nel 1944, la prima ditta a pensare di far riprodurre gomme d'epoca. All'inizio degli anni 80 stringe un accordo con la Pirelli per far realizzare repliche dello Stella Bianca, dello Stelvio, del Cinturato CA67 (a sinistra, nella foto) e del Cinturato CN36. La collaborazione cessa nel 2003, poiché la Casa milanese trasferisce la produzione vintage in Gran Bretagna. Dal 2006 la Fratelli Rossi distribuisce ufficialmente in Italia i marchi BF Goodrich, Dunlop, Firestone, Michelin, Pirelli, Vredestein (foto nella pagina a fianco) e Waymaster. La prima azienda italiana a collaborare con Michelin è invece la Musso Gomme (www.mussogomme.it), fondata a Torino nel 1937. Nel 2003 diventa rivenditore esclusivo per l'Italia dei pneumatici da essa riprodotti (a destra il Michelin X) e successivamente esclusivista di BF Goodrich, Excelsior e Firestone. Oggi, come anche la Fratelli Rossi, commercializza i Cinturato Pirelli in partnership con la Longstone Classic Tyres.



Misure attuali (radiali)



Misure obsolete (diagonali)

Serie metrica	Marcatura equivalente	Super Ballon	Low section
145 R10	145/80 R10	4.80-10 5.20-10	-
125 R12	125/80 R12	4.40-12	-
135 R12	135/80 R12	4.80-12 5.20-12	5.00-12 -
145 R12	145/80 R12	5.20-12	5.00-12 5.50-12
155 R12	155/80 R12	5.60-12	5.50-12 6.00-12
145 R13	145/80 R13	5.20-13	5.50-13
155 R13	155/80 R13	5.60-13	5.50-13 6.00-13
165 R13	165/80 R13	5.60-13 5.90-13	6.00-13 6.50-13
175 R13	175/80 R13	6.40-13	6.50-13 7.00-13
185 R13	185/80 R13	-	7.00-13 7.25-13
145 R14	145/80 R14	5.20-14	-
155 R14	155/80 R14	5.20-14 5.60-14	6.00-14
165 R14	165/80 R14	5.90-14 6.40-14	6.00-14 6.50-14
175 R14	175/80 R14	5.90-14 6.40-14	-
185 R14	185/80 R14	6.70-14	7.00-14
195 R14	195/80 R14	-	7.50-14
145 R15	145/80 R15	5.20-15	5.50-15
155 R15	155/80 R15	5.60-15	5.50-15
165 R15	165/80 R15	5.60-15 5.90-15	6.00-15L
175 R15	175/80 R15	6.40-15	-
185 R15	185/80 R15	6.40-15 6.70-15	7.00-15L
205 R15	205/80 R15	8.10-15	-
235 R15	235/80 R15	-	9.00-15



155 R13

H/C 80

Misure standard

145 R10

125 R12

135 R12

145 R12

135 R13

145 R13

155 R13

165 R13

145 R14

155 R14

165 R14

175 R14

155 R15

165 R15

175 R15

185 R15



175/70 R13

H/C 70

Misure ribassate

165/70 R10

145/70 R12

155/70 R12

165/70 R12

155/70 R13

165/70 R13

175/70 R13

185/70 R13

165/70 R14

175/70 R14

185/70 R14

195/70 R14

175/70 R15

185/70 R15

195/70 R15

205/70 R15

FIANCO BIANCO

TRE SOLUZIONI

Dotazione delle automobili di lusso fin dagli anni 30, i pneumatici con fianco bianco sono adatti alla maggior parte delle storiche anni 50 e 60. Oggi la disponibilità di repliche con fianco bianco, realizzato all'atto del confezionamento come un tempo, è limitata a poche misure, con prezzi superiori del 20-30% rispetto ai pneumatici standard. In alternativa, da almeno una trentina d'anni sono in commercio anelli in gomma (foto sotto) di vari marchi, come Atlas. Si applicano inserendo il loro bordo interno tra la balconata del cerchio e il tallone del pneumatico stesso, dopo averlo leggermente sgonfiato, ma non vanno bene per i cerchi tubeless. Il prezzo di un set di quattro anelli è di 60-70 euro. In passato si è tentato di realizzare i fianchi bianchi con speciali vernici, che però non garantivano la necessaria elasticità. Nuovi prodotti e nuove

tecniche oggi in via di sperimentazione (foto a sinistra) potrebbero invece fornire risultati adeguati.

Radiali e ribassati

Molti pneumatici diagonali sono introvabili. Nella tabella a sinistra, le misure dei radiali equivalenti. Sullo stesso cerchio si possono montare gomme ribassate, purché la loro misura sia indicata sul libretto di circolazione. Nella tabella qui sopra la conversione corretta. In alto, un'Alfa Romeo Giulietta con i Michelin XAS.



LA RISCOSSA DEL "CONSERVATO"

RUGGINE A PESO D'ORO

La ricerca spasmodica dell'originalità sta spingendo le quotazioni delle "auto da fienile" a livelli mai raggiunti prima. Scelta economicamente oculata o irragionevole ossessione? Ecco alcuni esempi tratti dalle più recenti vendite all'incanto

Testo di **Gilberto Milano**



M

ax Girardo e Mike Brewer, due degli esperti internazionali di auto d'epoca che abbiamo consultato per il fascicolo "Affari&Mercato", allegato al numero scorso di Ruoteclassiche, lo hanno scritto a chiare lettere: il "reperto da granaio" oggi è più richiesto di un'auto restaurata come nuova. Si tratta di un trend relativamente recente, cresciuto nell'ultimo anno a livelli mai visti in precedenza, alimentato soprattutto dal desiderio di numerosi collezionisti di entrare in possesso di mezzi d'indiscutibile originalità, come solo auto con una storia priva di restauri alle spalle possono essere. Da un lato rappresentano un'ottima base per un eventuale ripristino, dall'altro sono la massima espressione dell'originalità di un modello.

Cosa meglio di un'auto rimasta per decenni in uno stesso luogo, trascurata fin che si vuole ma quasi sempre appartenuta allo stesso proprietario e ancora completa in ogni sua parte, può offrire un'autenticità a tutta prova? Succede così che proprio le auto mai restaurate e mai modificate siano tra le più ambite nelle aste specializzate. Vetture che nonostante necessitino di interventi costosi vengono scambiate a prezzi che fino a qualche tempo fa avrebbero scoraggiato chiunque.



2



3

1 A.R. GIULIA 1600 SPIDER VELOCE, 1965

Venduta a € 44.800 RM Auctions, Monaco

Un ottimo punto di partenza per un restauro accurato: la vettura è dotata di telaio e motore originali e di una storia comprovata.

4 ASTON MARTIN DB MKIII PROJECT, 1957

Venduta a € 118.602 Bonhams, Beaulieu

È la prima DB MKIII prodotta e il foglio di accompagnamento la definisce Prototipo. L'auto ha bisogno di un restauro completo. La stima era di 75.000 euro.

2 VOLKSWAGEN MAGGIOLINO, 1956

Venduta a € 3900 RM Auctions, Hershey

È rimasta ferma per decenni, ma sotto la patina di polvere è completa di tutto. Una buona base per un ripristino conservativo.

3 LANCIA AURELIA B20S VI SERIE

Venduta a € 49.584 Bonhams, Philadelphia

Questo esemplare è davvero invecchiato in un granaio per 35 anni. E si vede. Tutta originale, ha gli interni in condizioni accettabili.



4



5

5 MERCER SERIES 5 SPORTING, 1921
Invenduta. Stimata € 100.000 Bonhams, Philadelphia

Abbandonata in un capannone per decenni, possiede ancora tutte le sue parti intatte. Necessita di un restauro completo e non ha trovato estimatori.

6 VAUXHALL TYPE OD 23-60 HP KINGTON, 1923

Venduta a € 70.095 Bonhams, Beaulieu
Quasi certamente è la 23-60 HP Kington più originale in assoluto al mondo. Una delle cento oggi sopravvissute. La stima era di 38.000 euro.

7 JAGUAR E TYPE ROADSTER FLAT FLOOR, 1961

Venduta a € 98.615 Bonhams, Beaulieu
Utilizzata fino al 1992, è stata poi parcheggiata in un garage fino a oggi. Totalmente originale e completa, merita un restauro. Era stimata 25.000 euro.



6



7



→ Alcuni esempi sono riportati in queste pagine, a conferma di come anche una vettura in stato comatoso riesca a strappare prezzi inaspettati se dispone di ogni suo particolare. Un esempio è la Lancia Aurelia B20 sesta serie del 1958 (foto 3) battuta il 6 ottobre negli Usa a 62.700 dollari (49.584 euro), quasi il prezzo con il quale in Italia viene scambiato un esemplare ben conservato e in grado di ottenere l'omologazione Asi. Ma è anche il caso della Mercedes-Benz 540 K Spezial Aktion Panzer-Limousine del 1938 (foto 8), ritrovata in un deposito di feraglia in Russia, dove è stata abbandonata per cinquant'anni, salvo poi scoprire che era una delle tre rimaste delle venti 540 K così allestite per i membri più influenti del Terzo Reich. Per lei lo scorso giugno un collezionista ha sborsato a Bonhams ben 570.431 euro, diritti d'asta compresi, pur di portarsi a casa un cimelio storico rarissimo anche se in condizioni pietose.

Per i cultori della "conservazione" tout court, la ruggine, le ammaccature, la vernice graffiata, soprattutto nel caso delle auto sportive, aggiungono prestigio e valore all'esemplare. Anche un ripristino necessario, come la sostituzione della selleria o la riverniciatura della carrozzeria, potrebbe provocare una riduzione del valore dell'auto. Cancellare i segni del passato, infatti, rende più difficile la verifica dell'autenticità di un modello. È

un po' come accade per i mobili e gli oggetti di antiquariato, per i quali basta un particolare ricostruito per ridurre il valore del pezzo. Diversamente da ieri, inoltre, sono sempre più numerosi i "conservatori" puri, coloro che non vogliono più riportare le proprie auto d'epoca alle stesse condizioni di quando sono uscite dalla fabbrica. Tanto che lo stesso concorso di eleganza di Pebble Beach ha istituito un premio speciale per le auto più intatte. Con il risultato che, nei casi di auto perfettamente conservate, il divario rispetto alle quotazioni delle stesse auto restaurate è oggi a favore delle prime. E più l'auto è rara più questo divario aumenta. **R**

8 MERCEDES 540 K SPEZIAL AKTION PANZER-LIMOUSINE, 1938-1943

Venduta a € 570.431

Bonhams, Goodwood F.O.S.

Un'auto rara, in pessime condizioni ma con tutte le parti meccaniche conservate e una storia, documentata, molto importante.

9 JAGUAR XK 150 DHC, 1958

Venduta a € 78.000

Silverstone Auction, Birmingham

Scoperta in un fienile siciliano dove "risiedeva" da vent'anni in attesa di restauro, è stata battuta a oltre il doppio della stima d'asta.



RADUNI, CONCORSI E REGOLARITÀ

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

8-9

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.

SULLE TERRE DEL'OLIO (TA)

Gita sociale Asi del Veteran Car Club Valle d'Itria. Tel. 080 4800534, veteran.club@libero.it

AUTO D'EPOCA E SUPERCARS ALL'AEROPORTO DI ISTRANA (TV)

Raduno all'aeroporto militare di Istrana, in provincia di Treviso, organizzato dal Club Peschiera Motori. Tel. 045 7553700, oppure 348 2640775.

15

COLLINE & VIGNETI (AT)
Gara di regolarità a media prestabilita organizzata a Castelnuovo Don Bosco da Associazione Rododendri Regolarità. www.act-rallymedia.eu

16

REVIVAL RALLY CLUB VALPANTENA (VR)
Gara Csaì di regolarità sport organizzata da Rally Club Valpantena. www.rallyclubvalpantena.it

CIME TEMPESTOSE (FC)

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

RAID DEL NOVELLO (BS)

Gita sociale Asi organizzata dall'Old Wheel Veteran Car Club. Tel. 03048164, oldwheelswcc@tiscalinet.it

19-23

1000 MILLAS SPORT ARGENTINA
La versione argentina della Mille Miglia: mille e seicento km attraverso la Patagonia. www.1000millas.com.ar

22-23

MEMORIAL MARIANO DAL GRANDE (VI)
Manifestazione di regolarità turistica Csaì organizzata da Rally Club Isola Vicentina. www.rallyclubisola.it

CENTO TUBI (IM)

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

23

RALLY D'AUTUNNO (CZ)
Gita sociale Asi organizzata da Catanzaro Corse Club Due Mari. www.catanzarocorse.it

29

RONDE DELLA LUNA (CS)
Evento turistico organizzato dal Circolo Antico Pistone. www.anticopistone.com

30

THE BEST (PV)
Gara di regolarità organizzata da Historic Motors Sport. www.historicmotorssport.it

Dicembre

6

COPPA DEL TIRRENO (LI)
Manifestazione di regolarità turistica Csaì organizzata dalla Scuderia Don Chisciotte di Livorno. www.scuderiadonchisciotte.it

CONVEGNO I VEICOLI DA COMPETIZIONE ANTEGUERRA (AV)

Gita sociale Asi organizzata dal Club Veicoli Storici Irpino. Tel. 0825 871567, www.clubveicolistorici.com

13

ORTIGIA D'INVERNO (SR)
Evento turistico Asi organizzato dal Associazione Siracusana Auto Storiche. Tel. 0931 414355, www.asas.sitonline.it

14

ALFA DAY IN LUCANIA (PZ)
Raduno di marca organizzato dal Lucania Ancient Motors Club. Tel. 0971 275958, www.lucaniaancientmc.it

21

INCONTRO NOTTURNO AUTO STORICHE (MI)
Evento notturno per auto storiche a Pero (MI). www.pianpianoarriviamo.altervista.org

GARE CLASSICHE

Novembre

13-15

HISTORIC RALLY CITTÀ DI TRAPANI (TP)
Rally storico organizzato da Automobile Club Trapani - Scuderia Erice Historic Car, www.ericehistoricar.com

27-30

TUSCAN REWIND - MONTALCINO (SI)
Rally storico sugli sterrati "mondiali" del Senese, organizzato da Motorproject, in collaborazione con Montalcino Motorsport. www.tuscanrewind.com

Dicembre

7

DUE ORE AUTOSTORICHE AUTODR. DELL'UMBRIA (PG)
Velocità in circuito Csaì. Organizzazione: Racing Magione. www.autodromomagione.com

12-13

RALLY NEIGE VALLE D'AOSTA STORICO (AO)
Rally storico organizzato da Squadra Corse Valle d'Aosta. www.squadracorsevda.it



Appuntamento in montagna
La scorsa edizione del Trofeo del Terminillo (8-9 novembre)

SALONI E MOSTRE-SCAMBIO

Novembre

1-2

BOLOGNA AUTO E MOTO

Mostra-scambio presso il C.A.A.B. Centro Agro Alimentare. www.expofiere.net

7-9

AUTO COLLECTION NOVEGRO (MI)

Fiera delle auto da collezione nel Parco Esposizioni di Novogro. www.parcoesposizioninovegro.it

9

UN MILIONE DI GIOCATTOLI (CR)

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

MOSTRA-SCAMBIO

A SAN POLO D'ENZA (RE)

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

14-16

AUTO, MOTO, RICAMBI

ED ACCESSORI D'EPOCA (FR)

Mostra-mercato alla Fiera di Sora (FR). www.fieredisora.it

15-16

MOTOREXPO CLASSIC (VI)

Mostra-scambio auto, moto, cicli, ricambi, modellismo, editoria e documentazioni a Bassano Expo. www.motorexpoclassic.it

MOSTRA-MERCATO

DI PESCIA (PT)

Auto, moto, bici, trattori, ricambi d'epoca e modellismo. Organizzazione: Associazione Culturale Pinocchio idee e progetti. Tel. 331 2098756. studiopinocchio2006@alice.it

22-23

CESENA MARKET RETRÒ

Mostra-scambio di auto, moto, accessori e ricambi d'epoca presso il quartiere fieristico di Cesena. Tel. 0547 317435, info@cesenafiera.com

MOSTRA-SCAMBIO AUTO E MOTO D'EPOCA (CT)

Auto e moto d'epoca. Organizzazione: Zafferana Etnea da AGF Motorsport. agfmotorsport@email.it

23

MOSTRA-SCAMBIO SANTIÀ (VC)

Auto e moto classiche e d'epoca in piazza Aldo Moro. www.alpimotoclub.com

TORINO FUNTOYS

Borsa-scambio di modellismo aperta a Torino in via Trofarello 10. Ingresso gratuito dalle 9 alle 17. Tel. 348 3669390, 340 2805140.

28-30

FIERA MOTORISTICA TRA PASSATO E PRESENTE (TS)

Mostra scambio
auto - moto - cicli - ricambi
modellismo - accessori
esposizione club/scuderia

novembre
28 29 30
2 0 1 4

CENTRO COMMERCIALE MONTEODORO
Via Flavia di Sormano 125, Muggia (TS)
ingresso al pubblico gratuito

www.legendhistoricar.com
gromat@tin.it 120 247 0127204

Fiera al Centro Commerciale FreeTime Montedoro, aperta e gratuita per tutti, sia visitatori sia espositori, organizzata da Legend Historic Car Muggia. www.legendhistoricar.com

29-30

MOSTRA-SCAMBIO DI VILLA POTENZA - MACERATA

Organizzata dal Circolo Automotoveicoli d'Epoca Marchigiano L. Scarfiotti di San Severino Marche (MC). Tel. 071 7573270.

Dicembre

6-7

MOSTRA-SCAMBIO LIGURE PER AUTO E MOTO D'EPOCA (SV)

All'ippodromo dei Fiori di Villanova d'Albenga. Tel. 0182 580508.

8

GRANDE MERCATO (FE)

Mostra-mercato di automobili, motociclette, bici, trattori e modellismo presso il quartiere di Ferrara Fiere Congressi. www.autoemotodelpassato.com

MOSTRA-SCAMBIO A OVADA (AL)

Per auto, moto, bici, accessori e ricambi d'epoca. Organizzazione: Vespa Club Ovada. www.vespaclubovada.com

Mostra Scambio
AUTO, MOTO, BICI,
ACCESSORI E RICAMBI D'EPOCA
OVADA (AL)
Parco Sandro Pertini

08
Innovazione
Innovazione

Per info: N. 05 9127767
Tel. 944231945
info@vespaclubovada.com

CITTÀ DI OVADA

13

FIRENZE CLASSICA

Mostra per auto, moto e ricambi d'epoca presso l'ippodromo di Visarno, organizzata da Ass. Mot. Fiorentina. www.ass-mot-fiorentina.it

13-14

PASSIONE RETRÒ (CS)

Mostra-mercato organizzata a Montalto Uffugo dalla Scuderia Brutia Historic Cars di Carolei. Tel. 333 9254420, www.scuderibrutia.it

14

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

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



ASTE

Novembre

12

H&H CLASSIC - THE PAVILLION GARDENS (GB)

In vendita la collezione di Sam Pack, nel Texas. www.classic-auctions.com

14-15

RMAUCTIONS - DALLAS (USA)

In occasione dell'AACA Eastern Division Fall Meet. www.rmauctions.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

3

H&H CLASSIC CHATEAU IMPNEY (GB)

A Droitwich Spa, nel Worcestershire, poco a Sud di Birmingham. www.classic-auctions.com

8

BONHAMS - MOTORCARS (GB)

A Oxford. www.bonhams.com/departments/MOT-CAR/

**CLASSICHE
ALL'AVVENTURA**

*Classic
marathon*

1994-2014



COSA DESIDERI DAL TUO CLUB?

- ✓ Una sede ampia ed accogliente dotata di aree conviviali e biblioteca
- ✓ Una segreteria con risorse qualificate a disposizione
- ✓ Un proprio registro storico per complessivi 16.000 veicoli iscritti
- ✓ Otto sotto-sezioni di marca per consolidare la vostra passione
- ✓ Una organizzazione basata su sei sezioni territoriali che coprono l'Italia intera
- ✓ Informazioni ed un network di supporto per la consulenza tecnica e per il restauro
- ✓ Una comunicazione costante tramite il sito internet ed un notiziario periodico
- ✓ Una organizzazione di oltre 20 eventi ogni anno, sia in Italia che all'estero
- ✓ Convenzioni assicurative per i veicoli dei Soci
- ✓ La disponibilità in sede di una officina specializzata e di un centro revisioni
- ✓ La disponibilità di due mezzi storici e di un carro attrezzi a disposizione dei Soci
- ✓ Serietà, professionalità, cortesia, amicizia e simpatia.....

Classic Club Italia

Segreteria: via Nuova Circonvallazione, 38
27023 Cassolnovo (Pv) Tel. e Fax 038192344
da lunedì a Venerdì ore 15,30/18,30
Registro Storico: Tel. 3663956474

DA **20** ANNI
TI DA
TUTTO QUESTO!

QUOTAZIONI

Lotus: pronte al decollo

Tra le poche marche sportive a non aver subito un'impennata delle quotazioni c'è la Lotus. La Casa britannica, fondata dal celebre Colin Chapman, ha una storia ricca di trionfi in pista, ma avara di successi di mercato. Nonostante la sua produzione sia sempre stata caratterizzata da soluzioni tecniche d'avanguardia e prestazioni di alto livello. E nonostante la schiera di appassionati cultori del marchio sia sempre stata nutrita negli anni.

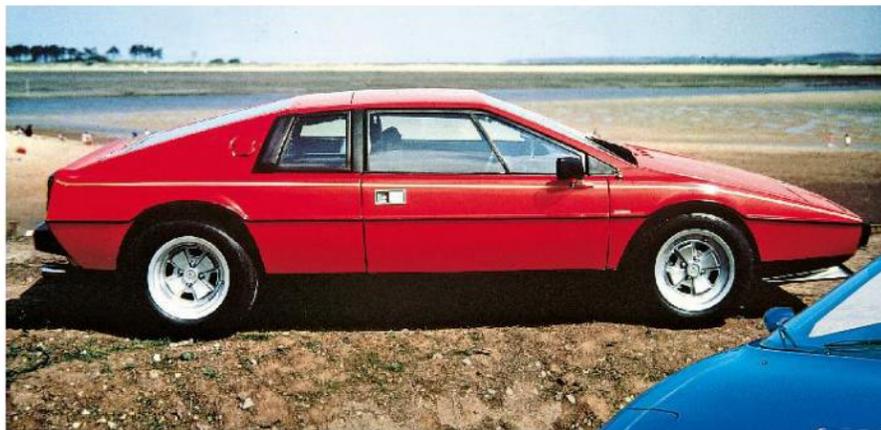
Il mercato delle Lotus è pressoché confinato a una dimensione nazionale: in Gran Bretagna è molto vivace, con scambi frequenti. A livello internazionale, invece, è decisamente fiacco, con un potenziale di acquirenti limitato. Questo ha fatto sì che le quotazioni rimanessero piuttosto stabili nel tempo, al contrario delle marche concorrenti: è la "speculazione" internazionale (soprattutto nelle aste), infatti, a determinare l'impennata dei prezzi che sta caratterizzando il mercato delle sportive in questi ultimi tempi.

Ciò si traduce in un vantaggio per chi vuole accostarsi a un marchio prestigioso senza spendere cifre importanti. Ma quali sono le Lotus che, nel prossimo futuro, potrebbero riservare soddisfazioni agli investitori? Sicuramente quelle ante 1973, anno che rappresenta uno spartiacque nella produzione della Casa di Ethel. Allora, infatti, la Lotus rinnovò profondamente la sua gamma, mandando progressivamente in pensione i modelli precedenti (Seven, Europa ed Elan) per spostarsi verso un segmento di mercato superiore (con le Esprit, Elite ed Eclat e la successiva Excel). Le Lotus degli anni Sessanta, più che sui motori potenti, facevano leva sul peso ridotto per raggiungere prestazioni di rilievo. La loro produzione artigianale e limitata può rappresentare una motivazione all'acquisto. Le quotazioni si attestano tutte tra i 20 e i 35 mila euro: un livello che altre Case hanno ormai raggiunto per vetture prodotte in quantità ben superiori.

La gamma degli anni successivi, fra i Settanta e gli Ottanta, ha un modello che spicca su tutti: la Esprit, sportiva a due posti con motore centrale secondo uno schema co-

struttivo molto in voga in quel periodo. Il design di Giugiaro si è dimostrato molto longevo, al punto da permettere alla Esprit di rimanere in produzione per 30 anni. Nonostante la sua lunga storia, quest'auto è stata prodotta in soli 10.675 esemplari (dal 1996 con motore V8 oltre al collaudato "twin cam" 4 cilindri, aspirato e turbo). Per questa famiglia di modelli le quotazioni si attestano fra i 20 e i 30 mila euro.

Tra le youngtimer la Lotus meno ambita è la Elan a trazione anteriore (e motore 1600 Isuzu) dei primi anni Novanta: 10-13.000 euro sono sufficienti per portare a casa un esemplare in ottime condizioni. Ma il modello su cui puntare senza dubbio è la Elise (dal 1995 a oggi). I primi esemplari si trovano attorno ai 15.000 euro. Il nostro consiglio è di puntare sulle serie limitate (nel corso degli anni se ne sono succedute parecchie), scegliendo soprattutto le più anziane, ossia quelle che si avvicineranno prima allo status di storiche. In merito alle quotazioni, è quasi certo che subiranno un rialzo già nel corso del 2015: il nostro pronostico è di una rivalutazione del 20% nell'arco dei prossimi 12 mesi.

di **Marco di Pietro****Famiglia longeva**

La Esprit (sopra) è stata il cavallo di battaglia della Casa per almeno vent'anni. La Elan con motore Isuzu e trazione anteriore (a destra), invece, non ha mai sfondato.



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 ³	Anni	Euro x 000	↑	↓
ABARTH ITALIA					
500 BERLINA	479	1957-65	10,0	20,0	30,0
500 COUPE ZAGATO	479	1957-59	15,0	30,0	45,0
595	594	1963-71	13,0	25,0	35,0
595 SS	594	1964-71	15,0	30,0	45,0
695	690	1964-71	13,0	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
MONMILLE SCORPIONE/GT	982	1961-63	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
OTR 1000 COUPE	982	1964-68	10,0	20,0	30,0
OT 1300/124	1280	1966-69	10,0	20,0	30,0
OT 1300 SCORPIONE SS FLOMBARDI	1280	1969-71	13,0	25,0	35,0
OT 1300 PROTOTIPO	1280	1965-68	50,0	100,0	150,0
OTR 1000 COUPE BERTONE	982	1965-67	13,0	25,0	35,0
OTSS 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	2323	1961-63	15,0	30,0	45,0
2400 COUPE ALLEMANO	2323	1963-65	15,0	30,0	45,0
1300 BERLINETTA SIMCA	1280	1962-64	50,0	100,0	150,0
2000 BERLINETTA SIMCA	1946	1963-64	65,0	130,0	200,0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	↑	↓
AC GRAN BRETAGNA					
2 LITRI SEI CILINDRI	1991	1947-55	13,0	25,0	35,0
2 LITRI SEI CILINDRI CABRIOLET	1991	1947-55	15,0	30,0	40,0
ACE (MOTORE AC/FORD)	1991-2553	1954-63	30,0	60,0	90,0
ACE (MOTORE BRISTOL)	1971	1954-63	45,0	90,0	130,0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	↑	↓
ACM ITALIA					
10.1 ENDURO/OFF 4WD	1588-1595	1988-93	0,5	1,0	1,5
ACMA FRANCIA					
VESPA 400	393	1958-64	4,5	9,0	13,5

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	↑	↓
ALFA ROMEO ITALIA					
RE NIS	2916-2994	1922-25	100,0	200,0	300,0
RE TURISMO	2994	1925-27	75,0	150,0	220,0
R.L.S.S.	2994	1925-27	150,0	300,0	450,0
RM NIS/II	1944-1996	1923-26	50,0	100,0	150,0
6C 1500 NORMALE	1487	1927-29	60,0	120,0	180,0
6C 1500 SPORT/SS	1487	1928-29	250,0	500,0	750,0
6C 1750 SUPER SPORT	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 GRANSPORT	1752	1930-33	500,0	1.000,0	1.500,0
6C 1750 GRAN TURISMO COMPR.	1752	1931-32	250,0	500,0	750,0
8C 2300	2536	1932-34	1.250,0	2.500,0	3.500,0
6C 2300 TURISMO/B LUNGO	2309	1934-39	75,0	150,0	220,0
6C 2300 GRAN TURISMO/B CORIO	2309	1934-39	125,0	250,0	375,0
6C 2300 PESCARA/B PESCARA	2309	1934-37	175,0	350,0	500,0
6C 2300 MILLE MIGLIA	2309	1938-39	250,0	500,0	750,0
8C 2900A	2905	1936	1.250,0	2.500,0	3.500,0
8C 2900B	2905	1937-39	1.750,0	3.500,0	5.000,0
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 SUPER SPORT	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 ³	Anni	Euro x 000	↑	↓
ALFA ROMEO ITALIA					
6C 2500 SFRECCIATO D'ORO	2443	1947-52	75,0	150,0	220,0
6C 2500 SS VILLA D'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 51 «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 TI I SERIE	1290	1957-59	8,0	16,0	24,0
GIULIETTA TI II SERIE	1290	1959-61	7,5	15,0	22,0
GIULIETTA TI III SERIE	1290	1961-65	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 S.V. 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
1300 SPRINT	1290	1963-65	15,0	30,0	45,0
GIULIETTA SPRINT SPECIALE	1290	1957-62	35,0	70,0	105,0
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	35,0	70,0	105,0
GIULIA 1600 SPIDER	1570	1962-65	25,0	50,0	75,0
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 TZ2	1570	1964-65	500,0	1.000,0	1.500,0
GIULIA TI (FRENI A TAMBURO)	1570	1962-63	6,0	12,0	18,0
GIULIA TI (FRENI A DISCO)	1570	1963-67	5,0	10,0	10,0

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 dai 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. Le variazioni di valore in crescita sono evidenziate in rosso, quelle in discesa in blu.

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 motocicli fanno registrare variazioni significative solo nel medio periodo: ne pubblichiamo quindi le quotazioni due volte l'anno, in giugno e in dicembre.

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	+	-	+
GIULIA TI SUPER	1570	1965-64	20	40.0	60.0	
GIULIA 1500	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 1600 S	1570	1968-70	3.5	7.0	10.0	
GIULIA SUPER T.3	1290	1972-74	3.0	6.0	9.0	
GIULIA SUPER T.6	1570	1972-74	3.5	7.0	10.0	
GIULIA NUOVA SUPER L3	1290	1974-77	2.8	5.5	8.0	
GIULIA NUOVA SUPER L6	1570	1974-77	3.0	6.0	9.0	
GIULIA DIESEL	1760	1976-77	2.0	4.0	6.0	
GIULIA SPRINT GT	1570	1963-66	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 L3	1290	1977-76	5.0	10.0	15.0	
GIULIA GT JUNIOR L6	1570	1977-76	6.0	12.0	18.0	
GIULIA GT JUNIOR ZAGATO L6	1570	1972-74	10.0	20.0	30.0	
GIULIA GTA 1600	1570	1965-69	7.5	15.0	22.0	
GIULIA GTA 1300 JUNIOR	1290	1968-72	6.0	12.0	18.0	
GTAM	1995	1970-71	100.0	200.0	300.0	
GIULIA 1600 SPRINT GTC	1570	1964-66	17.5	35.0	50.0	
1600 SPIDER (DIETTO)	1570	1966-68	10.0	20.0	30.0	
1750 GRAN SPORT 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 (OS)	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	75.0	150.0	220.0	
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	1.200.0	1.800.0	
1750 GT VELOCE I SERIE	1779	1968-70	12.5	25.0	35.0	
1750 GT 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	1976-76	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 L3	1290	1972-77	5.0	10.0	15.0	
SPIDER JUNIOR L6	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	1986-90	5.0	10.0	15.0	
MONTREAL	2597	1970-77	17.5	35.0	50.0	
ALFASUD (TUTTI I MODELLI)	1186-1490	1972-84	13	2.5	3.5	
ALFASUD TI	1186-1490	1973-84	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 1.3/1.3 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 Q.V.	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 U AMERICA	1962	1981	3.3	6.5	10.0	
ALFETTA 1.6/1.8	1570/1779	1982-84	2.0	4.0	6.0	
ALFETTA 2.0	1962	1982-84	2.5	5.0	7.5	
ALFETTA 2.0 QUADRIFOGLIO ORO	1962	1982-84	3.0	6.0	9.0	
ALFETTA 2.0 CEM	1962	1983	3.5	7.0	10.0	
ALFETTA 2.0 TURBODIESEL	1995	1979-84	1.5	3.0	4.5	
ALFETTA 2.4 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 TURBODELTA	1962	1979-80	13.0	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	1981-82	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	1357-1962	1977-85	1.5	3.0	4.5	
GIULIETTA 2.0 SUPER/TI	1962	1980-84	2.0	4.0	6.0	
GIULIETTA TURBODELTA	1962	1982-84	7.5	15.0	22.0	
GIULIETTA 2.0 TURBODIESEL	1995	1983-85	1.0	2.0	3.0	
ALFA 6	2492	1979-83	3.0	6.0	9.0	
ALFA 6 2.0	1997	1983-86	2.5	5.0	7.5	
ALFA 6 2.5 Q.ORO	2492	1983-86	3.0	6.0	9.0	
ALFA 6 2.5 TURBODIESEL	2494	1983-86	1.5	3.0	4.5	
ARNAL/S/L/TI	1186-1490	1984-86	0.5	1.0	1.5	
33 1.3/1.5/1.7 4X4 (TUTTI I M.)	1351-1490	1983-89	0.8	1.5	2.0	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	+	-	+
33 Q.VERDE	1490	1984-86	1.3	2.5	3.5	
33 1.5 GIARDINETTA	1490	1985-87	0.8	1.5	2.3	
33 4X4 GIARDINETTA	1490	1984-87	1.0	2.0	3.0	
33 1.7/1.7 IE	1712	1986-89	0.8	1.5	2.3	
33 1.7 QV	1712	1986-90	1.3	2.5	3.5	
33 1.3 S/1.7 SPORT WAGON	1351-1712	1987-89	0.5	1.0	1.5	
33 1.5/1.7 4X4 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 1.8 TD	1779	1986-89	0.5	1.0	1.5	
33 1.8 TD GIARDINETTA	1779	1986-87	0.5	1.0	1.5	
33 1.8 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	1.2	
NUOVA 33 1.8 TD INTERCOOLER S. W.	1779	1990-94	0.4	0.8	1.2	
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 1.3 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 4/04	1712	1991-94	1.0	2.0	3.0	
NUOVA 33 1.7 IE PERM. 4 S.W./Q4 S.W.	1712	1991-94	1.3	2.5	3.5	
NUOVA 33 1.7 IE 16V Q.V.	1712	1990-94	1.0	2.0	3.0	
NUOVA 33 1.7 IE 16V Q.V. S.W.	1712	1990-94	1.0	2.0	3.0	
NUOVA 33 1.3 IE IMOLA	1351	1992-94	0.8	1.5	2.3	
ALFA 75 1.6/1.6 IE/1.8/1.8 IE	1570-1779	1985-91	2.0	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 S.N.	1962	1991-92	3.5	7.0	10.0	
ALFA 75 2.5 V6 Q.V.	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 V.	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	2593	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	1991-94	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	20.0	40.0	60.0	
RZ	2959	1992-94	20.0	40.0	60.0	
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/V6 24V	1996-2959	1995-02	1.3	2.5	3.5	
GTV II SERIE 2.0 TS	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/V6 24V	1996-2959	1995-02	1.8	3.5	5.0	
SPIDER II SERIE 2.0 TS	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 16V	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 16V	1712	1994	0.8	1.5	2.3	
146 TI 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 SELE SPEED	3179	2001-04	6.0	12.0	18.0	
156 GTA SPORTWAGON	3179	2001-04	5.0	10.0	15.0	
156 GTA SPORTWAGON SELE SPEED	3179	2001-04	5.5	11.0	16.5	
156 1.9 TD CROSSWAGON	1910	2004	1.3	2.5	3.5	
166 2.0 V6 TURBO	1996	1999-00	1.0	2.0	3.0	</

QUOTAZIONI

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000
16 HURRICANE	1991	1945-49	20.0
18 WHITLEY/TYPHOON	2309	1949-53	17.0
18 HURRICANE	2309	1949-53	22.0
18 LIMOUSINE	2309	1950-51	17.0
SAPPHIRE 346/LIMOUSINE	3435	1955-60	25.0
SAPPHIRE 254	2290	1955-58	22.0
SAPPHIRE 236	2309	1955-57	18.0
STARSAPPHIRE/LIMOUSINE	3990	1958-60	28.0

ARO ROMANIA

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000
M 461 C	2512	1971-76	2.0
SERIE 240	2495-3119	1972-94	0.8
10	1289-1870	1980-00	0.5

ASA ITALIA

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000
1000 GT COUPE	1032	1962-67	80.0
1000 GT SPIDER	1032	1963-67	100.0

ASIA MOTORS COREA DEL SUD

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000
ROSCIA (TUTTI I MODELLI)	1789	1990-94	0.5

ASTON MARTIN GRAN BRETAGNA

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000
1.5 LITRE DHC	1495	1927-32	80.0
INTERNATIONAL	1495	1927-32	150.0
LE MANS	1495	1932-35	150.0
ULSTER	1495	1934-36	150.0
MK II ROADSTER	1495	1934-36	80.0
2 LITRE ROADSTER	1950	1936-40	32.5
2 LITRE (DB1)	1970	1948-50	32.5
DB2 COUPE	2580	1950-53	90.0
DB2 CABRIOLET	2580	1950-53	120.0
DB2/4-MK2-MK3 COUPE	2580-2922	1953-59	50.0
DB2/4-MK2-MK3 CABRIOLET	2580-2922	1953-59	140.0
DB4 COUPE	3670	1958-63	200.0
DB4 CABRIOLET	3670	1958-63	250.0
DB4 GT	3670	1959-61	175.0
DB4 GT ZAGATO	3670	1960-63	3.000.0
DB5 COUPE/VANTAGE	3995	1963-65	150.0
DB5 CABRIOLET	3995	1963-65	350.0
DB6 COUPE/VANTAGE	3995	1965-69	180.0
DB6 MK2 COUPE	3995	1969-70	80.0
DB6 VOLANTE	3995	1965-70	250.0
DB5	3995	1967-72	20.0
DB5 VANTAGE	3995	1968-71	22.5
DB5 V8	5340	1969-72	22.5
LAGONDA V8	5340	1974-76	25.0
V8	5340	1973-82	22.5
V8 VANTAGE	5340	1983-89	25.0
V8 VANTAGE ZAGATO	5340	1974-82	30.0
V8 VANTAGE	5340	1983-90	32.5
V8 VANTAGE ZAGATO	5340	1986-88	50.0
V8 VOLANTE	5340	1976-90	37.5
V8 VANTAGE VOLANTE	5340	1986-89	35.0
V8 VOLANTE ZAGATO	5340	1987-90	120.0
VIRAGE	5340	1988-93	80.0
VIRAGE VOLANTE	5340	1990-97	22.5
VOLANTE 2-2	5340	1991-99	22.5
EWB VOLANTE	5340	1997-99	23.5
VANTAGE	5340	1993-00	20.0
VANTAGE 600	5340	1998-99	22.5
VANTAGE LE MANS	5341	1999	25.0
LAGONDA	5340	1976-87	13.5
LAGONDA	5340	1987-90	16.0
DB7	5239	1994-99	11.0
DB7 VOLANTE	5239	1996-99	13.0
DB7 VANTAGE	5935	1999-03	15.0
DB7 VANTAGE VOLANTE	5935	2000-03	17.0
DB7 GT	5935	2003	16.5
VANQUISH	5935	2001-04	20.0
DB9	5935	2004	16.5
DB9 VOLANTE	5935	2004	17.5

ATS ITALIA

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000
GT 2500	2468	1963-64	150.0
GT52500	2468	1963-64	175.0

AUDI GERMANIA

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000
AUDI/AUDI L (72 CV)	1696	1965-68	1.8
60/160 L	1496	1968-72	1.3
60 VARIANT	1496	1968-72	1.5
75 L180 L	1696	1966-72	1.3
75/180 VARIANT	1696	1966-72	1.5
SUPER 90	1770	1966-71	1.8
50 (TUTTI I MODELLI)	1093	1975-80	0.8
80 I SERIE (TUTTI I MODELLI)	1297-1470	1972-76	0.8
80 II SERIE (TUTTI I MODELLI)	1296-1921	1976-81	0.5
80 GTE/GLE II SERIE	1588	1976-81	1.0
80/180 Q/90 III S (TUTTI I M.)	1296-2226	1981-86	0.5
80 D/180 TD III S (TUTTI I M.)	1588	1981-86	0.5
80/180 QUATTRO IV SERIE	1595-1984	1986-90	0.5
80/180 QUATTRO 16V IV SERIE	1984	1990	0.5

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000
80 D/TD IV SERIE	1588-1896	1986-90	0.5
90/90 QUATTRO II SERIE	1994-2509	1987-89	0.5
90/90 QUATTRO 20V II SERIE	2309	1988-90	0.5
100/100 S/100 LS	1760	1968-71	1.5
100 COUPE S	1871	1970-73	2.0
100 I SERIE (TUTTI I MOD.)	1760-1871	1972-77	1.0
100 II SERIE (TUTTI I MOD.)	1994-2144	1977-82	0.8
100 SD II SERIE (TUTTI I MOD.)	1986	1978-82	0.5
100/100 QUATTRO III SERIE	1781-2509	1982-90	0.5
100 TURBO/TURBO QUATTRO III S.	2226	1986-90	0.8
100 D/TD/TDI III SERIE	1986-2461	1982-90	0.5
100 AVANT AVANT QUATTRO	1781-2509	1983-90	0.8
100 AVANT TURBO AVANT TURBO Q	2226	1983-90	1.0
100 AVANT D/TD/TDI	1986-2461	1983-91	0.5
100/100 QUATTRO IV SERIE	1984-2509	1990-94	0.5
100 2.5 TDI IV SERIE	2461	1991-94	0.5
100 AVANT AVANT QUATTRO II S.	1984-2509	1991-94	0.8
100 AVANT TDI II S.	2461	1991-94	0.5
200/200 TURBO	2144-2226	1984-90	0.8
200/200 TURBO QUATTRO	2144-2226	1984-90	1.0
200/200 TURBO AVANT QUATTRO	2144-2226	1984-90	1.0
200 QUATTRO 20V	2226	1989-90	1.0
200 AVANT QUATTRO 20V	2226	1989-90	1.3
COUPE/COUPE GT	1781-2226	1981-87	1.0
COUPE QUATTRO	2144-2226	1983-88	1.5
QUATTRO	2144	1980-86	12.5
QUATTRO (BAUR)	2226	1987-89	9.0
QUATTRO 20V (BAUR)	2226	1989-90	9.0
QUATTRO SPORT	2133-2144	1983-86	65.0
COUPE 2.0 E	1984	1989-94	0.8
COUPE 2.0 20V QUATTRO	1994	1989-93	1.0
COUPE 2.3 E/2.3 E 20V	2309	1988-94	1.0
COUPE 2.3 E/2.3 E 20V QUATTRO	2309	1988-94	1.3
COUPE 2.6 E V6/2.8 E V6	2598-2771	1992-94	1.5
COUPE 2.2 TURBO 20V QUATTRO S2	2226	1990-95	1.5
80 2.0/2.3 V SERIE	1984-2509	1991-94	0.5
80 2.0/2.3 AVANT	1984-2509	1992-94	0.8
80 1.9 TD V SERIE	1896	1991-94	0.5
80 2.6-2.8 E V6/ QUATTRO V SERIE	2598-2771	1991-94	0.8
80 2.6 E V6/2.8 E V6 AVANT	2598-2771	1992-94	1.0
S2 2.2 20V TURBO	2226	1993-94	1.3
S2 AVANT	2226	1992-94	1.5
RS2 AVANT	2226	1993-96	7.5
CABRIO 1.8/2.0/2.5 20V/2.6 V6/2.8 V6	1781-2771	1991-90	2.0
COUPE 2.6/2.8 E V6 QUATTRO	2598-2771	1992-95	1.0
100 2.8 V6/2.8 V6 QUATTRO	2771	1990-94	0.5
100 2.8 E V6 QUATTRO AVANT	2771	1991-94	0.8
100 2.2 TURBO 20V Q S4/AVANT S4	2226	1991-94	0.8
100 4.2 V8 QUATTRO S4/AVANT S4	4172	1993-94	1.5
V8	2771-4172	1989-94	1.0
A4 1.6/1.8/1.8 20V TURBO	1595-1781	1994	0.5
A4 2.6 V6/2.8 V6 30V	2598-2771	1994-00	0.8
A4 2.6 V6/2.8 V6 30V AVANT	2598-2771	1995-00	1.0
A4 CABRIOLET 1.8/1.8 T/3.0	1781-2976	2002-04	2.0
S4 2.7 V6 30V	2671	1997-00	1.5
A4 AVANT 2.7 V6 30V	2671	1997-00	1.8
RS4 AVANT	2671	1999-00	6.0
A4 CABRIOLET 2.5 V6 TD	2496	2002-04	1.8
A6 2.0	1984	1994	0.5
A6 1.9 TDI/2.5 TDI	1896-2461	1994	0.5
A6 2.6 V6/2.8 V6	2598-2771	1994	0.5
A6 2.8 V6 30V	2771	1997-01	1.0
A6 2.8 V6/2.8 V6 30V AVANT	2771	1994-98	1.0
A6 2.8 V6 30V AVANT	2771	1991-01	1.3
A6 4.2 V8	4172	1998-02	1.5
S6 2.2 20V/4.2 V8	2226-4172	1994-97	1.3
S6 AVANT 2.2 20V/4.2 V8	2226-4172	1994-97	1.5
S6 4.2 V8	4172	1999-03	1.5
S6 4.2 V8 AVANT	4172	1999-03	1.8
RS6 4.2 V8 QUATTRO	4172-41720	2002-04	2.5
RS6 4.2 V8 QUATTRO AVANT	4172	2002-04	3.0
A8 2.8 V6/2.8 V6 30V/QUATTRO	2771	1994-98	1.3
A8 2.8 V6 30V/QUATTRO	2771	1998-02	1.8
A8 3.7/4.2 V8/QUATTRO	3697-4172	1994-98	1.5
A8 3.7/4.2 V8 40V/QUATTRO	3697-4172	1998-02	2.0
A8 6.0 W12 48V QUATTRO	5998	1999-02	2.5
A8 V8 3.7/4.2 QUATTRO (II S.)	3697-4172	2002-04	2.8
A8 3.0 V6 (II S.)	2976	2003-04	2.0
A8 4.0 TDI QUATTRO (II S.)	3956	2003-04	2.3
A8 6.0 V12 48V (II S.)	5998	2002-04	3.0
S8 2.4 V8 32V	4172	1996-98	2.0
S8 4.2 V8 40V	4172	1999-02	2.5
A8 3.0 TDI QUATTRO (II S.)	2967	2003-04	2.0
A8 1.8 20V TURBO	1781	1996-02	0.8
A8 1.8 20V TURBO QUATTRO	1781	1996-02	1.0
S3	1781	1999-02	2.0
A3 3.2 V6 24V (II S.)	3189	2003-04	2.3
TT	1781	1998-04	2.5
TT QUATTRO	1781	1998-04	3.0
TT 3.2 V6 24V QUATTRO	3189	2003-04	3.5
TT ROADSTER	1781	1999-04	3.5
TT ROADSTER QUATTRO	1781	1999-04	3.8

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000
ALLROAD 2.7 V6 30V	2671	2000-04	1.5
ALLROAD 4.2 V8 40V	4163	2002-04	2.0
A4 V6 3.0 30V (II SERIE)	2976	2001-04	1.3
S4 4.2 V8 40V (II SERIE)	4163	2002-04	1.8
S4 CABRIOLET 4.2 V8 40V	4163	2003-04	3.8
A4 3.2 V6 24V (III S.)	3123	2004	1.8

AUSTIN GRAN BRETAGNA

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000
20	3601	1921-31	6.5
20 (II SERIE)	3400	1932-38	6.0
12	1667-1861	1921-35	4.5
12 (6 CILINDR)	1496	1930-36	4.8
12 (6 CILINDR) II SERIE	1535	1938-47	4.8
10/4	1125	1932-36	4.0
12/4	1535	1932-36	4.3
15/9	1711	1935-37	4.3
14	1711	1937-39	4.3
SEVEN TORPEDO	747	1922-39	5.0
SEVEN SPIDER	747	1922-39	5.0
SEVEN BERLINA	747	1922-39	4.5
BIG SEVEN	900	1937-40	3.5
16	2249	1932-36	5.0
16 (II SERIE)	2199	1945-49	4.0
18	2510	1938-39	5.0
28	4016	1938-40	7.5
EIGHT TOURER	900	1939-47	4.0
EIGHT BERLINA	900	1939-47	3.5
TEN	1125	1939-47	3.5
A40 DORSET	1199	1947	2.5
A40 DEVON	1199	1947-52	2.5

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	+	-	+
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)	1275-1598	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/G BN4-BN6	2639	1956-59	20.0	40.0	60.0	
3000 BN7/B7T	2912	1959-61	22.5	45.0	65.0	
3000 MK II BN7/B7/B7J	2912	1961-63	25.0	50.0	75.0	
3000 MK III BJB	2912	1963-68	27.5	55.0	80.0	
SPRITE MK I (FROG EYE)	948	1958-61	9.0	18.0	27.0	
SPRITE MK II	948	1961-62	6.5	13.0	20.0	
SPRITE MK II	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	1980	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	1958-65	3.0	6.0	9.0	

AUTOBIANCHI ITALIA

BIANCHINA TRASFORM/SPECIAL	479-499	1957-62	5.5	11.0	16.5	
BIANCHINA PANORAMICA	499	1960-69	2.5	5.0	7.5	
BIANCHINA PANORAMICA DECAPOTT.	499	1960-69	2.8	5.5	8.0	
BIANCHINA CABRIOLETT	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 1.2	1221	1965-68	1.8	3.5	5.0	
PRIMULA COUPE S 1.4	1438	1968-70	1.8	3.5	5.0	
A III	1438	1969-72	1.0	2.0	3.0	
A II 2	903	1969-71	1.5	3.0	4.5	
AT12 NORMALE/JUNIOR	903	1971-82	1.0	2.0	3.0	
AT12 JUNIOR	903	1983-86	0.8	1.5	2.3	
AT12 ELEGANT	965	1971-82	1.0	2.0	3.0	
AT12 ELITE	965	1979-85	0.8	1.5	2.3	
AT12 LX	965	1983-85	0.8	1.5	2.3	
AT12 ABARTH (58 CV)	982	1971-76	3.5	7.0	10.0	
AT12 ABARTH (70 CV)	1049	1975-77	3.0	6.0	9.0	
AT12 ABARTH (70 CV) 5 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 1.1 4WD	999-1108	1986-95	0.8	1.5	2.3	
Y10 FIRE 1.6 J.E. LX/ELECTRONIC	999-1108	1987-94	0.5	1.0	1.5	
Y10 1.3 L.E./GT L.E.	1297-1301	1987-94	1.0	2.0	3.0	

BANTAM STATI UNITI

40 BRC	1835	1940-41	7.5	15.0	22.0	
--------	------	---------	-----	------	------	--

BENTLEY GRAN BRETAGNA

4 1/2 LITRE TORPEDO	4398	1927-31	125.0	250.0	375.0	
6 1/2 LITRE TORPEDO	6597	1926-30	175.0	350.0	520.0	
8 LITRE TORPEDO	7983	1930-32	250.0	500.0	750.0	
3 1/2 LITRE CABRIOLETT	3669	1933-36	37.5	75.0	110.0	
4 1/4 LITRE CABRIOLETT	4257	1936-39	42.5	85.0	125.0	
MK VI	4257	1946-51	17.5	35.0	50.0	
MK VII	4566	1951-52	15.0	30.0	45.0	
R TYPE	4566	1952-55	20.0	40.0	60.0	
R TYPE CONTINENTAL	4566	1953-55	9.0	18.0	27.0	
S I	4887	1955-59	19.0	38.0	57.0	
S II CONTINENTAL	4887	1955-59	65.0	130.0	200.0	
S I	6230	1959-62	20.0	40.0	60.0	
S II CABRIOLETT	6230	1959-62	55.0	110.0	165.0	
S III	6230	1962-66	21.0	42.0	63.0	
S III CABRIOLETT	6230	1962-66	60.0	120.0	180.0	
T	6230	1965-70	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	
T2	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	
CORNICHE CABRIOLETT	6750	1971-77	22.5	45.0	67.0	
CORNICHE CABRIOLETT	6750	1977-84	21.0	42.0	63.0	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	+	-	+
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	
MULSANNE S	6750	1987-93	11.0	22.0	33.0	
EIGHT	6750	1984-93	10.0	20.0	30.0	
BROOKLANDS SR	6750	1992-98	11.0	22.0	33.0	
TURBO R/S/RT	6750	1985-98	15.0	30.0	45.0	
CONTINENTAL R/S/IT	6750	1991-02	25.0	50.0	75.0	
CONTINENTAL (CABRIOLETT)	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	
ARNAGE/RED LABEL	4398-6750	1998-02	14.0	28.0	42.0	
ARNAGE RED LABEL LWB	6750	2001-02	15.0	30.0	45.0	
ARNAGE R1RL	6761	2002-04	15.0	30.0	45.0	
ARNAGE T	6750	2002-04	17.5	35.0	50.0	
ARNAGE LIMOUSINE MULLINER	6750	2002-04	25.0	50.0	75.0	
CONTINENTAL GT	5998	2003-04	25.0	50.0	75.0	

BERTONE ITALIA

FREELIMBER/FREELIMBER 2	1596-2693	1990-95	1.0	2.0	3.0	
-------------------------	-----------	---------	-----	-----	-----	--

BIANCHI ITALIA

S4 TORPEDO	1287	1925-27	9.0	18.0	27.0	
SS 1500 TORPEDO	1287	1928-32	9.0	18.0	27.0	
SS 1500 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 STRADA	5358	1964-68	150.0	300.0	450.0	
1900 GT EUROPA	1897	1967-68	35.0	70.0	100.0	

BMW GERMANIA

315 CABRIOLETT	1490	1934-36	20.0	40.0	60.0	
326 LIMOUSINE	1971	1936-39	35.0	70.0	100.0	
327 COUPE/CABRIOLETT	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 2.6 LITRI	2580	1954-61	10.0	20.0	30.0	
502 3.2 LITRI	3168	1955-61	11.0	22.0	33.0	
503 COUPE	3168	1956-59	75.0	150.0	220.0	
503 CABRIOLETT	3168	1956-59	100.0	200.0	300.0	
507 ROADSTER	3168	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 L/S	3168	1961-65	10.0	20.0	30.0	
3200 CS	3168	1962-65	15.0	30.0	45.0	
2500/300 (ISETTA)	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 LS BERLINA	697	1962-65	2.5	5.0	7.5	
700 COUPE	697	1959-64	3.5	7.0	11.0	
700 LS COUPE	697	1964-65	3.5	7.0	11.0	
700 COUPE SPORT	697	1960-64	4.5	9.0	13.5	
700 CABRIOLETT	697	1959-63	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	1773	1963-68	2.5	5.0	7.5	
1800 TI	1773	1964-66	3.0	6.0	9.0	
1800 TI/ISA	1773	1964-65	10.0	20.0	30.0	
2000	1990	1966-72	2.5	5.0	7.5	
2000 TUTTILUX	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 CABRIOLETT	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	1968-71	5.0	10.0	15.0	
2002 TIH	1990	1971-75	7.0	14.0	20.0	
1502	1573	1975-77	2.0	4.0	6.0	
2002 TURBO	1990	1973-74	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	
3.0 S	2986	1971-77	2.5	5.0	7.5	
3.0 SI	2986	1971-77	3.0	6.0	9.0	
3.0 L	2986	1974-77	2.5	5.0	7.5	
3.3 LIU	3210-3299	1973-77	4.0	8.0	12.0	
3.0 CS	2986	1971-76	6.5	13.0	20.0	
3.0 CSI	2986	1971-76	7.5	15.0	23.0	
3.0 CSL	2986-3005	1971-73	17.5	35.0	50.0	
3.0 CSL (BATMOBILE)	3003-3153	1973-75	27.5	55.0	80.0	
316/318 (E21)	1573-1766	1975-78	1.0	2.0	3.0	
315/316/318 (E21)	1573-1766	1973-82	0.8	1.5	2.3	
320/320i (E21 4 CILINDRI)	1990	1975-77	1.0	2.0	3.0	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	+	-	+
320 (E21 6 CILINDRI)	1991	1977-82	1.5	3.0	4.5	
320 CABRIOLETT BAUR (E21)	1991	1978-82	2.0	4.0		

M QUOTAZIONI

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	1	2	3
7301 V8/7401 V8 (E38)	2997-3982	1994-95	1.5	3.0	4.5	
7281 (E38)	2195	1999-01	1.3	2.5	3.5	
7301/7351/7401 V8 32V (E38)	3498-4398	1996-01	1.8	3.5	5.0	
750i/IL (E38)	5379	1994-01	2.0	4.0	6.0	
MS (E39)	4941	1998-02	2.5	5.0	7.5	
MI	3430	1979-81	100.0	200.0	300.0	
Z1	2494	1988-92	15.0	30.0	45.0	
840 CI/V8 32V (E 31)	3982-4398	1993-00	4.5	9.0	13.5	
850I/850 CI V12 (E 31)	4988-5379	1989-00	5.5	11.0	16.5	
850 CSI V12 (E 31)	5576	1992-96	8.0	16.0	24.0	
Z3 1.8i/912/2.2	1796-2171	1995-02	4.0	8.0	12.0	
Z3 2.5i/2.8i/3.0 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/3.0 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	2171	2003-04	5.5	11.0	16.5	
Z4.2 S	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	4799	2004	3.3	6.5	9.5	
X5 5.2S/5.28i/5.30i 24V (E46)	2494-2979	1998-04	1.5	3.0	4.5	
X5 5.2S/5.28i/5.30i 24V TOURING (E46)	2494-2979	1999-04	1.8	3.5	5.0	
516i/518i COUPE (E46)	1895-1995	1998-04	1.8	3.5	5.0	
520i 24V COUPE (E46)	1991-2171	1999-04	2.0	4.0	6.0	
525i/525i/528i/530i 24V C/P (E46)	2494-2979	1999-04	2.5	5.0	7.5	
518i/520i CABRIOLET (E 46)	1995-2171	2000-04	2.5	5.0	7.5	
525i/530i CABRIOLET (E 46)	2494-2979	2000-04	3.0	6.0	9.0	
M3 COUPE (E 46)	3246	2001-04	5.5	11.0	16.5	
M3 CABRIOLET (E 46)	3246	2001-04	6.5	13.0	19.5	
Z8 ROADSTER	4941	2000-03	5.0	10.0	15.0	
7301/7351 (E 65)	2979-3600	2001-04	1.8	3.5	5.0	
745i (E 65)	4398	2001-04	2.3	4.5	6.5	
760i/IL (E 65)	5972	2002-04	2.8	5.5	8.0	
750 D/740 D (E 65)	2995-3901	2001-04	2.0	4.0	6.0	
550 I (E 60)	2979	2003-04	2.5	5.0	7.5	
545 I (E 60)	4398	2004	3.0	6.0	9.0	
530 I TOURING (E 60)	2979	2004	3.0	6.0	9.0	
545 I TOURING (E 60)	4398	2004	3.5	7.0	10.0	
MS V10 (E 60)	4999	2004	6.0	12.0	18.0	
630 CI	2979	2004	4.0	8.0	12.0	
645 CI	4398	2003-04	4.5	9.0	13.5	
630 CI CABRIOLET	2979	2004	5.0	10.0	15.0	
645 CI CABRIOLET	4398	2004	5.5	11.0	16.5	
X3 2.5i/3.0	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 HERMILLER	1498	1950-52	6.0	12.0	18.0
HANSA 1500 SPORT-CABRIOLET 2/2	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/DIESEL KOMBI	1758	1953-54	3.5	7.0	10.0
HANSA 1800 CABRIOLET HERMILLER	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 2/2	1758	1953-54	7.0	14.0	21.0
HANSA 2400	2357	1952-55	5.0	10.0	15.0
HANSA 2400 PULLMAN	2240-2357	1953-58	5.0	10.0	15.0
2.3 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 LUXE	1495	1955-58	7.5	15.0	22.5
ISABELLA TS/TS DE LUXE	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 HECKFLOSSE	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	13.5	27.0	40.0
406	2216	1958-61	12.5	25.0	38.0
407	5130	1961-65	12.5	25.0	38.0
408	5130	1963-65	13.5	27.0	40.0
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	11.5	23.0	35.0
603 (TUTTI I MODELLI)	5211-5898	1976-82	12.5	25.0	38.0
BRITANNIA	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

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	1	2	3
BLÉNHEIM/BLÉN. 2/BLÉN. 3	5898	1993-04	14.0	28.0	42.0	
BEAUFIGHTER	5898	1982-94	14.0	28.0	42.0	

BUGATTI FRANCIA

TYPE 13	1327-1368	1918-20	90.0	180.0	270.0
TYPE 22	1453	1919-26	90.0	180.0	270.0
TYPE 22 BRESCEA	1496	1921-26	100.0	200.0	300.0
TYPE 23	1453	1919-26	90.0	180.0	270.0
TYPE 23 BRESCEA	1496	1921-26	100.0	200.0	300.0
TYPE 30	1991	1922-26	75.0	150.0	225.0
TYPE 35	1991	1924-31	300.0	600.0	900.0
TYPE 35A	1991	1924-31	300.0	600.0	900.0
TYPE 35T	2261	1926-30	400.0	800.0	1200.0
TYPE 35T/CB	2261	1927-31	400.0	800.0	1200.0
TYPE 35C	1991	1928-31	500.0	1000.0	1500.0
TYPE 37	1496	1925-30	200.0	400.0	600.0
TYPE 38	1991	1926-27	100.0	200.0	300.0
TYPE 38A	1991	1927	125.0	250.0	375.0
TYPE 40	1496	1926-30	100.0	200.0	300.0
TYPE 40A	1628	1930	125.0	250.0	375.0
TYPE 41 «ROYALE»	12763	1926-33	4.000.0	8.000.0	12.000.0
TYPE 43/43A GRAND SPORT	2261	1927-31	500.0	1000.0	1500.0
TYPE 44	2992	1927-30	125.0	250.0	375.0
TYPE 46/46S	5360	1929-36	225.0	450.0	675.0
TYPE 47 GRAND SPORT	2986	1929-30	150.0	300.0	450.0
TYPE 49	3257	1930-34	125.0	250.0	375.0
TYPE 50	4972	1930-34	300.0	600.0	900.0
TYPE 55 SUPER SPORT	2261	1932-35	750.0	1500.0	2250.0
TYPE 57 GAUBIER	3257	1933-39	175.0	350.0	525.0
TYPE 57 VENTOUX	3257	1933-39	225.0	450.0	675.0
TYPE 57 STELVIU	3257	1933-39	275.0	550.0	825.0
TYPE 57 ATALANTE	3257	1933-39	500.0	1000.0	1500.0
TYPE 57C	3257	1937-39	250.0	500.0	750.0
TYPE 57S	3257	1936-38	275.0	550.0	825.0
TYPE 57SC	3257	1937-39	300.0	600.0	900.0
TYPE 64	4432	1940	500.0	1000.0	1500.0
TYPE 68	369	1942	50.0	100.0	150.0
TYPE 75A	1488	1947	75.0	150.0	225.0
TYPE 101/101C	3257	1951-52	125.0	250.0	375.0
EB 110/110S	3500	1992-96	90.0	180.0	270.0

CADILLAC STATI UNITI

CTS	2597-3564	2004	2.5	5.0	7.5
XL8	4565	2004	5.0	10.0	15.0

CATERHAM GRAN BRETAGNA

Z1 1.6/1.8/2.0 16V	1588-1998	1995-01	10.0	20.0	30.0
SUPER SEVEN	1396-1998	1986-04	12.0	24.0	36.0

CEIRANO ITALIA

150N TORPEDO	1458	1924-28	25.0	50.0	75.0
150S TORPEDO	1458	1924-31	37.5	75.0	112.5

CHEVROLET STATI UNITI

BLAZER/GMC JIMMY	4095-5733	1969-73	2.5	5.0	7.5
BLAZER/GMC JIMMY (II S.)	4095-5733	1974-86	2.0	4.0	6.0
BLAZER/GMC JIMMY (DIESEL II S.)	6217	1982-86	1.5	3.0	4.5
BLAZER V/GMC JIMMY V	5012-5733	1987-91	2.0	4.0	6.0
BLAZER V/GMC JIMMY V (DIESEL)	6217	1987-91	1.5	3.0	4.5
BLAZER K/GMC YUKON	5733	1992-94	2.5	5.0	7.5
BLAZER K/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)	2198-4300	1994-04	2.5	5.0	7.5
TAHOE/GMC YUKON	5733	1995-99	3.0	6.0	9.0
TAHOE/GMC YUKON (DIESEL)	6466	1995-99	2.5	5.0	7.5
TAHOE/GMC YUKON (II S.)	4806-5967	1999-04	3.5	7.0	10.0
TRAILBLAZER	4157-5327	2000-04	2.0	4.0	6.0
CORVETTE COUPE (C5)	5666	1997-03	10.0	20.0	30.0
CORVETTE CONVERTIBILE (C5)	5666	1998-03	10.0	20.0	30.0
CORVETTE COUPE (C6)	5967	2004	12.5	25.0	37.0
CORVETTE CONVERTIBILE (C6)	5967	2004	13.5	27.0	40.0

CHRYSLER STATI UNITI

VOYAGER 3.0/3.3 LE/3.8 V6 (I S.)	2972-3778	1988-95	1.0	2.0	3.0
VOYAGER 2					

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	+	-	+
AX 1.44X4	1360	1991-95	05	1.0	1.5	
AX 14 D (TUTTI I MOD.)	1361	1988-94	05	1.0	1.5	
BK (TUTTI I MODELLI)	1124-1580	1982-92	05	1.0	1.5	
BK BREAK (TUTTI I MODELLI)	1360-1905	1985-92	05	1.0	1.5	
BK 19 D (TUTTI I MODELLI)	1768-1905	1985-92	05	1.0	1.5	
BK TRD/TGD/TZD TURBO	1768	1988-92	05	1.0	1.5	
BK 19 D BREAK (TUTTI I MOD.)	1768-1905	1985-92	05	1.0	1.5	
BK TRD/TGD/TZD TURBO BREAK	1768	1988-92	05	1.0	1.5	
BK GT/GT1	1905	1985-92	0.8	1.5	2.3	
BK 19 GT16V	1905	1987-92	0.8	1.5	2.3	
BK 4 TC	2141	1985-86	16.0	32.0	48.0	
BK 19 4X4	1905	1988-92	05	1.0	1.5	
BK 19 4X4 BREAK	1905	1988-92	05	1.0	1.5	
BK 19 D 4X4	1768-1905	1985-92	05	1.0	1.5	
BK 19 D 4X4 BREAK	1768-1905	1985-92	05	1.0	1.5	
CX (TUTTI I MOD.)	1985-2500	1974-85	2.0	4.0	6.0	
CX BREAK (TUTTI I MOD.)	1985-2500	1975-85	2.0	4.0	6.0	
CX2400 GT1	2347	1977-82	3.0	6.0	9.0	
CX2400 BREAK EVASION	2347	1982-84	2.0	4.0	6.0	
CX2400 PRESTIGE	2347	1976-83	3.8	7.5	11.0	
CX2200 D/2500 D	2175-2500	1975-86	1.0	2.0	3.0	
CX2200 D BREAK/2500 D BREAK	2175-2500	1975-86	1.0	2.0	3.0	
CX D LIMOUSINE	2500	1979-83	1.5	3.0	4.5	
CX25 GT1	2500	1983-85	3.5	7.0	10.0	
CX2022	1995-2165	1986-89	1.8	3.5	5.0	
CX BREAK (TUTTI I MOD.)	1995-2500	1986-90	2.5	5.0	7.5	
CX25 RI/GT1	2500	1986-89	3.5	7.0	10.0	
CX25 GT1 TURBO	2500	1986-89	3.8	7.5	11.0	
CX25 GT1 TURBO 2/PRESTIGE	2500	1985-89	5.0	10.0	15.0	
CX25 PRESTIGE TURBO	2500	1986-89	5.5	11.0	16.0	
CX25 TRD/TURBO TRD/TURBO 2	2500	1983-89	1.0	2.0	3.0	
CX25 BREAK RD/TRD TURBO/TURBO 2	2500	1986-89	1.0	2.0	3.0	
CX LIMOUSINE D TURBO/TURBO 2	2500	1983-89	2.0	4.0	6.0	
XM 3.0 I V6/V6 24V	2946-2975	1989-90	0.5	1.0	1.5	
XM 3.0 I V6/V6 24V BREAK	2946-2975	1991-00	0.8	1.5	2.3	
XM 2.0 IZD 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 2.0 I 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	
SAXO 1.6 V15/II SERIE	1587	1996-02	0.8	1.5	2.3	
ZK (TUTTI I MODELLI)	1124-1905	1991-94	0.5	1.0	1.5	
ZK BREAK (TUTTI I MODELLI)	1124-1761	1993-94	0.5	1.0	1.5	
ZK 2.0 16V	1998	1992-97	0.5	1.0	1.5	
ZK D/TD (TUTTI I MODELLI)	1905	1993-94	0.5	1.0	1.5	
ZK D/TD BREAK (TUTTI I MODELLI)	1905	1993-94	0.5	1.0	1.5	
XANTIA 1.6 I/1.8 IZD	1580-1998	1993-94	0.5	1.0	1.5	
XANTIA 1.9 DI/1.9 TD	1905	1993-94	0.5	1.0	1.5	
XANTIA 3.0 V6	2946	1996-00	0.5	1.0	1.5	
EVASION 2.0 IZD TURBO CT	1998	1994	0.8	1.5	2.3	
EVASION 1.9 TD	1905	1994	0.5	1.0	1.5	
XSARA COUPE 2.0 16V/V15	1998	1998-02	0.5	1.0	1.5	
C3 PLURIEL	1360-1587	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	2001-04	0.8	1.5	2.3	
C3 3.0 V6 24V	2946	2002-04	1.3	2.5	3.8	
C2 V15	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	100.0	200.0	300.0
------	------	---------	-------	-------	-------

DAEWOO COREA DEL SUD

ESPERO	1498-1998	1990-94	0.3	0.5	0.8
--------	-----------	---------	-----	-----	-----

DAF OLANDA

600/750 DAFFODIL	590-746	1958-68	1.8	3.5	5.0
33	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
ROCKY/DI/TD	1998-2765	1984-00	1.0	2.0	3.0
FEROZA	1590	1988-99	1.0	2.0	3.0
CHARADE 1.0 TURBO GT II	993	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	3744-7136	1927-35	60.0	120.0	180.0
DB18 (2 1/2 LITRE) BERLINA	2522	1938-40	10.0	20.0	30.0
STRAIGHT EIGHT LIMOUSINE	3960	1936-40	25.0	50.0	75.0
DB18 EMPRESS BERLINA	3468	1945-53	8.5	17.0	25.0
DB18 CONSORT LIMOUSINE	2522	1945-53	9.0	18.0	27.0
DB18 CABRIOLET	2522	1945-53	12.5	25.0	37.0
DF EMPRESS II LIMOUSINE	3468	1951-54	7.5	15.0	22.0
DF EMPRESS II LIMOUSINE	3468	1954-57	6.5	13.0	20.0
CONQUEST CENTURY ROADSTER	2433	1953-58	9.0	18.0	27.0
CONQUEST CENTURY CABRIOLET	2433	1951-54	7.5	15.0	22.0
DF REGENCY LIMOUSINE	2952	1951-54	5.0	10.0	15.0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	+	-	+
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	4617	1954-58	7.5	15.0	22.0	
DF/DK REGENCY LIMOUSINE	4617	1954-58	5.0	10.0	15.0	
DF/DK SPORTSMAN BERLINA	4617	1954-58	4.5	9.0	13.5	
DJ CONQUEST BERLINA	2433	1953-58	3.5	7.0	10.0	
DJ CONQUEST LIMOUSINE	2433	1953-58	5.5	11.0	16.5	
MAJESTIC	3794	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	1961-69	8.5	17.0	25.0	
SOVEREIGN	4235	1966-69	5.0	10.0	15.0	
SOVEREIGN 2.8	2791	1969-72	3.0	6.0	9.0	
SOVEREIGN 4.2 I SERIE	4235	1969-73	4.0	8.0	12.0	
DS 420 LIMOUSINE	4235	1968-91	11.5	23.0	35.0	
SOVEREIGN 3.4 IZD II 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 5.3 I SERIE	5345	1972-73	4.5	9.0	13.5	
DOUBLE SIX 5.3 VANDEN PLAS I S.	5345	1972-73	5.0	10.0	15.0	
DOUBLE SIX 5.3 II SERIE	5345	1973-79	3.5	7.0	10.0	
DOUBLE SIX 5.3 VANDEN PLAS II S.	5345	1973-79	4.0	8.0	12.0	
DOUBLE SIX 5.3 COUPE II SERIE	5345	1973-77	8.0	16.0	24.0	
SOVEREIGN 3.4 IZD III SERIE	3442-4235	1979-86	3.5	7.0	10.0	
DOUBLE SIX 5.3 III SERIE	5345	1979-81	3.5	7.0	10.0	
DOUBLE SIX 5.3 III SERIE H.E.	5345	1981-87	4.0	8.0	12.0	
DOUBLE SIX 5.3 III SERIE H.E.	5345	1987-93	4.5	9.0	13.5	
3.6-4.0 (X140)	3590-3980	1986-94	2.5	5.0	7.5	
DOUBLE SIX 6.0 (X140)	5993	1993-94	3.5	7.0	10.0	
SIX 4.0-6.24V	3980	1994-97	3.5	7.0	10.0	
V8 4.0 32V	3996	1998-02	4.0	8.0	12.0	
SUPER V8 4.0 32V	3996	1998-02	5.0	10.0	15.0	
DOUBLE SIX 6.0 V12	5993	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	1970-78	6.0	12.0	18.0
FAIRLADY (TUTTI I MODELLI)	1998	1978-81	4.5	9.0	13.5
240 Z	2393	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 LE MANS	851	1961-62	5.0	10.0	15.0

DE LOREAN STATI UNITI

DMC12	2849	1981-83	15.0	30.0	45.0
-------	------	---------	------	------	------

DE TOMASO ITALIA

VALLE LINGA	1499-1592	1963-67	30.0	60.0	90.0
MANGUSTA	4728	1966-70	35.0	70.0	105.0
PANTERA/PANTERAL	5763	1970-80	30.0	60.0	90.0
PANTERAL	5763	1981-88	25.0	50.0	75.0
PANTERA GT/GTS (TUTTI I MODELLI)	5763	1972-80	27.5	55.0	82.5
PANTERA GTS/GTS (TUTTI I MODELLI)	5763	1981-85	30.0	60.0	90.0
PANTERA GTS/GTS (TUTTI I MODELLI)	5763	1985-90	32.5	65.0	97.5
NUOVA PANTERA	4942	1990-95	18.0	36.0	54.0
NUOVA PANTERA TARGA	4942	1991-95	20.0	40.0	60.0
DEAUVILLE	5763	1971-80	6.5	13.0	20.0
DEAUVILLE	5763	1981-88	7.5	15.0	22.0
LONGCHAMP (TUTTI I MODELLI)	5763	1973-89	7.5	15.0	22.0
LONGCHAMP SPIDER	5763	1980-89	10.0	20.0	30.0
GIARA	3982-4601	1996-04	11.5	23.0	35.0
BIGLIA/MANGUSTA	4601	1996-01	10.0	20.0	30.0

DELAGE FRANCIA

CO(CO2/GS GRAND SPORT)	4524	1918-24	22.5	45.0	70.0
DO	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/DS	2517-3045	1931-33	25.0	50.0	75.0
D6-TII/D6-TIS	2000	1932-34	20.0	40.0	60.0
D6-65	2678	1934-35	27.5	55.0	80.0
D6-60/D6-80	2449-3226	1935-37	30.0	60.0	90.0
D6-70	2729	1936-37	32.5	65.0	100.0
D6-75	2800-2984	1938-40	37.5	75.0	110.0
D8/DBS	4060	1929-33	60.0	120.0	180.0
DB-15/DB-15S	2660	1933-39	45.0	90.0	135.0
DB-85/DB-105	3570	1934-35	60.0	120.0	180.0
DB-100/DB-120	4300-4750	1935-37	125.0	250.0	375.0
D4	1480	1933-34	15.0	30.0	45.0
DI-12	2151	1935-38	17.5	35.0	50.0
DI-50	2370	1938-39	20.0	40.0	60.0
3 L					

QUOTAZIONI

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	
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	300,0	600,0 900,0
212 INTER	2562	1951-53	375,0	750,0 1.100,0
250 EUROPA	2953	1955-55	300,0	600,0 900,0
340/342/375 AMERICA	4101-4523	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
250 GT P.F./BOANO/ELLENA	2953	1956-58	300,0	600,0 900,0
250 GT 2 POSTI PININFARINA	2953	1958-60	150,0	300,0 450,0
250 GT CABRIOLET PININFARINA	2953	1959-62	200,0	400,0 600,0
250 GT 2+2/530 GT 2+2	2953-3961	1960-64	100,0	200,0 300,0
250 GTL	2953	1963-64	250,0	500,0 750,0
250 GT SPIDER CALIFORNIA (LWB)	2953	1958-60	4.000,0	8.000,0 10.000,0
250 GT SPIDER CALIFORNIA (SWB)	2953	1960-62	4.000,0	8.000,0 12.000,0
250 GT TOUR DE FRANCE	2953	1956-59	2.500,0	5.000,0 7.500,0
250 GT SWB	2953	1960-62	3.500,0	7.000,0 9.000,0
250 GT SWB COMPETIZIONE	2953	1960-62	4.000,0	8.000,0 10.000,0
250 GT/GTIO 64	2953	1961-64	10.000,0	20.000,0 30.000,0
250 LE MANS	2953-3285	1964-66	4.000,0	8.000,0 12.000,0
275 GTB	3285	1964-66	400,0	800,0 1.200,0
275 GTB/4	3285	1966-68	500,0	1.000,0 1.500,0
275 GTS	3285	1964-66	250,0	500,0 750,0
330 GT 2+2 (VII SERIE)	3967	1964-67	100,0	200,0 300,0
350 GTC	3967	1966-68	150,0	300,0 450,0
350 GTS	3967	1966-68	250,0	500,0 750,0
365 GT 2+2	4390	1967-72	40,0	80,0 120,0
365 GTC	4390	1969-71	150,0	300,0 450,0
365 GTS	4390	1969-70	250,0	500,0 750,0
365 SPIDER CALIFORNIA	3967-4390	1966-68	500,0	1.000,0 1.500,0
365 GTB/4 DAYTONA	4390	1968-73	175,0	350,0 525,0
365 GTB/4 DAYTONA SPIDER	4390	1970-73	400,0	800,0 1.200,0
208 GTB	1991	1980-82	10,0	20,0 30,0
208 GTS	1991	1980-82	12,5	25,0 37,0
208 GTB TURBO	1991	1982-85	25,0	50,0 75,0
208 GTS TURBO	1991	1982-85	15,0	30,0 45,0
(208) GTB TURBO INTERCOOLER	1991	1986-89	15,0	30,0 45,0
(208) GTS TURBO INTERCOOLER	1991	1986-89	17,5	35,0 50,0
308 GT4	2926	1977-80	8,0	16,0 24,0
308 GTB VETRORESINA	2926	1975-78	40,0	80,0 120,0
308 GTB	2926	1978-81	15,0	30,0 45,0
308 GTS	2926	1977-81	15,0	30,0 45,0
308 GTB	2926	1981-82	15,0	30,0 45,0
308 GTS	2926	1981-82	15,0	30,0 45,0
308 GTB QUATTROVALVOLE	2926	1982-85	17,5	35,0 50,0
308 GTS QUATTROVALVOLE	2926	1982-85	17,5	35,0 50,0
328 GTB	3185	1985-89	20,0	40,0 60,0
328 GTS	3185	1985-89	20,0	40,0 60,0
348 TB	3405	1989-94	11,5	23,0 35,0
348 TS	3405	1989-94	12,0	24,0 36,0
348 SPIDER	3405	1993-95	14,0	28,0 42,0
288 GTO	2855	1984-85	350,0	700,0 1.000,0
MONDIAL 8	2926	1980-82	5,5	11,0 16,5
MONDIAL QUATTROVALVOLE	2926	1982-84	6,5	13,0 20,0
MONDIAL CABRIOLET	2926	1983-84	8,5	17,0 25,0
MONDIAL 3.2	3185	1985-88	7,5	15,0 22,5
MONDIAL 3.2 CABRIOLET	3185	1985-88	10,0	20,0 30,0
MONDIAL 3.4 T	3405	1989-93	9,0	18,0 27,0
MONDIAL 3.4 T CABRIOLET	3405	1989-93	11,0	22,0 33,0
365 GTC/4	4390	1971-72	60,0	120,0 180,0
365 GT4 2+2	4390	1972-76	12,5	25,0 37,0
400 GT	4823	1976-79	10,0	20,0 30,0
400I	4823	1979-84	11,5	23,0 35,0
412	4942	1985-90	13,5	27,0 40,0
365 GT4 BB	4390	1975-76	75,0	150,0 225,0
512 BB	4942	1976-81	75,0	150,0 225,0
512 BBI	4942	1981-84	75,0	150,0 225,0
TESTAROSSA	4942	1984-85	25,0	50,0 75,0
TESTAROSSA	4942	1986-91	22,5	45,0 67,5
512 TR	4942	1992-94	25,0	50,0 75,0
F 512 M	4942	1994-96	27,5	55,0 82,5
F 40	2936	1987-92	200,0	400,0 600,0
456 GT/GTA	5474	1993-99	11,5	23,0 35,0
F 355 BERLINETTA	3496	1994-98	17,5	35,0 50,0
F 355 GTS	3496	1994-98	19,0	38,0 57,0
F 355 SPIDER	3496	1995-99	22,5	45,0 67,5
F 50	4698	1995-97	250,0	500,0 750,0
550 MARRANELLO	5474	1996-01	15,0	30,0 45,0
575 MARRANELLO	5748	2002-04	17,5	35,0 50,0
550 BARCHETTA	5474	2000-02	45,0	90,0 135,0
360 MODENA	3586	1999-04	22,5	45,0 67,5
360 SPIDER	3586	2000-04	37,5	75,0 110,0
360 CHALLENGE STRADALE	3586	2003-04	37,5	75,0 110,0
612 SCAGLIETTI	5748	2003-04	17,5	35,0 50,0
F 430	4308	2004	32,5	65,0 100,0
ENZO	5998	2002-04	500,0	1.000,0 1.500,0
FERVES ITALIA				
RANGER 4X4	499	1966-71	4,0	8,0 12,0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	
FIAT ITALIA				
5015/502/503 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 N/525 S	3739	1928-31	20,0	40,0 60,0
525 S	3739	1929-31	40,0	80,0 120,0
514/514 L	1438	1929-32	9,0	18,0 27,0
514 S/514 MM	1438	1929-32	12,5	25,0 37,0
515	1438	1931-34	9,0	18,0 27,0
522 C/522 L	2516	1931-33	16,5	33,0 50,0
522 S	2516	1932-33	18,0	36,0 54,0
524 C/524 L	2516	1931-34	16,5	33,0 50,0
518 C/518 L + ARDITA + 1750	1758	1933-38	11,5	23,0 35,0
518 C/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 + BAULLA + (3M) BERLINA	995	1932-34	8,0	16,0 24,0
508 + BAULLA + (3M) BERLINA LUSSO	995	1932-34	9,0	18,0 27,0
508 + BAULLA + (3M) TORPEDO	995	1932-34	11,0	22,0 33,0
508 + BAULLA + (3M) SPIDER	995	1932-34	12,0	24,0 36,0
508 + BAULLA + (3M) SPIDER SPORT	995	1933-34	35,0	70,0 100,0
508 M	995	1933-37	8,5	17,0 25,0
508 + BAULLA + (4M) BERLINA 2 P.	995	1934-37	7,5	15,0 22,5
508 + BAULLA + (4M) BERLINA 4 P.	995	1934-37	7,5	15,0 22,5
508 + BAULLA + (4M) TORPEDO	995	1934-37	10,0	20,0 30,0
508 + BAULLA + (4M) SPIDER	995	1934-37	11,0	22,0 33,0
508 S + BAULLA + (4M) S. S. (C. D'ORO)	995	1934-37	35,0	70,0 100,0
508 S + BAULLA + (4M) (BERL. M.M.)	995	1935-37	25,0	50,0 75,0
500 + TOPOLINO + TRASF. (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 + TRASF. (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 (BALESTRA LUNGA)	569	1946-48	6,0	12,0 18,0
500 B	569	1948-49	5,5	11,0 16,5
500 B GIARDINIERA LEGNO	569	1948-49	9,0	18,0 27,0
500 C	569	1949-55	4,5	9,0 13,5
500 C GIARDINIERA LEGNO	569	1949-52	7,0	14,0 21,0
500 C BELVEDERE	569	1952-55	3,5	7,0 10,5
508 C (NUOVA BAULLA)	1089	1937-39	5,5	11,0 16,5
508 L (NUOVA BAULLA)	1089	1937-39	6,5	13,0 20,0
508 C M.M.	1089	1938-39	30,0	60,0 90,0
508 C 1100 MILITARE	1089	1939-45	6,0	12,0 18,0
1100 (A)/(AL)	1089	1939-48	5,5	11,0 16,5
1100 BIBL	1089	1948-49	5,0	10,0 15,0
1100 E/EL	1089	1949-53	4,5	9,0 13,5
1100 S	1089	1947-50	25,0	50,0 75,0
1100 S/B	1089	1950-51	22,5	45,0 70,0
1500 A/B/C	1493	1925-47	10,0	20,0 30,0
1500 D	1493	1948-49	8,5	17,0 25,0
1500 E	1493	1949-50	8,5	17,0 25,0
1400	1395	1950-54	5,0	10,0 15,0
1400 CABRIOLET	1395	1950-54	10,0	20,0 30,0
1400 Q/A/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 POUZIA	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 10,5
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 10,5
CAMPAGNOLA B DIESEL	1901	1960-68	3,5	7,0 10,5
CAMPAGNOLA C DIESEL	1895	1968-73	3,5	7,0 10,5
8V	1996	1952-54	125,0	250,0 375,0
8V ZAGATO	1996	1952-54	200,0	400,0 600,0
1100/703	1089	1953-56	3,5	7,0 10,5
1100/703 FAMILIARE	1089	1953-56	3,8	7,5 11,0
1100/703 TV	1089	1953-56	5,0	10,0 15,0
1100/703 E	1089	1955-56	7,5	15,0 22,5
1100/703 TV TRASFORMABILE	1089	1955-57	3,3	6,5 10,0
1100/703 E FAMILIARE	1089	1956-57	3,5	7,0 10,5
1100/703 E TV	1089	1956-57		

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	4	5	6
X179 FIVE SPEED/IN BERTONE	1498	1978-83	2.8	5.5	8.0	
X179 FIVE SPEED 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/BIS/UP	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	1981-83	0.5	1.0	1.5	
127 PANORAMA	1049	1980-86	0.5	1.0	1.5	
127 PANORAMA DIESEL	1301	1981-83	0.4	0.8	1.2	
127 SPORT	1049	1978-81	1.8	3.5	5.0	
127 SPORT 5 MARCE	1301	1981-83	1.5	3.0	4.5	
147 DIESEL	1301	1983-86	0.3	0.5	0.8	
131 (II/III SERIE) BERLINA	1301F1585	1974-83	0.8	1.5	2.3	
131 (II/III SERIE) PANORAMA	1301F1585	1974-84	0.8	1.5	2.3	
131 SUPERMIRAFIORI BERLINA	1301-1995	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	1301-1995	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	1981-83	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	
ARGENTA (TUTTI I MODELLI)	1585-1995	1981-85	0.5	1.0	1.5	
ARGENTA DIESEL	2445	1981-85	0.5	1.0	1.5	
ARGENTA VOLUMEX	1995	1983-85	0.8	1.5	2.3	
ARGENTA 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 750/1000	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 SELECTA	1116	1988-89	0.5	1.0	1.5	
UNO DIDS	1301	1983-89	0.5	1.0	1.5	
UNO 60 DIDS	1698	1986-89	0.5	1.0	1.5	
UNO TURBO D	1367	1986-89	0.5	1.0	1.5	
UNO TURBO I E ANTISKID	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 SELECTA/SELECTA IE II S	1116-1499	1989-94	0.5	1.0	1.5	
UNO 1.3 DIDS II SERIE	1302	1989-93	0.5	1.0	1.5	
UNO 1.7/1.9 DIDS II 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 I E 1400/RACING	1372	1989-93	1.3	2.5	3.5	
RITMO/RITMO SUPER (I SERIE)	1116-1498	1978-82	0.5	1.0	1.5	
RITMO D (II SERIE)	1774	1980-83	0.5	1.0	1.5	
RITMO 85 S CABR./CABRIO BERTONE	1498	1981-82	1.0	2.0	3.0	
RITMO 85 S 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	1981-82	1.3	2.5	3.8	
RITMO 125 TC	1995	1981-83	3.0	6.0	9.0	
RITMO D (II SERIE)	1116-1498	1982-85	0.5	1.0	1.5	
RITMO D (II SERIE)	1774	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 (II SERIE)	1116-1585	1985-87	0.5	1.0	1.5	
RITMO D (III 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)	1301F1585	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.)	1301F1585	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	1987-90	0.3	0.5	0.8	
DUNA WEEKEND	1116-1301	1987-90	0.4	0.8	1.2	
DUNA DS	1698	1987-90	0.3	0.5	0.8	
DUNA WEEKEND DS	1698	1987-90	0.4	0.8	1.2	
TIPO (TUTTI I MODELLI)	1108-1995	1988-94	0.5	1.0	1.5	
TIPO DS/TURBO DS	1697-1929	1988-94	0.5	1.0	1.5	
TIPO 2000 16V	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	
TEMPRA 2.0 IE STATION WAGON 4X4	1995	1992-95	0.5	1.0	1.5	
CROMA 1.6 (CH/I) E (2.0 16V)	1585-1995	1985-94	0.5	1.0	1.5	
CROMA 2.0 I E TURBO	1995	1985-96	0.5	1.0	1.5	
CROMA 2.5 V6	2492	1993-96	0.8	1.5	2.3	
CROMA D	2499	1986-90	0.5	1.0	1.5	
CROMA TURBO D	2499	1986-94	0.5	1.0	1.5	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	4	5	6
CROMA 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	
BARCETTA 16V	1747	1995-02	2.5	5.0	7.5	
BARCETTA 16V (II SERIE)	1747	2002-04	2.8	5.5	8.0	
BRAVO HGT 2.0 20V	1998	1995-01	0.8	1.5	2.3	
CINQUECENTO	704-903	1991-94	0.5	1.0	1.5	
CINQUECENTO SPORTING	1108	1994	0.8	1.5	2.3	
STILO 2.4 ABARTH 3P SELESPEED	2446	2001-04	1.3	2.5	3.8	
STILO 2.4 ABARTH 5P SELESPEED	2446	2001-04	1.0	2.0	3.0	
STILO 2.4 ABARTH 3P M. SCHUMACHER	2446	2004	1.5	3.0	4.5	
ULYSSE 2.0 I 2.0 TURBO	1995	1994	0.8	1.5	2.3	
ULYSSE 1.9 TD	1905	1994	0.5	1.0	1.5	

FORD FRANCIA

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	4	5	6
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 (MATFORD)	3621	1935-36	7.5	15.0	22.5	
V8-62 (MATFORD)	2225	1936-37	6.0	12.0	18.0	
V8-66 (MATFORD)	3621	1936-37	7.5	15.0	22.5	
V8-72 (MATFORD)	2225	1937	4.5	9.0	13.5	
V8-76 (MATFORD)	3621	1937	6.0	12.0	18.0	
V8-F-81 (MATFORD)	3621	1938-39	5.5	11.0	16.5	
V8-F-82 (MATFORD)	2225	1938-39	4.0	8.0	12.0	
V8-F-91A (MATFORD)	3621	1939-40	5.0	10.0	15.0	
V8-F-92A (MATFORD)	2225	1939-40	3.5	7.0	10.0	
F 472 A	2225	1946-48	3.0	6.0	9.0	
VEDETTE LIMOUSINE	2158	1948-52	2.5	5.0	7.5	
VEDETTE COUPE	2158	1949-52	2.8	5.5	8.0	
VEDETTE CABRIOLET	2158	1949-52	3.5	7.0	11.0	
VEDETTE LIMOUSINE (3 VOLUMI)	2158	1952-54	2.5	5.0	7.5	
VEDETTE LIMOUSINE DECOUVRABLE	2158	1952-54	2.8	5.5	8.0	
VENOMME (F39E)	3925	1953-54	2.8	5.5	8.0	
ABEILLE	2158	1952-54	2.5	4.5	7.0	
COMETE	2158-2351	1951-53	3.5	6.5	10.0	
MONTE-CARLO	3925	1953-54	4.0	8.0	12.0	

FORD GERMANIA

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	4	5	6
KÖLN	921	1933-36	3.5	7.0	10.0	
RHEINLAND	3285	1934-36	10.0	20.0	30.0	
RHEINLAND CABRIOLET	3285	1934-35	12.5	25.0	38.0	
EIFEL	1172	1935-39	3.0	6.0	9.0	
EIFEL CABRIOLET	1172	1936-39	4.0	8.0	12.0	
EIFEL ROADSTER	1172	1936-39	4.5	9.0	13.5	
V8	2225-3620	1935-41	12.5	25.0	38.0	
V8 CABRIOLET	3620	1937-39	17.5	35.0	50.0	
TAUNUS (TUTTI I MOD.)	1172	1939-52	2.5	5.0	7.5	
TAUNUS DE LUXE CABRIOLET	1172	1951	3.3	6.5	10.0	
TAUNUS 12M 613 (TUTTI I MOD.)	1172	1952-59	2.3	4.5	7.0	
TAUNUS 12M 613 CABRIOLET	1172	1953-59	2.8	5.5	8.0	
TAUNUS 12M (TUTTI I MOD.)	1172-1498	1959-62	1.8	3.5	5.0	
TAUNUS 12M CABRIOLET	1172-1498	1959-62	2.8	5.5	8.0	
TAUNUS 15M G4B (TUTTI I MOD.)	1498	1955-58	1.8	3.5	5.0	
TAUNUS 15M G4B CABRIOLET	1498	1955-58	2.5	4.5	7.0	
TAUNUS 17M P2 (TUTTI I MOD.)	1699	1957-60	2.0	4.0	6.0	
TAUNUS 17M P2 CABRIOLET	1699	1957-60	3.0	6.0	9.0	
TAUNUS 17M P3 (TUTTI I MOD.)	1498-1758	1960-64	2.0	4.0	6.0	
TAUNUS 17M P3 TURNIER	1498-1758	1960-64	2.0	4.0	6.0	
TAUNUS 17M P3 CABRIOLET	1699	1960-64	2.8	5.5	8.0	
TAUNUS 12M P4/T2M P4 TS	1183-1498	1962-66	1.8	3.5	5.0	
TAUNUS 12M P4 CABRIOLET	1498	1963-66	2.5	5.0	7.5	
TAUNUS 17M P5 (TUTTI I MOD.)	1498-1699	1964-67	1.8	3.5	5.0	
TAUNUS 17M P5 TURNIER	1498-1699	1964-67	1.8	3.5	5.0	
TAUNUS 20M P5 (TUTTI I MOD.)	1998	1964-67	1.8	3.5	5.0	
TAUNUS 20M P5 TURNIER	1998	1964-67	1.8	3.5	5.0	
TAUNUS 12M P6 (TUTTI I MOD.)	1183-1305	1966-70	1.3	2.5	4.0	
TAUNUS 15M P6 (TUTTI I MOD.)	1498-1699	1966-70	1.3	2.5	4.0	
17M P7A (TUTTI I MOD.)	1498-1998	1967-68	1.5	3.0	4.5	
17M P7A TURNIER	1498-1998	1967-68	1.5	3.0	4.5	
20M P7A (TUTTI I MOD.)	1998-2293	1967-68	1.5	3.0	4.5	
20M P7A TURNIER	1998	1967-68	1.5	3.0	4.5	
20M P7A CABRIOLET	1998	1967-68	2.3	4.5	6.0	
OSI 20M/T5 COUPE	1998-2293	1967-68	3.5	7.0	11.0	
17M P7B (TUTTI I MOD.)	1498-2293	1968-71	1.5	3.0	4.5	
17M P7B TURNIER	1498-2293	1968-71	1.5	3.0	4.5	
17M P7B CABRIOLET	1699-2293	1968-71	2			

QUOTAZIONI

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	+	-	+
CONSUL CONVERTIBLE 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	1558	1964-66	16.0	32.0	48.0	
CORTINA TWIN CAM MK2 (LOTUS)	1558	1967-69	10.0	20.0	30.0	
ZEPHYR SX	2262	1951-56	2.0	4.0	6.0	
ZEPHYR CONVERTIBILE	2262	1952-56	2.8	5.5	8.0	
ZEPHYR ZODIAC	2262	1953-56	2.0	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	2.0	4.0	6.0	
ZODIAC MK3	2553	1962-66	2.0	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	

FORD STATI UNITI

GPW	2199	1941-45	12.5	25.0	37.5
MUTT M 151/A1/A2	2319	1959-88	5.0	10.0	15.0
BRONCO	2781-4946	1966-75	3.0	6.0	9.0
BRONCO	4918-5766	1976-96	2.5	5.0	7.5
BRONCO II	2347-2930	1983-86	2.0	4.0	6.0
MAVERICK 2.7TD	2663	1992-96	1.5	3.0	4.5
EXPLORER	3958	1990-94	2.0	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

69 MAM	2430	1953-73	1.8	3.5	5.0
--------	------	---------	-----	-----	-----

GIANNINI ITALIA

750 TV	797	1962-64	7.5	15.0	22.5
850 GT/900 GT	848-901	1963-64	8.5	17.0	25.5
500 GT	586	1963-65	6.5	13.0	19.5
500 TV/TV S	498	1963-65	7.5	15.0	22.5
500 TV (TUTTI I MODELLI)	498	1965-72	6.0	12.0	18.0
500 TV R/500 GT R	594-694	1973-75	6.5	13.0	19.5
590 GT (TUTTI I MODELLI)	586	1964-72	9.0	18.0	27.0
590 CORSA REPLICA	652	1993	4.0	8.0	12.0
650 NP (TUTTI I MODELLI)	652	1970-72	4.5	9.0	13.5
1300 S/1500 QL	1295-1481	1963-67	2.8	5.5	8.0
850/950/1000 (TUTTI I MODELLI)	843-980	1964-71	5.0	10.0	15.0
850/950/1000 COUPE	843-980	1965-72	7.0	14.0	21.0
850/950/1000 SPIDER	843-980	1965-72	7.5	15.0	22.5
850/950 VIGNALE (TUTTI I MODELLI)	843-930	1964-68	5.0	10.0	15.0
850/1000 GRAND PRIX LOMBARDI	843-994	1968-71	9.0	18.0	27.0
124 S/124 TV	1197-1297	1967-70	2.0	4.0	6.0
128 (TUTTI I MODELLI)	1116-1580	1970-80	2.0	4.0	6.0
X179 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	2.0	4.0	6.0
132 2000	1936	1972-78	1.8	3.5	5.0
PANDA (TUTTI I MODELLI)	652-903	1981-85	1.3	2.5	4.0
RITMO (TUTTI I MODELLI)	1116-1301	1979-85	1.8	3.5	5.0
RITMO 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
G15	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	1986-4498	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 TS 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 TS 400 COUPE	395	1957-67	2.8	5.5	8.0
ISAR 1600/1700	584-688	1958-65	2.0	4.0	6.0
1004/1204/1304	992-1290	1962-67	1.8	3.5	5.0
1700/1700 TS	1682	1964-67	2.5	5.0	7.5
1300/1700 GT	1290-1672	1964-67	3.5	7.0	10.0
BMW 1600 GT	1573	1967-68	3.5	7.0	10.0
2600 V8/3000 V8	2580-2982	1966-68	4.5	9.0	13.5

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	+	-	+
BMW 3000 COUPE	2982	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	1593	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	1953	1926-28	6.0	12.0	18.0
14	1943	1938-40	4.5	9.0	13.5
MINX	1185	1932-34	4.0	8.0	12.0
MINX	1185	1935-39	3.5	7.0	10.0
MINX (TUTTI I MOD.)	1184	1945-48	2.3	4.5	7.0
MINX CONVERTIBILE	1184	1945-48	3.3	6.5	10.0
MINX (TUTTI I MOD.)	1184-1390	1948-56	2.0	4.0	6.0
MINX CONVERTIBILE	1184-1390	1948-56	3.0	6.0	9.0
MINX SERIES I/II/III (TUTTI I M.)	1390-1592	1956-63	2.5	4.5	7.0
MINX SERIES I/II/III CONVERT.	1390-1592	1956-63	3.5	7.0	10.0
MINX SERIES VIVI (TUTTI I M.)	1592-1725	1963-67	2.3	4.5	7.0
MINX SERIES V CONVERT.	1592	1963-65	3.3	6.5	10.0
SUPER MINX SER. VII/II/IV	1592-1725	1961-66	2.0	4.0	6.0
SUPER MINX 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 MINX (TUTTI I MOD.)	1496-1725	1967-70	1.0	2.0	3.0
HUNTER (TUTTI I MOD.)	1725	1966-77	1.0	2.0	3.0
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	2110-2810	1932-33	6.0	12.0	18.0
20/70	2810	1934-35	6.5	13.0	20.0
16	2576	1935	6.0	12.0	18.0
HAWK	3181	1936-37	6.5	13.0	20.0
80	3181	1936	6.5	13.0	20.0

HISPANO SUIZA SPAGNA

T 32 30 HP	4712	1917-24	100.0	200.0	300.0
H6B 32 HP (141)	6597	1919-29	150.0	300.0	450.0
H6C 46 HP (156)	7982	1924-34	200.0	400.0	600.0
T48	2498	1926-31	20.0	40.0	60.0
T49	3746	1924-36	27.5	55.0	80.0
T64	4581	1929-33	40.0	80.0	120.0
HS 26 JUNIOR	4560	1930-34	42.5	85.0	130.0
T60/T60 RL/T60 RLA	3016-3404	1932-43	17.5	35.0	50.0
K6 (T70)	5181	1934-37	200.0	400.0	600.0
J12 (T68)	9424-11310	1933-37	250.0	500.0	750.0

HONDA GIAPPONE

S 600	606	1965-66	5.0	10.0	15.0
S 800	791	1966-70	6.0	12.0	18.0
N60/N400/N600	354-599	1969-74	1.8	3.5	5.0
CIVIC (TUTTI I MODELLI)	1342-1590	1984-91	0.5	1.0	1.5
CIVIC CRX	1590	1984-91	1.8	3.5	5.0
CIVIC (TUTTI I MODELLI)	1343-1595	1992-94	0.5	1.0	1.5
CRX	1493-1595	1992-99	2.0	4.0	6.0
CITY/JAZZ	1238-1296	1986-94	0.5	1.0	1.5
PRELUDE 2.0I/2.0I-16 4WS	1958	1987-90	1.0	2.0	3.0
PRELUDE 2.0 16V/2.1 16V 4WS	1996-2259	1991-96	1.3	2.5	3.5
PRELUDE 2.1 16V/2.1 16V	1996-2259	1996-02	1.3	2.5	3.5
LEGEND 2.1 V6 24V COUPE	2675	1988-90	1.0	2.0	3.0
LEGEND 3.2I/3.5I V6 24V COUPE	3206-3474	1991-98	1.5	3.0	4.5
NSX	2977-3179	1990-04	12.5	25.0	35.0
CR-V	1973-1997	1995-04	1.5	3.0	4.5
INTEGRA TYPE R	1797	1997-99	1.8	3.5	5.0
HR-V 3/5 PORTE	1990	1998-04	0.5	1.0	1.5
S 2000	1996	1999-04	4.0	8.0	12.0

HOTCHKISS FRANCIA

686	3485	1936-50	6.0	12.0	18.0
864	2312	1938-50	4.0	8.0	12.0
13.50 ANJOU	2312	1950-54	5.0	10.0	15.0
20.50 ANJOU	3485	1950-54	6.0	12.0	18.0

HUMBER GRAN BRETAGNA

SNIPER 80	3498	1930-35	12.5	25.0	37.5
SNIPER	4086	1936-37	13.5	27.0	40.0
SNIPER	3180	1938-40	11.0	22.0	3

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000
KORAL 45/55	903-1116	1991-93	0.3 0.5 0.8
KORAL CABRIO 65	1301	1992-93	0.4 0.8 1.2

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	3203-5653	1976-82	2.5 5.0 7.5

ISO ITALIA			
ISETTA	198-236	1953-56	10.0 20.0 30.0

ISO RIVOLTA ITALIA			
GT 300/IR 300	5359	1962-70	35.0 70.0 105.0
GT 340/IR 340	5359	1962-70	37.5 75.0 112.5
45 (4 SPORTELLI)/FIDIANIR 10	5359-5762	1967-74	15.0 30.0 45.0
LELE (300-335 CV)	5359	1969-72	20.0 40.0 60.0
LELE IR 6	5762	1972-74	22.5 45.0 67.5
LELE SPORT+MARLBORO	5762	1972-74	25.0 50.0 75.0
GRIFO GL (300-365 CV)/IR	5359	1965-70	75.0 150.0 225.0
GRIFO 7 LITRI	6998	1968-70	125.0 250.0 375.0
GRIFO IR 8	5762	1971-74	100.0 200.0 300.0
GRIFO IR CANAM	6998	1971-74	125.0 250.0 375.0

ISOTTA FRASCHINI ITALIA			
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 8ASS	7370	1928-32	375.0 750.0 1100.0

ISUZU GIAPPONE			
TROOPER	2228-3165	1981-96	1.0 2.0 3.0

ITALA ITALIA			
TIPO 50 - 25/35 HP	2813	1919-26	18.0 36.0 54.0
TIPO 56 BERLINA	1954	1923-28	16.5 33.0 50.0
TIPO 61 BERLINA	1995	1925-32	22.5 45.0 70.0

JAGUAR GRAN BRETAGNA			
SS1 COUPE/CABRIOLET	2054-2663	1932-36	42.5 85.0 130.0
SS2 COUPE/CABRIOLET	1052-1343	1932-36	37.5 75.0 100.0
SS90 ROADSTER	2663	1935	75.0 150.0 220.0
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
XX 120 O.T.S. (CARR. ALLUMINIO)	3442	1948-50	75.0 150.0 220.0
XX 120 O.T.S. (CARR. ACCIAIO)	3442	1950-54	50.0 100.0 150.0
XX 120 FIXED HEAD COUPE	3442	1951-54	27.5 55.0 80.0
XX 120 DROP HEAD COUPE	3442	1953-54	40.0 80.0 120.0
XX 140 OPEN TWO SEATER	3442	1954-57	40.0 80.0 120.0
XX 140 FIXED HEAD COUPE	3442	1954-57	22.5 45.0 65.0
XX 140 DROP HEAD COUPE	3442	1954-57	32.5 65.0 100.0
XX 150 OPEN TWO SEATER	3442-3781	1957-61	30.0 60.0 90.0
XX 150 OPEN TWO SEATER	3442-3781	1958-61	32.5 65.0 100.0
XX 150 FIXED HEAD COUPE	3442-3781	1957-61	20.0 40.0 60.0
XX 150 FIXED HEAD COUPE	3442-3781	1958-61	22.5 45.0 70.0
XX 150 DROP HEAD COUPE	3442-3781	1957-61	25.0 50.0 75.0
XX 150 DROP HEAD COUPE	3442-3781	1958-61	27.5 55.0 80.0
C TYPE	3442	1951-53	1.000.0 2.000.0 3.000.0
D TYPE	3442-3781	1954-57	1.500.0 3.000.0 4.500.0
JK SS	3781	1956-57	1.000.0 2.000.0 3.000.0
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 VII M	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	2483	1955-59	8.5 17.0 25.0
3.4 LITRE	3442	1957-59	11.0 22.0 33.0
MK2 2.4 LITRE	2483	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 S	3442	1964-68	7.5 15.0 22.5
3.8 S	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	2483	1967-69	7.5 15.0 23.0
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 FLAT	3781	1962-64	27.5 55.0 80.0
E TYPE I SERIE SPIDER	3781	1962-64	32.5 65.0 100.0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000
E TYPE I SERIE COUPE	4235	1964-68	25.0 50.0 75.0
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 V12 COUPE	5345	1973-75	15.0 30.0 45.0
E TYPE V12 ROADSTER	5345	1971-75	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
XJ12/XJ12 L I SERIE	5345	1972-73	3.5 7.0 10.0
XJ6 3.4/4.2/4.2 L II SERIE	3442-4235	1973-79	3.0 6.0 9.0
XJ6 4.2 COUPE II SERIE	4235	1975-77	6.5 13.0 20.0
XJ12 II SERIE	5345	1973-79	3.0 6.0 9.0
XJ12 COUPE II SERIE	5345	1975-77	7.5 15.0 23.0
XJ6 3.4/4.2 III SERIE	3442-4235	1979-86	3.0 6.0 9.0
XJ12/H.E. III SERIE	5345	1979-88	3.5 7.0 10.0
SOVEREIGN 4.2	4235	1983-86	3.5 7.0 10.0
SOVEREIGN 5.3 H.E.	5345	1983-86	4.0 8.0 12.0
XJ6 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590	1986-87	1.8 3.5 5.0
XJ6 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590	1988-90	2.0 4.0 6.0
SOVEREIGN 2.9/3.6 (XJ40)	2919-3590	1986-87	2.5 4.5 7.0
SOVEREIGN 2.9/3.6 (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
XJ12 6.0 (XJ40)	5993	1993-94	3.5 7.0 10.0
XJ-R (XJ40)	3980	1990-94	3.8 7.5 11.0
XJ6 3.2/4.0/5.0 SOVEREIGN (X300)	3239-3980	1994-97	2.5 5.0 7.5
XJ12 6.0 (X300)	5993	1994-97	3.5 7.0 10.0
XJ-R (X300)	3980	1994-97	3.5 7.0 10.0
XJ8 3.2/4.0 (X308)	3253-3996	1997-02	3.5 7.0 10.0
XJR SUPER CHARGED (X308)	3996	1997-02	3.0 6.0 9.0
XJR 100 SUPER CHARGED (X308)	3996	2001	3.5 7.0 10.0
XJ5 3.6/3.6 CAT	3590	1983-91	6.0 12.0 18.0
XJ5 4.0	3980	1991-96	7.0 14.0 21.0
XJ5	5345	1975-81	6.5 13.0 20.0
XJ5 H.E.	5345	1981-87	7.0 14.0 21.0
XJ5 H.E.	5345	1988-93	7.0 14.0 21.0
XJ5 6.0 V12	5993	1993-96	8.0 16.0 24.0
XJR-5	5993	1990-93	9.0 18.0 27.0
XJ-SC	5345	1983-87	7.0 14.0 21.0
XJ5 CONVERTIBLE	3980-5993	1988-96	10.0 20.0 30.0
XJ 220	3498	1992-94	80.0 160.0 240.0
XX8 COUPE	3996-4196	1996-04	6.0 12.0 18.0
XXR	3996-4196	1998-04	7.0 14.0 21.0
XXR100	3996	2001	8.0 16.0 24.0
XX8 CONVERTIBLE	3996-4196	1996-04	8.0 16.0 24.0
XXR CONVERTIBLE	3996-4196	1998-04	9.0 18.0 27.0
XXR100 CONVERTIBLE	3996	2001	10.0 20.0 30.0
S-TYPE 2.5/3.0 V6	2497-2967	1998-04	1.8 3.5 5.0
S-TYPE 4.0/4.2 V8	3996-4196	1998-04	2.5 4.5 6.5
S-TYPE 4.2 R	4196	2002-04	3.0 6.0 9.0
XJR-15	5993	1991	150.0 300.0 450.0
X-TYPE 2.0 V6 24V/ESTATE	2099	2002-04	1.3 2.5 3.5
X-TYPE V6 2.5 4X4/ESTATE	2495	2001-04	1.5 3.0 4.5
X-TYPE V6 3.0 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
XJ8 3.5 V8 (X350)	3555	2002-04	4.5 9.0 13.5
XJ8 4.2 V8 (X350)	4196	2002-04	5.0 10.0 15.0
XJ8 4.2 V8 S/C (X350)	4196	2002-04	6.0 12.0 18.0
XJ8 4.2 V8 SUPER S/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			
MB/GPW	2199	1941-45	12.5 25.0 35.0
GPA	2199	1942-43	11.0 22.0 33.0
M 38	2199	1950-52	9.0 18.0 27.0
M 38A1	2199	1952-68	7.0 14.0 21.0
STATION WAGON	2199-3703	1946-62	7.5 15.0 22.0
M 422 MIGHTY MITE	1775	1959-72	4.0 8.0 12.0
CJ-2A/3A/3B	2199	1945-67	5.0 10.0 15.0
CJ-5	2199	1955-65	4.0 8.0 12.0
CJ-5	2199-3801	1966-70	3.5 7.0 10.0
CJ-5	2199-4981	1971-79	3.5 7.0 10.0
CJ-5	2475-4981	1980-85	3.5 7.0 10.0
CJ-5 RENEGADE	4981	1970-79	6.0 12.0 18.0
CJ-5 RENEGADE	4981	1980-85	6.0 12.0 18.0
CJ-6	2199	1955-65	3.5 7.0 10.0
CJ-6	2199-3801	1966-70	2.5 5.0 7.5
CJ-6	2199-4981	1971-79	3.0 6.0 9.0
CJ-6	2475-4981	1980-85	3.0 6.0 9.0
CJ-7	2199-4981	1976-79	3.5 7.0 10.0
CJ-7	1995-4981	1980-86	3.5 7.0 10.0
CJ-7 GOLDEN EAGLE	4981	1977-80	6.5 13.0 20.0
CJ-7 LAREDO	4981	1981-86	6.0 12.0 18.0
WRANGLER (YJ)	2464-4235	1986-96	3.5 7.0 10.0
WRANGLER 2.5 LAREDO (YJ)	2464	1987-96	4.0 8.0 12.0
WRANGLER 4.0 LAREDO (YJ)	3988	1987-96	4.5 9.0 13.5
WRANGLER RENEGADE (YJ)	3956	1990-94	5.0 10.0 15.0
WRANGLER (TJ)	2429-3964	1996-04	5.0 10.0 15.0
JEEPSTER	2199-2638	1947-51	5.0 10.0 15.0
JEEPSTER COMMANDO	2199-3687	1967-74	4.0 8.0 12.0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000
WAGONEER	3777-5359	1962-73	4.0 8.0 12.0
WAGONEER	4235-5896	1974-83	3.5 7.0 10.0
GRAND WAGONEER	4235-5904	1984-91	3.0 6.0 9.0
CHEROKEE	4235-5896	1974-83	2.5 5.0 7.5
CHEROKEE TD	2068-2500	1984-99	1.0 2.0 3.0
CHEROKEE	2464-3964	1984-99	1.5 3.0 4.5
WAGONEER	2466-3956	1984-92	2.0 4.0 6.0
GRAND CHEROKEE	3956-5898	1992-98	2.0 4.0 6.0
GRAND CHEROKEE TD	2500	1995-98	1.5 3.0 4.5
GRAND CHEROKEE (II S.)	3956-4701	1998-04	2.5 5.0 7.5
GRAND CHEROKEE TD (II S.)	268		

QUOTAZIONI

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	+	-	+
LM 002	5167	1985-91	30.0	60.0	90.0	
DIABLO/DIABLO SE/DIABLO VT	5707	1990-00	30.0	60.0	90.0	
DIABLO SV/SVR/GT2	5707	1991-00	32.5	65.0	100.0	
DIABLO/DIABLO VT ROADSTER	5707	1995-01	36.0	72.0	110.0	
DIABLO GT/GTR	5992	1999-01	45.0	90.0	135.0	
DIABLO 6.0	5992	2000-01	28.0	56.0	84.0	
DIABLO 6.0 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
21	3100-3327	1923-31	15.0	30.0	45.0
30	4457	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	1933-34	9.0	18.0	27.0
LIGHT 6	1578	1933-37	6.0	12.0	18.0
E 18	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
14	1809	1937-39	5.5	11.0	16.5
10	1287	1946-51	4.0	8.0	12.0
14 LEDA	1968	1950-54	3.5	7.0	10.0

LANCIA ITALIA

LAMBDA I SERIE TORPEDO	2120	1922-23	100.0	200.0	300.0
LAMBDA I/II/III/IV/V S. TORPEDO	2120	1923-26	50.0	100.0	150.0
LAMBDA VII SERIE TORPEDO	2370	1927	50.0	100.0	150.0
LAMBDA VIII/IX SERIE TORPEDO	2570	1928-31	50.0	100.0	150.0
DIAMBDA I/II SERIE BERLINA	3960	1928-32	60.0	120.0	180.0
ASTURA I/II/III/IV 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	1896	1933-36	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 I/II 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	905	1949-53	5.0	10.0	15.0
AURELIA B10	1754	1950-52	10.0	20.0	30.0
AURELIA B15	1891	1952-53	11.0	22.0	33.0
AURELIA B21	1891	1951-52	11.0	22.0	33.0
AURELIA B22	1891	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	1891	1952-54	17.5	35.0	50.0
AURELIA B55/B56	2266	1955-57	17.5	35.0	50.0
AURELIA B20 GT	1891	1951-52	32.5	65.0	100.0
AURELIA B20 GT 2500	2451	1953-55	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 C10 I SERIE	1090	1953-56	4.0	8.0	12.0
APPIA C10 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 GTZ/GTE ZAGATO	1090	1957-59	25.0	50.0	75.0
APPIA III 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 GTE/SPORT ZAGATO	1090	1959-62	25.0	50.0	75.0
FLAMINIA BERLINA	2458	1957-63	7.5	15.0	22.5
FLAMINIA COUPE PININFARINA	2458	1959-63	8.5	17.0	25.0
FLAMINIA GT TOURING	2458	1958-63	15.0	30.0	45.0
FLAMINIA GT CONV. TOURING	2458	1960-63	20.0	40.0	60.0
FLAMINIA SPORT ZAGATO	2459	1958-63	40.0	80.0	120.0
FLAMINIA BERLINA 2.8	2775	1963-70	7.5	15.0	22.5
FLAMINIA COUPE PININFARINA 2.8	2775	1963-67	9.0	18.0	27.0
FLAMINIA GT TOURING 2.8	2775	1963-65	16.0	32.0	48.0
FLAMINIA GTV TOURING 2.8 2+2	2775	1963-65	12.5	25.0	38.0
FLAMINIA CONV. TOURING 2.8	2775	1963-64	21.5	43.0	65.0
FLAMINIA SPORT ZAGATO 2.8	2775	1963-64	42.5	85.0	130.0
FLAMINIA 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 CONVERTIBILE VIGNALE	1500	1962-64	6.0	12.0	18.0
FLAVIA SPORT	1500	1962-64	15.0	30.0	45.0
FLAVIA 1.8	1800	1963-67	3.0	6.0	9.0
FLAVIA 1.8 INIEZIONE	1800	1965-67	3.3	6.5	10.0
FLAVIA COUPE PININFARINA 1.8	1800	1963-68	5.0	10.0	15.0
FLAVIA COUPE PININFARINA 1.8 INIEZ.	1800	1965-68	5.5	11.0	16.5
FLAVIA CONV. VIGNALE 1.8	1800	1963-67	6.0	12.0	18.0
FLAVIA CONV. VIGNALE 1.8 INIEZ.	1800	1965-67	6.5	13.0	20.0
FLAVIA SPORT ZAGATO 1.8	1800	1963-67	15.0	30.0	45.0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	+	-	+
FLAVIA SPORT ZAGATO 1.8 INIEZ.	1800	1965-67	15.0	30.0	45.0	
FLAVIA II SERIE	1488	1967-70	2.5	5.0	7.5	
FLAVIA I 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 2C	1091	1964-69	2.0	4.0	6.0	
FULVIA GT	1216	1967	2.5	4.5	7.0	
FULVIA GT	1231	1967-69	2.5	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	1231	1966-67	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 S 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 C RALLYE 1.6 HF (LUSSO)	1584	1970-72	9.0	18.0	27.0	
FULVIA SPORT 1600 ZAGATO	1584	1971-72	10.0	20.0	30.0	
FULVIA COUPE II SERIE	1298	1970-73	3.5	7.0	10.0	
FULVIA COUPE 3	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 1.5/1.6/1.8/2.0 I SERIE	1297-1756	1972-75	1.0	2.0	3.0	
BETA 1.5/1.6/1.8/2.0 II SERIE	1297-1995	1975-79	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	1975-78	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.E. IV S.	1366-1995	1981-84	1.8	3.5	5.0	
BETA COUPE 2.0 VOLVUMEX	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 VOLVUMEX	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 VOLVUMEX	1995	1982-84	1.5	2.5	4.0	
STRATOS 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 54	1759	1985-87	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 2500/2500 I.E. II SERIE	2484	1980-84	2.0	4.0	6.0	
GAMMA 2000 COUPE I SERIE	1999	1976-79	2.5	5.0	7.5	
GAMMA 2500 COUPE I SERIE	2484	1976-79	2.8	5.5	8.0	
GAMMA 2000 COUPE II SERIE	1999	1980-84	3.0	6.0	9.0	
GAMMA 2500 I.E. COUPE II SERIE	2484	1980-84	3.5	6.5	10.0	
037 RALLY	1995	1982-84	75.0	150.0	220.0	
PRISMA (TUTTI I MODELLI)	1302-1585	1982-89	0.5	1.0	1.5	
PRISMA 4WD INTEGRALE	1995	1987-89	0.8	1.5	2.3	
PRISMA DIESEL/TUR						

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	+	□	-
SC 430	4295	2001-04	3.5	7.0	10.0	
RX 300/330	2994-3302	2001-04	2.0	4.0	6.0	

LLOYD GERMANIA

LP 600	596	1955-61	1.8	3.5	5.0	
ALEXANDER	596	1957-61	1.8	3.5	5.0	
ARABELLA	897	1959-63	2.0	4.0	6.0	

LOTUS GRAN BRETAGNA

SEVEN I S. (MOT. AUSTINFORD)	948-1172	1957-62	15.0	30.0	45.0	
SEVEN II SERIE	1498	1962-65	13.5	27.0	40.0	
SEVEN III SERIE	1558	1965-67	12.5	25.0	37.0	
SEVEN	1599	1971-75	13.0	26.0	40.0	
ELITE	1216	1957-64	17.5	35.0	50.0	
ELAN COUPE	1558	1962-75	12.5	25.0	38.0	
ELAN SPIDER	1558	1962-75	14.0	28.0	42.0	
ELAN +2 1505 COUPE	1558	1971-74	11.0	22.0	33.0	
EUROPA	1563	1971-75	10.0	20.0	30.0	
ESPRIT(S)S/S3 TURBO	1973-2174	1975-87	11.0	22.0	33.0	
ESPRIT SEISE TURBO	2174	1988-95	10.0	20.0	30.0	
ESPRIT S4/S4S	2174	1993-96	14.0	28.0	42.0	
ESPRIT GT3 2.0	1994	1996-99	15.0	30.0	45.0	
ESPRIT V8 (TUTTI I MODELLI)	3506	1996-04	17.5	35.0	50.0	
ECLAT/EXCEL	1973-2174	1976-92	5.0	10.0	15.0	
ELITE	1973-2174	1976-85	5.0	10.0	15.0	
ELAN 1.6i	1588	1989-92	5.0	10.0	15.0	
ELAN 1.6i TURBO/ELAN S2	1588	1989-95	6.5	13.0	20.0	
ELISE/ELISE HARDTOP	1795	1995-04	8.0	16.0	24.0	
ELISE 111/111 S	1795	2002-04	9.0	18.0	27.0	
ELISE 111 R	1795	2004	10.0	20.0	30.0	
EXIGE	1795	2001-04	9.0	18.0	27.0	
EXIGE II SERIE	1795	2004	10.0	20.0	30.0	

LUAZ RUSSIA

VOLIN 969	1118-1196	1979-94	0.5	1.0	1.5	
-----------	-----------	---------	-----	-----	-----	--

MAHINDRA INDIA

CJ/CJ D (TUTTI I MODELLI)	2112-2523	1993-94	0.5	1.0	1.5	
---------------------------	-----------	---------	-----	-----	-----	--

MARCOS GRAN BRETAGNA

GT 1600	1650	1964-70	5.0	10.0	15.0	
MINI GT	848-1275	1965-72	2.5	5.0	7.5	
3 LITRE	2994	1968-73	8.0	16.0	24.0	
2 LITRE	1996	1969-73	6.5	13.0	20.0	
MAINTIS	2498	1970-73	4.0	8.0	12.0	

MARUTI SUZUKI INDIA

800	796	1986-94	0.3	0.5	0.8	
-----	-----	---------	-----	-----	-----	--

MASERATI ITALIA

A6 1500	1488	1946-50	200.0	400.0	600.0	
A6 G 2000 PININ FARINA	1954	1951-53	225.0	450.0	675.0	
A6 G 2000 FRUA SPIDER	1954	1951-53	300.0	600.0	900.0	
A6 G/54 2000 ZAGATO	1985	1954-57	300.0	600.0	900.0	
A6 G/54 2000 ALLEMANO	1985	1954-57	175.0	350.0	525.0	
A6 G/54 2000 FRUA SPIDER	1985	1954-57	250.0	500.0	750.0	
3500 GT (CARBURATORI)	3485	1957-64	60.0	120.0	180.0	
3500 GT SPYDER VIGNALE (CARB.)	3485	1959-64	90.0	180.0	270.0	
3500 GTI (INIEZIONE)	3485	1961-65	50.0	100.0	150.0	
3500 GTI SPYDER VIGNALE (INIEZ.)	3485	1961-64	80.0	160.0	240.0	
5000 GT TOURING	4937-4941	1960-64	250.0	500.0	750.0	
5000 GT ALLEMANO	4937-4941	1960-64	175.0	350.0	525.0	
3500 GT 2 POSTI (MISTRAL)	3485	1963-64	40.0	80.0	120.0	
MISTRAL 3.7	3692	1963-67	40.0	80.0	120.0	
MISTRAL 4.0	4014	1967-70	45.0	90.0	135.0	
MISTRAL SPYDER 3.5/3.7/4.0	3485-4014	1964-69	100.0	200.0	300.0	
SEBRING 3500 GTIS	3485	1963-69	40.0	80.0	120.0	
SEBRING 3.7/4.0	3692-4014	1963-69	45.0	90.0	135.0	
GHI BLI	4719	1968-73	75.0	150.0	225.0	
GHI BLI SPYDER	4719	1969-73	125.0	250.0	375.0	
GHI BLI SS	4930	1970-73	90.0	180.0	270.0	
GHI BLI SS SPYDER	4930	1970-73	150.0	300.0	450.0	
MEXI CO 4.2	4136	1967-73	30.0	60.0	90.0	
MEXI CO 4.7	4719	1967-73	35.0	70.0	105.0	
INDY 4.2	4136	1969-74	20.0	40.0	60.0	
INDY 4.7	4719	1969-74	25.0	50.0	75.0	
INDY 4.9	4930	1969-74	27.5	55.0	82.5	
QUATTROPORTE 4.2/4.7	4136-4719	1963-70	15.0	30.0	45.0	
BORA 4.7/4.9	4719-4930	1971-80	50.0	100.0	150.0	
MERAK	2965	1975-75	15.0	30.0	45.0	
MERAK SS	2965	1976-80	16.0	32.0	48.0	
MERAK SS	2965	1980-85	17.5	35.0	50.0	
MERAK GT 2000	1999	1978-83	11.0	22.0	33.0	
KHAMSI	4930	1973-83	40.0	80.0	120.0	
QUATTROPORTE II	2965	1974-76	12.5	25.0	37.5	
KYALAMI 4.2/4.9	4136-4930	1977-83	12.5	25.0	37.5	
QUATTROPORTE III 4200	4136	1980-84	7.5	15.0	22.0	
QUATTROPORTE III 4900	4930	1979-90	9.0	18.0	27.0	
ROYALE	4930	1986-90	12.5	25.0	37.5	
BITURBO	1996	1982-85	2.0	4.0	6.0	
BITURBO	1996	1984-88	1.5	3.0	4.5	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	+	□	-
BITURBO I	1996	1986-88	2.5	5.0	7.5	
222/222 E	1996-2790	1988-91	3.0	6.0	9.0	
224V	1996	1989-94	3.5	7.0	10.0	
BITURBO S	1996	1984-87	3.5	7.0	10.0	
BITURBO SI	1996	1987-88	4.0	8.0	12.0	
BITURBO 420	1996	1985-86	1.8	3.5	5.0	
BITURBO 420i	1996	1986-87	2.0	4.0	6.0	
422	1996	1988-91	2.5	5.0	7.5	
424V	1996	1990-94	3.0	6.0	9.0	
418V	1996	1991-93	2.5	5.0	7.5	
BITURBO 420 S	1996	1986	2.0	4.0	6.0	
BITURBO 420 SI	1996	1987-88	2.5	5.0	7.5	
BITURBO 425	2494	1984-87	2.0	4.0	6.0	
BITURBO 430	2790	1980-90	3.0	6.0	9.0	
430/430 4V	2790	1991-93	3.5	7.0	10.0	
BITURBO SPYDER	1996	1985-87	5.0	10.0	15.0	
BITURBO SPYDER I	1996	1986-88	6.5	13.0	19.5	
BITURBO SPYDER I	1996	1988-93	7.5	15.0	22.5	
BITURBO SPYDER I 24V	1996	1992-95	9.0	18.0	27.0	
BITURBO SPYDER 2.8/SPYDER 2.8	2790	1990-94	7.5	15.0	22.5	
228	2790	1985-93	6.0	12.0	18.0	
KARIF	2790	1988-93	10.0	20.0	30.0	
SHAMAL	3217	1991-96	16.5	33.0	49.5	
RACING	1996	1991-93	6.5	13.0	20.0	
GHI BLI	1996-2790	1992-95	4.5	9.0	13.5	
GHI BLI GT	1996	1995-98	5.5	11.0	16.5	
GHI BLI CUP	1996	1996-97	15.0	30.0	45.0	
QUATTROPORTE IV (V6)	1996-2790	1994-98	2.5	4.5	7.0	
QUATTROPORTE IV (V8)	3217	1996-98	4.0	8.0	12.0	
QUATTROPORTE IV V6 EVOLUZIONE	2790	1998-01	3.0	6.0	9.0	
QUATTROPORTE IV V8 EVOLUZIONE	3217	1998-01	5.0	10.0	15.0	
3200 GT/GTA	3217	1998-02	9.0	18.0	27.0	
3200 GT ASSETTO CORSA	3217	2001-02	12.5	25.0	37.5	
SPYDER GT	4236	2001-04	13.0	26.0	40.0	
SPYDER GT CAMBIO CORSA	4236	2001-04	14.0	28.0	42.0	
COUPE	4236	2002-04	11.0	22.0	33.0	
COUPE CAMBIO CORSA	4236	2002-04	12.0	24.0	36.0	
QUATTROPORTE	4244	2003-04	10.0	20.0	30.0	
MC 12 STRADALE	5998	2004	350.0	700.0	1050.0	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	+	□	-
170V BERLINA	1697	1936-44	11.5	23.0	35.0	
290 LIMOUSINE	2867	1933-37	17.5	35.0	55.0	
230 BERLINA	2229	1937-41	10.0	20.0	30.0	
500K CABRIOLET	5019	1934-36	750.0	1500.0	2250.0	
540K CABRIOLET	5401	1936-39	2000.0	4000.0	6000.0	
540K SPECIAZ ROADSTER	5401	1936-39	3000.0	6000.0	9000.0	
170 V	1697	1947-53	10.0	20.0	30.0	
170 D DIESEL	1767	1949-53	7.5	15.0	22.5	
170 SSV	1767	1949-55	9.0	18.0	27.0	
170 DS DIESEL	1767	1949-53	6.5	13.0	20.0	
180	1767-1897	1933-62	3.5	7.0	10.0	
180 D/190 D	1767-1897	1933-61	3.0	6.0	9.0	
190	1897	1935-61	3.5	7.0	10.0	
190 C	1897	1961-65	3.0	6.0	9.0	
190 D/200 D	1998	1968-68	2.3	4.5	6.5	
200	1998	1965-68	2.5	5.0	7.5	
220	2195	1951-55	6.5	13.0	20.0	
220	2195	1959-65	4.5	9.0	13.5	
219	2195	1956-59	5.0	10.0	15.0	
220 S	2195	1956-59	7.0	14.0	21.0	
220 S	2195	1959-65	4.8	9.5	14.0	
220 S COUPE	2195	1956-59	17.5	35.0	50.0	
220 S CABRIOLET	2195	1956-59	22.5	45.0	70.0	
220 SE	2195	1959-65	5.0	10.0	15.0	
220 SE COUPE	2195	1958-60	20.0	40.0	60.0	
220 SE CABRIOLET	2195	1958-60	25.0	50.0	75.0	
300 A/B/C	2996	1951-57	25.0	50.0	75.0	
300 D	2996	1957-62	17.5	35.0	55.0	
300 A/B/C/D CABRIOLET	2996	1951-62	50.0	100.0	150.0	
300 S/SC COUPE	2996	1952-57	50.0	100.0	150.0	
300 S						

M QUOTAZIONI

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000
280 GE CORTO TELONATO	2746	1979-89	2.5 5.0 7.5
280 GE CORTO SW	2746	1979-89	3.0 6.0 9.0
280 GD LUNGO SW	2746	1979-89	3.0 6.0 9.0
240 GD CORTO TELONATO	2399	1979-88	2.0 4.0 6.0
240 GD CORTO SW	2399	1979-88	2.3 4.5 6.5
240 GD LUNGO SW	2399	1979-88	2.0 4.0 6.0
300 GD CORTO TELONATO	2998	1979-94	2.0 4.0 6.0
300 GD CORTO SW	2998	1979-94	2.3 4.5 6.5
300 GD LUNGO SW	2998	1979-94	2.0 4.0 6.0
200/200 E/250 E/260 E (W124)	1997-2599	1984-94	0.8 1.5 2.3
E 220 (W124)	2199	1993-94	0.8 1.5 2.3
260 E 4 MATIC (W124)	2599	1987-94	1.0 2.0 3.0
E 280 (W124)	2799	1993-94	1.0 2.0 3.0
200 D/250 D/250 D TURBO (W124)	1997-2497	1985-94	0.5 1.0 1.5
260/280 E LIMOUSINE (W124)	2599-2799	1989-95	2.0 4.0 6.0
250 D LIMOUSINE (W124)	2497	1989-94	1.0 2.0 3.0
E 280 (W124)	2962	1984-95	1.0 2.0 3.0
300 DID TURBO 4 MATIC (W124)	2996-2998	1987-94	0.8 1.5 2.3
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 EJE 400 (W124)	4196	1991-94	2.0 4.0 6.0
500 EJE 500 (W124)	4973	1990-95	2.8 5.5 8.0
200 T/200 TE/250 TE (W124)	1997-2299	1986-94	0.8 1.5 2.3
E 220 T (W124)	2199	1993-94	1.0 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 2.3
300 TD TURBO 4 MATIC (W124)	2998	1987-94	1.0 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 CE/200 CE-16/E 220 C.PE (W124)	1997-2199	1990-96	2.0 4.0 6.0
230 CE (W124)	2299	1987-92	2.3 4.5 6.5
300 CE/320 CE/E 320 C.PE (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
300/320 CE-24 CABR/E 320 CABR.	2960-3199	1991-96	5.5 11.0 16.5
280 S/SE/SEL (W116)	2746	1972-79	2.0 4.0 6.0
350 SE/450 SE (W116)	3499-4520	1972-79	2.5 5.0 7.5
350 SEL/450 SEL (W116)	3499-4520	1975-79	2.8 5.5 8.0
450 SEL 6.9 (W116)	6854	1975-80	6.5 13.0 20.0
300 SD TURBODIESEL (W116)	2998	1977-80	1.0 2.0 3.0
280 S/SE/SEL (W126)	2746	1979-82	0.8 1.5 2.3
280 S/SE/SEL (W126)	2746	1983-86	1.0 2.0 3.0
380 S/SE/SEL (W126)	3839	1979-82	1.0 2.0 3.0
380 S/SE/SEL (W126)	3839	1983-86	1.3 2.5 3.5
500 S/SE/SEL (W126)	4973	1979-82	1.0 2.0 3.0
500 S/SE/SEL (W126)	4973	1983-88	1.3 2.5 3.5
500 S/SE/SEL (W126)	4973	1989-91	1.5 3.0 4.5
260 SE (W126)	2599	1986-90	1.0 2.0 3.0
300 S/SE/SEL (W126)	2962	1986-88	1.3 2.5 3.5
300 S/SE/SEL (W126)	2962	1989-91	1.5 3.0 4.5
420 S/SE/SEL (W126)	4196	1986-90	1.3 2.5 3.5
560 SE (W126)	5547	1988-90	2.0 4.0 6.0
560 SEL (W126)	5547	1986-88	1.8 3.5 6.0
560 SEL (W126)	5547	1989-91	2.3 4.5 7.0
300 SD/SDL TURBODIESEL (W126)	2998	1980-87	0.8 1.5 2.3
280/300/320 S/SE/SEL (W140)	2799-3199	1991-98	1.0 2.0 3.0
S 300 TD (W140)	2996	1997-98	1.0 2.0 3.0
300 SD TURBO/350 D TURBO (W140)	3449	1992-96	1.0 2.0 3.0
420 S/SE/SEL (W140)	4196	1991-98	1.5 3.0 4.5
500 S/SE/SEL (W140)	4973	1991-98	1.8 3.5 5.0
600 S/SE/SEL (W140)	5987	1991-98	2.5 5.0 7.5
380 SEC (W126)	3839	1981-86	4.0 8.0 12.0
420 SEC (W126)	4196	1986-92	4.5 9.0 13.5
500 SEC (W126)	4973	1981-87	5.0 10.0 15.0
500 SEC (W126)	4973	1988-92	5.0 10.0 15.0
560 SEC (W126)	5547	1985-87	6.0 12.0 18.0
560 SEC (W126)	5547	1988-92	6.0 12.0 18.0
420/500 S COUPE/CL (W140)	4196-4973	1992-98	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 SLC (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	1971-75	11.0 22.0 33.0
350 SL (R107)	3499	1975-80	10.0 20.0 30.0
350 SLC (C107)	3499	1971-80	6.0 12.0 18.0
380 SL (R107)	3839	1980-85	11.0 22.0 33.0
380 SLC (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 SLC (C107)	4520	1973-80	6.0 12.0 18.0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000
450 SLC 5.0 (C107)	4973-5025	1978-80	7.5 15.0 22.5
500 SLC (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	13.0 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/24 SL 280-24 (R129)	2799	1993-98	6.0 12.0 18.0
300 SL/24/SL 300-24 (R129)	2960	1989-95	5.0 10.0 15.0
SL 320/SL 320-24 (R129)	3199	1993-98	6.5 13.0 20.0
SL 320 V6 (R129)	3199	1998-01	7.5 15.0 22.5
500 SL (R129)	4973	1989-98	7.0 14.0 21.0
SL 500 V8 (R129)	4966	1998-01	8.0 16.0 24.0
600 SL/SL 600 (R129)	5987	1992-01	8.5 17.0 25.0
60 AMG (R129)	5956	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	3199	1993-04	4.0 8.0 12.0
320 GE LUNGO SW	3199	1993-04	4.5 9.0 13.5
350 GD/G 300 TO CORTO TEL/SW	3449	1991-97	3.0 6.0 9.0
350 GD/G 300 TO LUNGO SW	3449	1991-97	3.5 7.0 10.0
500 GE V8	4973	1993-94	5.5 11.0 16.5
G 36 AMG	3606	1995-97	5.5 11.0 16.5
C180/200/220 (W202)	1999-2199	1993-94	0.8 1.5 2.3
C 200 D/220 D/250 D (W202)	1997-2497	1993-94	0.5 1.0 1.5
C 240 V6 (W202)	2598	1997-00	1.0 2.0 3.0
C 280 (W202)	2799	1993-97	1.3 2.5 3.5
C 280 V6 (W202)	2799	1997-00	1.3 2.5 3.5
C 230 KOMPRESSOR (W202)	2250	1995-98	1.3 2.5 3.5
C 36 AMG (W202)	3606	1994-97	4.0 8.0 12.0
C 43 AMG (W202)	4266	1997-00	4.0 8.0 12.0
C 230 T KOMPRESSOR (W202)	2250-2295	1996-00	1.5 3.0 4.5
C 240 T V6 (W202)	2598	1997-00	1.5 3.0 4.5
C 280 T (W202)	2799	1996-97	1.5 3.0 4.5
C 280 T V6 (W202)	2799	1997-00	1.5 3.0 4.5
C 43 TAMG (W202)	4266	1997-00	4.5 8.5 12.0
E 320 (W 210)	3199	1995-97	1.3 2.5 3.5
E 420 (W 210)	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/E 320 V6 (W210)	2799-3199	1997-01	1.5 3.0 4.5
E 280/320 V6 4 MATIC (W210)	2799-3199	1997-01	1.8 3.5 5.0
E 50 AMG (W 210)	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 (W 210)	3199	1996-97	1.5 3.0 4.5
E 280 T V6/E 320 T V6 (W210)	2799-3199	1997-01	2.0 4.0 6.0
E 320 T 4 MATIC (W210)	3199	1997-01	2.3 4.5 6.5
E 420 T (W 210)	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)	3199	1997-01	2.5 5.0 7.5
CLK 430 (C208)	4266	1997-01	3.0 6.0 9.0
CLK 200/200K/230K CABRIO (A208)	1998-2295	1998-01	3.5 7.0 10.0
CLK 320 V6 CABRIO (A208)	3199	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/230K	1998-2295	1996-03	3.0 6.0 9.0
SLK 320 V6	3199	2000-03	4.0 8.0 12.0
SLK 32 AMG	3199	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 320/350	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 280/320 (W220)	2799-3199	1998-03	1.5 3.0 4.5
S 350/430/500 (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	150.0 300.0 450.0
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 KOMPRESSOR	5439	2004	10.0 20.0 30.0
CL 500 (C215)	4966	1999-04	4.5 9.0 13.5
CL 600 (C215)	5786	1999-04	5.0 10.0 15.0
CL 55 AMG (C215)	5439	1999-04	5.5 11.0 16.5
CL 65 AMG (C215)	5980	2003-04	6.0 12.0 18.0
C 240 V6 (W203)	2597	2000-04	1.3 2.5 3.5
C 320 V6 (W203)	3199	2000-04	1.5 3.0 4.5
C 32 AMG (W203)	3199	2000-04	5.0 10.0 15.0
C 30 CDI AMG (W203)	2950	2002-04	3.5 7.0 10.0
C 240 T V6 (W203)	2597	2000-04	1.8 3.5 5.0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000
C 320 T V6 (W203)	3199	2000-04	2.0 4.0 6.0
C 30 CDI AMG T (W203)	2950	2002-04	3.5 7.0 10.0
A 190/210	1897-2084	2000-04	1.0 2.0 3.0
A 190 L/210 L	1897-2084	2001-04	1.3 2.5 3.5
SL 350 (R230)	3724	2003-04	8.0 16.0 24.0
SL 500 (R230)	4966	2001-04	9.0 18.0 27.0
SL 600 (R230)	5513	2001-04	10.0 20.0 30.0
SL 55 AMG (R230)	5439	2001-04	10.0 20.0 30.0
CLK 200 K/200 CGI (C209)	1796	2002-04	2.5 5.0 7.5
CLK 240 (C209)	2597	2002-04	3.0 6.0 9.0
CLK 320 (C209)	3199	2002-04	3.5 7.0 10.0
CLK 500 (C209)	4966	2002-04	4.5 9.0 13.5
CLK 55 AMG (C209)	5439	2002-04	6.0 12.0 18.0
CLK 200 K/200 CGI CABRIOLET (C209)	1796	2003-04	3.0 6.0 9.0
CLK 240 CABRIOLET (C209)	2597	2003-04	3.5 7.0 10.0
CLK 320 CABRIOLET (C209)	3199	2003-04	4.0 8.0 12.0
CLK 500 CABRIOLET (C209)	4966	2003-04	5.0 10.0 15.0
CLK 55 AMG CABRIOLET (C209)	5439	2003-04	6

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000
COOPER	1598	2001-04	1.5 3.0 4.5
COOPER S	1598	2002-04	2.0 4.0 6.0
COOPER S WORKS	1598	2003-04	2.3 4.5 6.5
CABRIO ONE/ONE DE LUXE	1598	2004	2.0 4.0 6.0
CABRIO COOPER	1598	2004	2.5 5.0 7.5
CABRIO COOPER S	1598	2004	3.0 6.0 9.0
CABRIO COOPER S WORKS	1598	2004	3.5 7.0 10.0

MITSUBISHI GIAPPONE

GALANT D/TURBO D	2347	1980-86	0.4 0.8 1.2
GALANT/GALANT TURBO	1597-2350	1985-87	0.5 1.0 1.5
PAJERO (I SERIE)	1997-2972	1982-90	1.8 3.5 5.0
PAJERO D/TD (I SERIE)	2347-2477	1982-91	1.5 3.0 4.5
PAJERO WAGON (I SERIE)	1997-2972	1983-90	1.8 3.5 5.0
PAJERO WAGON D/TD (I SERIE)	2477-2835	1983-90	1.5 3.0 4.5
PAJERO 3.0 V6 (I SERIE)	2972	1988-91	2.0 4.0 6.0
PAJERO TD (II SERIE)	2477-2835	1991-99	2.0 4.0 6.0
PAJERO 2.4/2.6 (II SERIE)	2351-2555	1991-99	1.5 3.0 4.5
PAJERO V6/V6 GDI (II SERIE)	2972-3497	1991-99	2.5 5.0 7.5
COLT (TUTTI I MOD.)	1299-1499	1983-87	0.5 1.0 1.5
COLT II SERIE (TUTTI I MOD.)	1299-1595	1987-91	0.4 0.8 1.2
COLT TURBO	1598	1983-87	0.8 1.5 2.3
COLT GTI 16V (TURBO)	1595	1987-91	0.8 1.5 2.3
COLT III SERIE (TUTTI I MOD.)	1299-1836	1991-94	0.5 1.0 1.5
3000 GT	2972	1990-00	3.5 7.0 10.0
3000 GT SPIDER	2972	1995-00	4.0 8.0 12.0
LANCER GSR EVO I/II	1997	1992-94	5.5 11.0 16.5
LANCER GSR EVO III/IV	1997	1995-97	6.5 13.0 20.0
LANCER GSR EVO V/VI/VI EVO VII	1997	1998-02	7.5 15.0 22.5
LANCER GSR EVO VIII	1997	2003-04	8.0 16.0 24.0
GALANT/GALANT VR-4 TURBO	1755-1997	1987-91	0.5 1.0 1.5
PAJERO 10 (PININ)	1834	1998-04	1.5 3.0 4.5
PAJERO 10 (PININ) GDI	1999	2000-04	1.5 3.0 4.5
PAJERO SPORT	2972-3497	1996-99	1.8 3.5 5.0
PAJERO SPORT TD	2835	1996-99	1.5 3.0 4.5
PAJERO SPORT (II SERIE)	2972-3497	1999-04	2.0 4.0 6.0
PAJERO SPORT TD (II SERIE)	2477-3200	1999-04	1.8 3.5 5.0
PAJERO TD (III SERIE)	2477-3497	1999-04	2.0 4.0 6.0
PAJERO V6 (III SERIE)	2972-3800	1999-04	2.5 5.0 7.5
ECLIPSE	1755-1997	1992-93	0.8 1.5 2.3
ECLIPSE (II SERIE)	1996-1997	1994	1.0 2.0 3.0
SPACE RUNNER	1834-1997	1991-94	0.5 1.0 1.5
SPACE WAGON	1834-1997	1991-94	0.5 1.0 1.5
SPACE WAGON TD	1796-1998	1991-94	0.5 1.0 1.5

MORGAN GRAN BRETAGNA

THREEWHEELER (JAP)	980-1096	1919-39	15.0 30.0 45.0
THREEWHEELER (BIA/CORBURNE)	1098	1930-39	14.0 28.0 42.0
THREEWHEELER (MATCHLESS)	990	1934-39	15.0 30.0 45.0
F-4/F-20/SUPER THREXW. (FORD E93A)	933-1172	1932-52	12.5 25.0 38.0
4-4 (DAL 1946-4/4) (CJ/MAX/SPECIAL)	1122-1267	1936-51	15.0 30.0 45.0
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 RAD+ (VANGUARD)	2088	1950-54	15.0 30.0 45.0
4/4 SERIES IV (FORD 109E)	1340	1961-63	13.5 27.0 40.0
4/4 SERIES V (FORD 116E)	1498	1963-68	13.5 27.0 40.0
4/4 1600 (FIAT/FORD KENT-CVH-EF)	1584-1599	1968-93	15.0 30.0 45.0
4/4 1800 (FORD)	1796	1993-04	16.0 32.0 48.0
PLUS 4 COMLED+(VANG/TR2/TR3/TR4)	1991-2158	1964-69	16.5 33.0 50.0
PLUS 4 SUPER SPORTS (TR3/TR4)	1991-2158	1964-69	17.5 35.0 50.0
PLUS 4 (FIAT/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 INEZ.)	3528	1984-90	18.0 36.0 54.0
PLUS 8 (RANGE ROVER)	3946-4552	1989-04	20.0 40.0 60.0
PLUS 4 PLUS (TR4)	2158	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 13.5
EIGHT BERLINA	918	1935-48	4.0 8.0 12.0
TEN BERLINA	1292-1550	1935-48	3.5 7.0 10.0
OXFORD TORPEDO/BERLINA	2062-2513	1927-35	5.0 10.0 15.0
COWLEY TORPEDO/BERLINA	1938	1931-35	6.0 12.0 18.0
MINOR	918	1948-50	2.8 5.5 8.0
MINOR	918	1951-53	2.5 5.0 7.5
MINOR TRAVELLER	803	1952-56	3.5 7.0 10.0
MINOR CONVERTIBLE	918	1951-52	4.5 9.0 13.5
MINOR	803	1953-56	2.5 5.0 7.5
MINOR CONVERTIBLE	803	1953-56	4.5 9.0 13.5
MINOR 1000	948-1098	1956-71	2.8 5.5 8.0
MINOR 1000 TRAVELLER	948-1098	1956-71	3.8 7.5 11.0
MINOR 1000 CONVERTIBLE	948-1098	1956-68	5.0 10.0 15.0
OXFORD/OXFORD TRAVELLER	1476-1489	1949-59	2.3 4.5 7.0
OXFORD P/FARINA (BERL. E. TRAV.)	1622	1960-70	2.3 4.5 7.0
MINI MINOR	848	1959-64	5.0 10.0 15.0
MINI MINOR	848	1964-67	3.0 6.0 9.0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000
MINI TRAVELLER LEGNO	848	1961-70	4.0 8.0 12.0
MINI TRAVELLER METALLICA	848	1963-70	3.0 6.0 9.0
MINI COOPER	997	1962-64	7.5 15.0 22.5
MINI COOPER	998	1964-67	6.5 13.0 20.0
MINI COOPER 1100 S	1071	1963-64	8.5 17.0 25.0
MINI COOPER S	970	1964-65	10.0 20.0 30.0
MINI COOPER S	1275	1964-67	10.0 20.0 30.0
MINI COOPER MK2	998	1968-69	7.5 15.0 22.5
MINI COOPER S MK2/MK3	1275	1968-70	10.0 20.0 30.0
MINI MOKE (AUS)	998	1966-69	5.0 10.0 15.0
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 4.5
1800	1798	1966-68	1.0 2.0 3.0
1800 MK2	1798	1968-74	1.0 2.0 3.0

MOSKVITCH RUSSIA

Z138/Z140	1357-1479	1974-90	0.5 1.0 1.5
Z136/Z137	1357-1479	1974-87	0.4 0.8 1.2
Z141 (ALEKO)	1479-1890	1987-91	0.3 0.5 0.8
ISH-Z126	1479	1987-91	0.3 0.5 0.8

NISSAN GIAPPONE

DATSUN 240Z/ZG	2593	1969-75	7.0 14.0 21.0
DATSUN 260/280 (TUTTE)	2565-2753	1975-78	5.0 10.0 15.0
DATSUN 280 ZX/ZX2-Z	2753	1978-81	4.0 8.0 12.0
PATROL	2753-3956	1980-95	1.5 3.0 4.5
PATROL TURBODIESEL	3246	1983-95	1.5 3.0 4.5
SAFARI/PATROL GR	4169	1988-97	1.8 3.5 5.0
SAFARI/PATROL GR	4479	1997-99	2.3 4.5 6.5
SAFARI/PATROL GR	4479	1999-04	3.0 6.0 9.0
SAFARI/PATROL GR TD	2826-4169	1988-97	1.8 3.5 5.0
SAFARI/PATROL GR TD	2826-4169	1997-99	2.3 4.5 6.5
SAFARI/PATROL GR TD	2826-4169	1999-04	3.0 6.0 9.0
200/240 SX	1809-2388	1989-94	1.0 2.0 3.0
300 ZX	2960	1990-97	4.0 8.0 12.0
350 Z	3498	2003-04	5.0 10.0 15.0
350 Z ROADSTER	3498	2004	6.0 12.0 18.0
TERRANO/PATHFINDER	2389-3275	1986-97	1.3 2.5 3.5
TERRANO II	2389-2960	1992-02	1.5 3.0 4.5
TERRANO II TD	2664-2953	1992-04	1.5 3.0 4.5
PATHFINDER	3275-3498	1997-04	2.0 4.0 6.0
PATHFINDER TD	2664-3153	1997-02	2.0 4.0 6.0
MICRA	997-1275	1992-94	0.5 1.0 1.5
MICRA CABRIOLET	1275	1997-98	1.0 2.0 3.0
SKYLINE GT-R	1998	1989-91	1.5 3.0 4.5
SKYLINE GTR	2568	1989-91	2.5 5.0 7.5
PRIMERA (TUTTI I MOD.)	1596-1998	1990-94	0.5 1.0 1.5
PRIMERA 4WD (TUTTI I MOD.)	1998	1990-94	0.5 1.0 1.5
PRIMERA SW (TUTTI I MOD.)	1596-1998	1990-94	0.5 1.0 1.5
PRIMERA D/TD	1973	1992-94	0.5 1.0 1.5
PRIMERA D/TD SW	1973	1992-94	0.5 1.0 1.5
FIGARO	988	1991-92	5.0 10.0 15.0
PRAIRIE	1974-2388	1988-94	0.5 1.0 1.5
SERENA	1597-1998	1993-94	0.5 1.0 1.5
SERENA D/TD	1973	1993-94	0.5 1.0 1.5
MURANO	3498	2003-04	2.5 5.0 7.5

NSU GERMANIA

SPORT COUPE	583-598	1959-67	5.0 10.0 15.0
SPIDER WANKEL	500	1964-67	10.0 20.0 30.0
PRINZ II/III	583	1958-61	3.8 7.5 11.0
PRINZ 4/4L	598	1961-73	2.5 5.0 7.5
PRINZ 1000 L/S/C	996	1963-73	2.3 4.5 6.5
TYP III/110 SC	1085-1177	1965-67	2.5 5.0 7.5
1000 TT	1085	1965-68	6.0 12.0 18.0
1000 TTS	996	1967-71	10.0 20.0 30.0
1200/1200 C	1177	1967-73	2.5 5.0 7.5
1200 TT	1177	1968-72	6.0 12.0 18.0
RO 80 (WANKEL 497XZ)	994	1967-77	4.0 8.0 12.0

OM ITALIA

469 (TUTTI I MODELLI)	1496-1622	1922-34	12.5 25.0 38.0
665 +SUPERBA+ (TUTTI I MOD.)	1991-2200	1923-34	50.0 100.0 150.0

OPEL GERMANIA

ADMIRAL (ANTEGUERRA)	3626	1938-39	6.0 12.0 18.0
KAPITAEN (ANTEGUERRA)	2473	1938-40	4.0 8.0 12.0
KAPITAEN	2473	1948-50	2.5 5.0 7.5
KAPITAEN	2473	1951-53	2.3 4.5 6.5
KAPITAEN	2473	1954-55	2.0 4.0 6.0
KAPITAEN	2473	1955-57	2.0 4.0 6.0
KAPITAEN	2473	1958-59	2.3 4.5 6.5
KAPITAEN	2586-2605	1959-63	2.0 4.0 6.0
OLYMPIA	1288	1935-37	3.5 7.0 10.0
OLYMPIA (OL 38)	1488	1938-40	3.5 7.0 10.0
OLYMPIA (TUTTI I MOD.)	1488	1947-52	2.8 5.5 8.0
OLYMPIA CABRIOLET	1488	1950-52	3.3 6.5 10.0
OLYMPIA REKORD (TUTTI I MOD.)	1488	1953-55	2.0 4.0 6.0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000
OLYMPIA REKORD (TUTTI I MOD.)	1488	1956-57	2.0 4.0 6.0
OLYMPIA REKORD CABRIOLET	1488	1954-57	2.8 5.5 8.0
OLYMPIA REKORD (TUTTI I M.)	1488-1680	1958-60	2.0 4.0 6.0
OLYMPIA REKORD CABRIOLET	1488-1680	1959-60	2.8 5.5 8.0
1200	1196	1959-62	1.8 3.5 5.0
REKORD	148		

QUOTAZIONI

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	+	-
CORSA GSI	1598	1987-92	0.8	1.5	2.3
CORSA GSI (II SERIE)	1598	1993-01	0.8	1.5	2.3
CORSA GSI T.8 (II SERIE)	1796	2001-04	0.8	1.5	2.3
TIGRA	1389-1598	1994-01	0.8	1.5	2.3
ASTRA (TUTTI I MOD.)	1389-1998	1991-94	0.5	1.0	1.5
ASTRA D/TD (TUTTI I MOD.)	1686-1700	1991-94	0.5	1.0	1.5
ASTRA GSI 16V	1998	1991-94	0.8	1.5	2.3
ASTRA 1.4I CABRIO/1.6I CABRIO	1389-1598	1993-98	1.0	2.0	3.0
FRONTERA (TUTTI I MODELLI)	1998-2772	1991-98	1.5	3.0	4.5
FRONTERA II S. (TUTTI I MOD.)	2198-3165	1998-04	2.0	4.0	6.0
MONTEREY	3059-3165	1992-98	1.3	2.5	3.5
MONTEREY II SERIE	2999-3494	1998-99	1.8	3.5	5.0
SINTRA 3.0 V6 24V	2962	1996-99	0.8	1.5	2.3
ASTRA OPC	1998	1999-01	1.3	2.5	3.5
ASTRA COUPE (TUTTI I MOD.)	1796-2198	2000-04	0.8	1.5	2.3
ASTRA CABRIOLET 2.2 TD	2171	2002-04	0.5	1.0	1.5
ASTRA CABRIOLET (TUTTI I MOD.)	1598-2198	2001-04	1.3	2.5	3.5
ASTRA CABRIOLET 2.2 TD	2171	2002-04	1.0	2.0	3.0
8/25 PS	2000	1920-24	5.0	10.0	15.0
14/38 PS	3450	1919-24	6.0	12.0	18.0
21/55 PS	5646	1919-24	9.0	18.0	27.0
30/75 PS	7793	1920-24	10.0	20.0	30.0
4/12 PS	951	1924-26	6.0	12.0	18.0
4/14 PS	1018	1924-25	5.0	10.0	15.0
4/16 PS	1018	1926-28	5.0	10.0	15.0
4/20 PS	1018	1929-31	5.0	10.0	15.0
7/54 PS	1735	1927-28	4.3	8.5	13.0
8/40 PS	1916	1928-30	4.3	8.5	13.0
10/40 PS (MODELLI 80)	2620	1925-29	5.0	10.0	15.0
12/50 PS (MODELLI 90)	3160	1927-28	5.0	10.0	15.0
15/60 PS (MODELLI 100)	3882	1927-28	6.0	12.0	18.0
14/50 PS	3640	1929-30	6.0	12.0	18.0
16/60 PS	4170	1929	6.5	13.0	20.0
24/110 PS REGENT	5972	1928-29	10.0	20.0	30.0
1.8 LITER/1.8 REGENT	1790	1931-33	4.5	9.0	13.5
1 LITER	995	1933	5.0	10.0	15.0
1.2 LITER/REGENT 12 LG	1193	1931-35	4.0	8.0	12.0
P4	1073	1935-37	4.0	8.0	12.0
1.3 LITER	1288	1934-35	4.0	8.0	12.0
6	1932	1934-37	5.0	10.0	15.0
SUPER 6	2473	1937-38	5.0	10.0	15.0
ZAFIRA 2.0 TURBO OPC	1998	2001-04	1.5	3.0	4.5
SPEEDSTER	2198	2001-04	7.0	14.0	21.0
SPEEDSTER TURBO	1998	2003-04	7.5	15.0	22.5
CORSA (II SERIE)	1196-1389	1993-94	0.5	1.0	1.5
CORSA D/TD (II SERIE)	1488	1993-94	0.5	1.0	1.5
SIGNUM 3.2 V6	3175	2003-04	1.0	2.0	3.0
TIGRA TWIN TOP 16V	1364-1796	2004	1.3	2.5	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 C12 S	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.	2516-3834	1936-39	12.5	25.0	38.0
DYNA 100/110/120/130	610-854	1947-53	3.0	6.0	9.0
DYNA 2 CABRIOLET	851	1957-59	5.0	10.0	15.0
DYNA Z	851	1953-59	2.8	5.5	8.0
DYNA JUNIOR CABRIOLET	845-851	1952-56	5.0	10.0	15.0
PL 17/PL 17 TIGRE	851	1959-62	3.3	6.5	10.0
PL 17/17 B CABRIOLET (TIGRE)	848-851	1961-63	6.0	12.0	18.0
17/17 BREAK	848	1963-65	2.5	5.0	7.5
17/17 BT	848	1963-65	2.8	5.5	8.5
24 B/BA	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

BJ 212	2445	1971-82	1.0	2.0	3.0
--------	------	---------	-----	-----	-----

PEUGEOT FRANCIA

5 CV 172 (TUTTI I MODELLI)	667-950	1922-29	7.5	15.0	22.5
20V (TUTTI I MODELLI)	1122-1465	1929-37	8.0	16.0	24.0
301 (TUTTI I MODELLI)	1465	1932-36	7.0	14.0	21.0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	+	-
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	1133	1938-49	5.0	10.0	15.0
302 BERLINA	1758	1936-38	6.0	12.0	18.0
205	1290	1948-60	3.5	7.0	10.0
205 DECAPPOTTABILE	1290	1948-54	10.0	20.0	30.0
205 FAMILIALE	1290	1948-60	4.5	9.0	13.5
205 COUPE	1290	1952-60	10.0	20.0	30.0
205 CABRIOLET	1290	1951-60	22.5	45.0	65.0
403	1290-1468	1955-66	4.5	9.0	13.5
403 DIESEL	1816	1960-66	2.0	4.0	6.0
403 FAMILIALE	1290-1468	1957-62	2.5	5.0	7.5
403 FAMILIALE D	1816	1960-62	2.3	4.5	6.5
403 CABRIOLET	1468	1957-67	22.5	45.0	60.0
404	1618	1960-75	2.5	5.0	7.5
404 SUPER LUSO INIEZIONE	1618	1964-68	2.5	5.0	7.5
404 DIESEL	1948	1964-76	1.5	3.0	4.5
404 BREAK/FAMILIALE	1618	1962-71	2.5	5.0	7.5
404 FAMILIALE/COMMERCIALE D	1816-1948	1963-72	1.5	3.0	4.5
404 COUPE CARB./INIEZ.	1618	1962-68	6.0	12.0	18.0
404 CABRIOLET CARB./INIEZ.	1618	1961-68	7.5	15.0	22.5
204 BERLINA	1130	1965-76	1.0	2.0	3.0
204 DIESEL	1255	1968-76	0.8	1.5	2.3
204 BREAK	1130	1965-76	1.0	2.0	3.0
204 BREAK DIESEL	1255	1969-76	0.8	1.5	2.3
204 COUPE	1130	1966-70	3.0	6.0	9.0
204 CABRIOLET	1130	1966-70	3.8	7.5	11.0
304 BERLINA	1288	1969-80	0.8	1.5	2.3
304 DIESEL	1557	1976-79	0.5	1.0	1.5
304 BREAK	1288	1970-80	0.8	1.5	2.3
304 BREAK DIESEL	1357-1548	1976-80	0.5	1.0	1.5
304 COUPE	1288	1971-75	3.0	6.0	9.0
304 CABRIOLET	1288	1971-75	3.5	7.0	10.0
504	1796-1971	1968-83	1.3	2.5	3.5
504 DIESEL	1948-2304	1971-84	1.0	2.0	3.0
504 BREAK/FAMILIALE	1971	1971-83	1.3	2.5	3.5
504 BREAK/FAMILIALE D	1948-2304	1972-84	1.0	2.0	3.0
504 COUPE	1796-1971	1969-74	4.0	8.0	12.0
504 CABRIOLET	1796-1971	1969-74	7.5	15.0	22.5
504 COUPE 2000	1971	1978-83	4.0	8.0	12.0
504 COUPE V6	2664	1975-83	6.0	12.0	18.0
504 CABRIOLET 2000	1971	1978-83	7.5	15.0	22.5
504 CABRIOLET V6	2664	1975-77	12.5	25.0	35.0
104 BERLINA	954-1219	1972-88	0.8	1.5	2.3
104 Z/ZLZR	954-1124	1973-88	0.5	1.0	1.5
104 ZS	1360	1975-85	1.3	2.5	3.5
205 (TUTTI I MODELLI)	954-1905	1983-94	1.0	2.0	3.0
205 D/TD (TUTTI I MODELLI)	1769-1905	1983-94	0.5	1.0	1.5
205 RALLYE	1294	1988-92	2.5	5.0	7.5
205 GTI (105 CV)/GTI (115 CV)	1580	1984-92	2.5	5.0	7.5
205 GTI 1.9	1905	1987-94	3.0	6.0	9.0
205 C/T/CJ CABRIOLET	1124-1360	1986-95	2.5	5.0	7.5
205 1.6 C/TI CABRIOLET	1580	1986-92	4.0	8.0	12.0
205 1.9 C/TI CABRIOLET	1905	1992-94	4.0	8.0	12.0
205 TURBO 16	1775	1985-86	45.0	90.0	130.0
106 (TUTTI I MODELLI)	954-1360	1991-94	0.5	1.0	1.5
106 D (TUTTI I MODELLI)	1361	1992-94	0.5	1.0	1.5
106 RALLYE	1294	1994-96	1.0	2.0	3.0
106 RALLYE II SERIE	1587	1996-98	1.0	2.0	3.0
106 XSI	1587	1994	0.8	1.5	2.3
305 BERLINA (TUTTI I MODELLI)	1290-1905	1978-88	0.5	1.0	1.5
305 DIESEL (TUTTI I MODELLI)	1548-1905	1979-88	0.5	1.0	1.5
305 BREAK (TUTTI I MODELLI)	1290-1905	1978-89	0.5	1.0	1.5
305 BREAK DIESEL (TUTTI I MOD.)	1548-1905	1979-89	0.5	1.0	1.5
309 (TUTTI I MODELLI)	1118-1905	1985-92	0.5	1.0	1.5
309 D/TURBOD. (TUTTI I MODELLI)	1769-1905	1986-92	0.5	1.0	1.5
309 GTI/GTI 16	1905	1987-92	1.5	3.0	4.5
405 (TUTTI I MODELLI)	1360-1998	1987-94	0.5	1.0	1.5
405 DIESEL/TURBOD.	1769-1905	1988-94	0.5	1.0	1.5
405 BREAK (TUTTI I MOD.)	1360-1998	1988-94	0.5	1.0	1.5
405 BREAK D/TURBOD.	1769-1905	1988-94	0.5	1.0	1.5
405 M16	1905-1998	1987-95	1.5	3.0	4.5
405 T16	1998	1992-95	2.5	5.0	7.5
405 X4	1905-1998	1989-94	0.8	1.5	2.3
505 (TUTTI I MODELLI)	1796-2165	1979-92	0.5	1.0	1.5
505 D/TURBOD. (TUTTI I M.)	2304-2498	1979-91	0.5	1.0	1.5
505 BREAK/FAMILIALE	1796-2165	1982-92	0.5	1.0	1.5
505 BREAK/FAMILIALE D	2498	1982-91	0.5	1.0	1.5
505 V6	2849	1986-90	0.8	1.5	2.3
604 SL/TI/STI/GTI	2664-2849	1975-86	2.5	5.0	7.5
604 GRD/SRD TURBO/GTD TURBO	2304-2498	1979-86	0.8	1.5	2.3
605 (TUTTI I MODELLI)	1998	1989-94	0.5	1.0	1.5
605 D/TD (TUTTI I MODELLI)	2088-2138	1989-94	0.5	1.0	1.5
605 3.0i/VS 24	2965-2975	1989-97	0.8	1.5	2.3
605 2.9 V6 24V	2946	1997-99	0.8	1.5	2.3
306 (TUTTI I MODELLI)	1360-1762	1993-94	0.5	1.0	1.5
306 S16	1998	1993-96	2.0	4.0	6.0
306 GTI	1998	1996-01	0.8	1.5	2.3
306 CABRIOLET	1587-1998	1993-02	2.5	5.0	7.5
306 D/TD	1905	1994	0.5	1.0	1.5

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	+	-
406 SVT (TURBO)	1998	1996-98	0.5	1.0	1.5
406 2.9 V6 24V III S.	2946	1996-03	0.8	1.5	2.3
406 COUPE 2.0/2.2 16V	1998-2230	1996-04	2.0	4.0	6.0
406 COUPE 3.0 V6 24V	2946	1996-04	3.0	6.0	9.0
607 2.9 V6 24V	2946	1999-04	1.0	2.0	3.0
206 GTI/GTIRC	1997	1999-04	1.0</		

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000			
911 CARRERA 4/TARGA (964)	3600	1989-94	11.5	23.0	35.0	
911 CARRERA 4 CABRIOLET (964)	3600	1989-94	13.0	26.0	39.0	
911 CARRERA SPEEDSTER (964)	3600	1992-93	30.0	60.0	90.0	
911 CARRERA RS (964)	3600-3746	1992-94	22.5	45.0	65.0	
911 CARRERA (993)	3600-3746	1993-97	13.0	26.0	39.0	
911 CARRERA 4 (993)	3600-3746	1994-98	13.0	26.0	39.0	
911 CARRERA 45 "TURBOLOOK" (993)	3600-3746	1995-98	17.5	35.0	50.0	
911 CARRERA TARGA (993)	3600-3746	1995-97	13.0	26.0	39.0	
911 CARRERA CABRIOLET (993)	3600-3746	1994-97	15.0	30.0	45.0	
911 CARRERA 4 CABRIOLET (993)	3600-3746	1994-98	15.0	30.0	45.0	
911 GT2 (993)	3600	1995-98	30.0	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 3.3	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 (993)	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	
924 4 MARCE	1984	1975-77	1.5	3.0	4.5	
924 5 MARCE	1984	1977-85	1.8	3.5	5.0	
924 TURBO (170/177 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 S	2479	1989-91	4.0	8.0	12.0	
944 TURBO S	2479	1987	4.5	9.0	13.5	
944 TURBO S	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 GTS/GTS AUTOMATICA	5397	1992-95	6.0	12.0	18.0	
959	2850	1987-88	125.0	250.0	375.0	
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	175.0	350.0	525.0	
911 GT3 (996)	3600	1999-01	30.0	60.0	90.0	
911 GT3 (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 TURBO 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	13.0	26.0	39.0	
911 CARRERA TARGA 3.6 (996)	3596	2002-04	12.5	25.0	37.0	
911 CARRERA CABRIOLET 3.6 (996)	3596	2002-03	13.0	26.0	39.0	
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	3189	2003-04	4.0	8.0	12.0	
CAYENNE 3.5 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	5733	2004	150.0	300.0	450.0	

RAYTON FISSORE ITALIA

MAGNUM 4X4	1995	1984-88	1.0	2.0	3.0
MAGNUM 4X4 TD FIAT	2445	1984-90	1.0	2.0	3.0
MAGNUM VIP V6	2494	1986-90	1.3	2.5	3.5
MAGNUM TURBODIESEL VM	2393-2500	1991-93	1.0	2.0	3.0
2.4 TD BMW (MAGNUM)	2443	1988-90	1.0	2.0	3.0
3.5 BMW (MAGNUM)	3430	1988-90	1.5	3.0	4.5

RELIANT GRAN BRETAGNA

REGAL (VII/III/IV/V/VI)	747	1952-62	2.0	4.0	6.0
REGAL 3/2S	598	1962-68	1.5	3.0	4.5
REGAL 3/30	701	1968-73	1.8	3.5	5.0
BUG (BOND)	701-748	1970-74	2.3	4.5	7.0
ROBIN/ROBIN MK II	748-848	1973-94	1.0	2.0	3.0
REBEL	598	1964-67	0.5	1.0	1.5
REBEL MK II	701-748	1967-73	0.5	1.0	1.5
REBEL MK II ESTATE	701-748	1967-72	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	2553	1964-66	5.0	10.0	15.0
SABRE 6 CONVERTIBLE	2553	1964-66	6.0	12.0	18.0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000			
SCIMITAR GT SE4	2553	1964-66	4.0	8.0	12.0	
SCIMITAR GT SE4A/SE4B/SE4C	2495-2994	1966-70	3.5	7.0	11.0	
SCIMITAR GTE SES	2994	1968-75	3.0	6.0	9.0	
SCIMITAR GTE SE6	2792-2994	1975-86	2.5	5.0	7.5	
SCIMITAR GTC	2792	1980-86	3.0	6.0	9.0	
SCIMITAR SSI/TVSST/SABRE	1296-1809	1984-94	2.0	4.0	6.0	

RENAULT FRANCIA

10 CV LIMOUSINE	2050	1919-23	6.5	13.0	20.0
6 CV TORPEDO	950	1922-28	5.0	10.0	15.0
NN/NNI/NN2 BERLINA	951	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	1299-1463	1932-35	5.0	10.0	15.0
JIVAQUATRE	1003	1937-48	4.5	9.0	13.5
4 CV/4 CV LUSO	760	1947-51	3.0	6.0	9.0
4 CV GRAN LUSO 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	2.3	4.5	7.0
COLORALE/PRAIRE/SAVANE	1996-2583	1950-55	2.0	4.0	6.0
DOMAINE/MANOIR BREAK	2141	1955-60	2.0	4.0	6.0
JIVAQUA/DAUPHINOISE BREAK	845-1003	1951-60	2.0	4.0	6.0
DAUPHINE	845	1956-65	1.8	3.5	5.5
DAUPHINE 1093	845	1962-63	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/TS CABRIOLET	845-956	1959-63	3.5	7.0	10.0
CARAVELLE/CARAV.1100/CARAV. S	956-1108	1962-67	3.8	7.5	11.3
CARAVELLE 1100 CABR./S CABR.	1108	1963-67	4.0	8.0	12.0
818 MAJOR/8 S	956-1108	1962-73	2.0	4.0	6.0
8 GORDINI	1108-1255	1965-70	7.5	15.0	22.5
10 MAJOR	1108-1289	1966-71	1.0	2.0	3.0
3	603	1961-64	2.3	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	2.3	4.5	7.0
4 (TUTTI I MODELLI)	782-845	1974-78	1.8	3.5	5.0
4 (TUTTI I MODELLI)	782-1108	1978-94	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	25.0	50.0	75.0
5 TURBO 2	1397	1983-85	20.0	40.0	60.0
5 RODEO	1108	1981-87	1.8	3.5	5.0
4 FROG	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/TDE	1596	1985-89	0.5	1.0	1.5
9 TURBO	1597	1985-89	1.3	2.5	3.5
11 (TUTTI I MODELLI)	1108-1721	1983-89	0.5	1.0	1.5
11 TD/GTD/TDE	1596	1984-89	0.5	1.0	1.5
11 TURBO	1597	1983-89	1.3	2.5	3.5
12 (TUTTI I MODELLI)	1289	1970-78	0.5	1.0	1.5
12 GORDINI	1565	1977-74	6.0	12.0	18.0
14 (TUTTI I MODELLI)	1218-1360	1976-83	0.5	1.0	1.5
15 (TUTTI I MODELLI)	1289-1565	1977-78	1.0	2.0	3.0
17/177 (TUTTI I MODELLI)	1565-1647	1977-78	1.3	2.5	3.5
16 T/LE/T/S	1470-1565	1965-74	1.0	2.0	3.0
16 TX	1647	1973-77	1.3	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)	1565	1981-83	1.3	2.5	3.5
18 TURBO (125 CV)	1565	1983-85	1.3	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 D/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 D/TD	1870	1990-94	0.5	1.0	1.5
19 1.8 16V/16 S	1764	1990-95	0.8	1.5	2.3
19 1.8 16V CABRIOLET	1764	1991-95	1.3	2.5	3.5
20 (TUTTI I MODELLI)	1647-2165	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)	1721-2165	1986-93	0.5	1.0	1.5
21 NEVADA (TUTTI I MODELLI)	1721-2165	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 D/TD/GTD/TURBO D	1870-2068	1986-94	0.5	1.0	1.5
21 NEVADA 4X4	1995-2165	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 BACCARA	2458	1990-92	1.0	2.0	3.0
25 TD/GTD/TURBO D/TURBO DX	2068	1983-92	0.5	1.0	1.5
30 TS/1X1	2664	1974-84	0.8	1.5	2.3

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000			
30 DIESEL TURBO	2068	1981-8				

QUOTAZIONI

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000
SILVER SPIRIT	6750	1986-89	9.0 18.0 27.0
SILVER SPIRIT II	6750	1990-93	10.0 20.0 30.0
SILVER SPIRIT III	6750	1993-96	11.0 22.0 33.0
SILVER DAWN	6750	1996-98	12.0 24.0 36.0
SILVER SPUR	6750	1980-82	10.0 20.0 30.0
SILVER SPUR	6750	1983-89	10.0 20.0 30.0
SILVER SPUR II	6750	1990-93	11.0 22.0 33.0
SILVER SPUR III	6750	1993-98	12.5 25.0 35.0
SILVER SPUR LIGHT-TURBO	6750	1996-98	13.5 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 LIGHT-TURBO	6750	1996-98	27.5 55.0 80.0
SILVER SERAPH	5579	1998-02	17.5 35.0 50.0
PARK WARD	5579	2000-02	30.0 60.0 90.0
CORNICHE	6750	2000-02	42.5 85.0 125.0
PHANTOM	6749	2003-04	60.0 120.0 180.0

ROVER GRAN BRETAGNA

14 BERLINA/LIMOUSINE	1577-1901	1933-40	6.0 12.0 18.0
16 BERLINA/LIMOUSINE	2023-2147	1933-40	6.0 12.0 18.0
20 BERLINA/LIMOUSINE	2512-2565	1933-40	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	1953-59	4.0 8.0 12.0
P4 75	2103	1949-54	4.3 8.5 13.0
P4 75	2230	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
P4 100	2625	1959-62	4.0 8.0 12.0
P4 105	2638	1965-59	4.0 8.0 12.0
P4 110	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	1963-65	5.0 10.0 15.0
P5 3 LITRI MK3	2995	1965-67	4.0 8.0 12.0
P5 3 LITRI MK3 COUPE	2995	1965-67	5.0 10.0 15.0
P5 3.5 LITRI V8	3532	1967-73	5.0 10.0 15.0
P5 3.5 LITRI V8 COUPE	3532	1967-73	5.5 11.0 16.5
P6 2000 SC	1978	1963-76	2.3 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 SC/TC	2205	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 GTI/GTA	1396	1990-97	0.8 1.5 2.3
100 1.4 GTI 16V	1396	1990-94	0.8 1.5 2.3
111/114 CABRIOLET	1113-1396	1993-96	1.0 2.0 3.0
213/216	1342-1598	1984-89	0.4 0.8 1.2
2000 (SDI)	1994	1982-86	0.5 1.0 1.5
2300/2300S (SDI)	2350	1977-86	0.5 1.0 1.5
2600/2600S (SDI)	2597	1977-86	0.8 1.5 2.3
3500 (SDI)	3528	1977-82	1.0 2.0 3.0
3500 V8S/SE (SDI)	3528	1978-82	1.0 2.0 3.0
3500 VANDEN PLASII (SDI)	3528-3532	1980-86	1.3 2.5 3.5
3500 VITESSE (SDI)	3528-3532	1982-86	1.3 2.5 3.5
2400 SD TURBO (SDI)	2393	1982-86	0.5 1.0 1.5
820/825	1996-2494	1986-92	0.5 1.0 1.5
827 SP/SL/STERLING/VITESSE	2675	1988-92	0.5 1.0 1.5
827 FASTBACK VITESSE	2675	1988-92	0.8 1.5 2.3
214 SI/SL/CSI 16V	1396	1989-94	0.5 1.0 1.5
216 GSI/GTI 16V	1590	1989-94	0.5 1.0 1.5
216 GTI 16V TWIN CAM	1590	1991-94	0.8 1.5 2.3
218 DIESEL/TURBO	1769-1905	1993-94	0.5 1.0 1.5
216 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
214/216 16V CABR/CABRIOLET	1596-1590	1992-98	1.0 2.0 3.0
820 T. COUPE TI/800 COUPE T. (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 2S 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 (KV6)	1994	1992-94	0.5 1.0 1.5
827 V6 24V (KV6)	2675	1992-96	0.5 1.0 1.5
800 2S V6 24V (KV6)	2497	1996-98	0.5 1.0 1.5
75 2S V6 24V	2497	1998-03	0.8 1.5 2.3
75 2S V6 24V ESTATE	2497	2001-03	1.0 2.0 3.0
75 V8 (II SERIE)	4601	2004	2.5 5.0 7.5
414 SP/SL 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/TURBO	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 T	1994	1994	0.8 1.5 2.3
620 TDI	1994	1994	0.5 1.0 1.5

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000
75 2S V6 24V (II S.)	2497	2004	1.0 2.0 3.0
75 2S V6 24V ESTATE (II S.)	2497	2004	1.3 2.5 3.5

SAAB SVEZIA

92	764	1950-52	4.0 8.0 12.0
92B	764	1953-56	3.0 6.0 9.0
95	748	1956-57	2.5 5.0 7.5
95B	748	1958-60	2.3 4.5 6.5
95 S.W.	841	1960-68	2.5 5.0 7.5
95 V4 S.W.	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
750 GRAN TURISMO	748	1958-59	4.0 8.0 12.0
SONETT II/V4	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 EMS	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 II S. (TUTTI I MODELLI)	1985-2498	1993-97	1.3 2.5 3.5
900 TURBO 16 CABRIOLET II 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
9-5 3.0 V6 24V/AERO	2962	1997-03	1.0 2.0 3.0
9-5 2.3 TURBO AERO	2290	1999-04	1.0 2.0 3.0
9-5 3.0 V6 24V WAGON/AERO	2962	1998-03	1.3 2.5 3.5
9-5 2.3 TURBO AERO WAGON	2290	1999-04	1.3 2.5 3.5
9-3 3P TURBO/AERO	1985	1998-02	0.5 1.0 1.5
9-3 2.3 TURBO VIGGEN	2290	1999-02	1.0 2.0 3.0
9-3 CABRIOLET/AERO	1985-2290	1998-02	2.0 4.0 6.0
9-3 CABRIOLET VIGGEN	2290	1999-02	2.5 5.0 7.5
9-3 2.0 TURBO AERO (II S.)	1998	2002-04	1.0 2.0 3.0
9-3 2.0 TURBO CABRIOLET (II S.)	1998	2003-04	3.0 6.0 9.0

SAMAS ITALIA

YETI	843-903	1968-73	3.3 6.5 10.0
------	---------	---------	---------------------

SEAT SPAGNA

MARBELLA	843-903	1982-93	0.5 1.0 1.5
FURA	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	1193-1995	1979-86	0.4 0.8 1.2
RONDA DIESEL	1714	1980-86	0.3 0.5 0.8
MALAGA	1193-1461	1985-91	0.3 0.5 0.8
MALAGA DIESEL	1714	1985-91	0.3 0.5 0.8
IBIZA GTI/CUPRA	1984	1993-99	0.8 1.5 2.3
IBIZA GTI/CUPRA	1781	1999-01	0.8 1.5 2.3
IBIZA FR	1781	2004	0.8 1.5 2.3
TOLEDO	1595-1984	1991-94	0.4 0.8 1.2
TOLEDO D/TD	1896	1991-94	0.4 0.8 1.2
CORDOBA (TUTTI I MODELLI)	1391-1984	1993-94	0.5 1.0 1.5
CORDOBA D/TD	1896	1993-94	0.5 1.0 1.5
LEON 1.8 TURBO/CUPRA/2.8 V6	1781-2791	2000-04	1.0 2.0 3.0

SIATA ITALIA

208 CS	1996	1952-54	150.0 300.0 450.0
600	635	1956-60	5.0 10.0 15.0
1500 TS	1481	1962-66	3.5 7.0 11.0
1500 TS COUPE MICHELOTTI	1481	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

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	1956-48	4.0 8.0 12.0
8 (1100) BERLINA	1089	1958-49	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
1300/1500	1290-1475	1963-66	1.0 2.0 3.0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000
1300/1500 CANADA BREAK	1290-1475	1965-66	1.3 2.5 3.5
1300/1501	1290-1475	1967-76	0.8 1.5 2.3
1300/1501 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 T1	1294	1974-78	0.8 1.5 2.3
CHRYSLER 160/180/2 LITRI	1639-1981	1971-79	0.5 1.0 1.5
HORIZON (TUTTI I MODELLI)	1118-1442	1977-86	0.5 1.0 1.5
HORIZON LD/EXD	1905	1983-86	0.5 1.0 1.5
1307/1308/1309/1510	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
TAGORA DT	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

GAZELLE	497	1955-67	2.3 4.5 7.0
GAZELLE (CONVERTIBLE)	497	1955-62	3.8 7.5 12.0</

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	+	□	-
700 E	643	1963-66	4.5	9.0	13.5	
HAFLINGER	643	1958-75	7.5	15.0	22.5	
PINZGAUER	2499	1972-82	10.0	20.0	30.0	

SUBARU GIAPPONE

1800 4 WD/LEONE (TUTTI I MODELLI)	1782	1979-91	0.5	1.0	1.5
IMPREZA (TUTTI I MODELLI)	1597-1820	1992-94	0.5	1.0	1.5
IMPREZA 2.0 TURBO 16V 4WD	1994	1993-01	4.0	8.0	12.0
IMPREZA WRX TURBO	1994	2000-04	5.0	10.0	15.0
IMPREZA WRX STI	1994	2001-04	6.5	13.0	20.0
SVX	3318	1991-96	3.0	6.0	9.0
LEGACY (TUTTI I MODELLI)	1820-2212	1989-94	0.5	1.0	1.5
LEGACY WAGON (TUTTI I MOD.)	1820-2212	1989-94	0.5	1.0	1.5
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
M 80	758	1992-95	0.4	0.8	1.2

SUNBEAM GRAN BRETAGNA

16/40	3016	1919-24	14.0	28.0	42.0
24/24/60/24770	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	2520	1924-27	6.0	12.0	18.0
16/50	2540	1924-14	14.0	28.0	42.0
20/60	3181	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	2035-2193	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	60.0	90.0	
20	2194-2916	1933-35	13.0	26.0	39.0
25	3317	1934-35	15.0	30.0	45.0
DAWN	1627	1934-35	7.5	15.0	22.5
3 LITRE	3181	1938-40	10.0	20.0	30.0
4 LITRE	4086	1938-40	12.5	25.0	38.0
TEN SALOON	1184	1938-48	4.0	8.0	12.0
TEN TOURER/DHC	1184	1938-48	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
90/90 MK II/90 MK II A	1944-2267	1948-54	5.0	10.0	15.0
90/90 MK II/90 MK II A DHC	1944-2267	1948-54	6.0	12.0	18.0
MK III/MK III S	2267	1954-57	5.0	10.0	15.0
MK III DHC	2267	1954-57	6.5	13.0	20.0
ALPINE IIA/MK III	2267	1953-55	7.5	15.0	22.5
RAPIER	1390	1955-58	2.8	5.5	8.5
RAPIER II/III/IIIA	1494-1592	1958-63	3.0	6.0	9.0
RAPIER II/III/IIIA CONVERTIBLE	1494-1592	1958-63	4.0	8.0	12.0
RAPIER IV/V	1592-1725	1963-67	3.3	6.5	10.0
NEW RAPIER	1725	1967-76	1.5	3.0	4.5
RAPIER H 120	1725	1968-76	1.8	3.5	5.5
ALPINE	1725	1969-76	1.3	2.5	4.0
ALPINE	1494	1959-60	7.0	14.0	21.0
ALPINE III/III/V	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
L180	797	1975-80	1.8	3.5	5.0
SJ 410/413/SAMURAI	657-824	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.)	1590-2237	1998-04	1.5	3.0	4.5
JIMNY/JIMNY CABRIOLET	1298	1990-04	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
T 26 RECORD	4482	1946-55	20.0	40.0	60.0
T 26 GS GRAND SPORT	4482	1948-53	27.5	55.0	85.0
T 26 GS GRAND SPORT	4482	1953-55	30.0	60.0	90.0
T 14 LS SPORT 2500	2491	1955-57	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 T1	1592	1979-81	2.0	4.0	6.0
SUNBEAM LOTUS	2174	1979-81	7.5	15.0	22.0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	+	□	-
---------	-----------------	------	-------------	---	---	---

TOYOTA GIAPPONE

FJ 40	5878	1960-70	3.5	7.0	10.0
FJ 40/41/42/43/45	2977-3878	1971-79	2.5	5.0	7.5
FJ 55 SW	3878	1967-70	2.8	5.5	8.0
FJ 55 SW	2977-3878	1971-79	2.3	4.5	6.5
FJ 60 SW	3431-4228	1980-82	2.3	4.5	6.5
LAND CRUISER S.W. FJ/HJ	3955-3980	1983-86	2.5	5.0	7.5
HI-LUX	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
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 J9	2694-3378	1996-03	2.5	5.0	7.5
LAND CRUISER J9 TD	2982	1996-03	2.0	4.0	6.0
4 RUNNER	2366-2958	1987-96	1.5	3.0	4.5
4 RUNNER TD	2446	1989-96	2.0	4.0	6.0
4 RUNNER (II 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/5 P/CABRIO	1998	1994-00	1.0	2.0	3.0
CELICA IV 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 1.6/2.0/2.0 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 GT-FOUR V SERIE	1998	1989-93	2.5	5.0	7.5
MR2 I SERIE	1453-1587	1984-89	0.8	1.5	2.3
MR2 II SERIE	1998	1989-92	1.0	2.0	3.0
MR2 III SERIE	1998-2194	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
CARINA E/SW (TUTTI I MODELLI)	1587-1998	1993	0.5	1.0	1.5
CAMRY 3.0 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 VI SERIE (TUTTI I MOD.)	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 GT-FOUR/4WD VIS.	1998	1993-99	3.0	6.0	9.0
PRIUS HYBRID	1496	2003-04	1.0	2.0	3.0

TRIUMPH GRAN BRETAGNA

T1020	1593	1923-25	5.0	10.0	15.0
T3/35	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
T2/16 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	1232-1496	1934-37	6.0	12.0	18.0
GLORIA FOUR (12) TOURER/DHC	1232-1496	1934-37	11.5	23.0	35.0
GLORIA SIX (6-6/16) SALOON/COUPE	1476-1991	1934-35	9.0	18.0	27.0
GLORIA SIX (6-6/16) TOURER/DHC	1476-1991	1934-35	15.0	30.0	45.0
DOLOMITE/VITESSE SALOON	1496-1991	1937-39	9.0	18.0	27.0
DOLOMITE 8 ROADSTER	1990	1934	5.0	10.0	15.0
DOLOMITE 14/60 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 (RENOVW)	2088	1949-51	5.0	10.0	15.0
RENOVW LIMOUSINE	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 CONVERTIBLE	948-1147	1961-71	4.0	8.0	12.0
VITESSE	1596-1998	1962-71	2.5	5.0	7.5
VITESSE CONVERTIBLE	1596-1998	1962-71	4.0		

QUOTAZIONI

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	1	2	3
VICTOR (FC101)/VX4-90	1594	1965-67	1.8	3.5	5.5	
VICTOR (FD)	1599	1967-71	1.3	2.5	4.0	
VICTOR 2000 (FD)/VX4-90	1975	1967-72	1.5	3.0	4.5	
VICTOR 1800/2300 (FE)/VX4-90	1759-2279	1972-78	1.0	2.0	3.0	
VICTOR 3300 (FE)	3294	1973-76	1.3	2.5	4.0	
VENTURA	3294	1968-72	1.8	3.5	5.5	
VENTURA II	3294	1972-76	1.5	3.0	4.5	
VIVA (HA) TUTTI I MODELLI	1057	1963-66	1.0	2.0	3.0	
VIVA (HB) TUTTI I MODELLI	1159-1599	1966-70	1.0	2.0	3.0	
VIVA BRABHAM	1159	1967-70	5.0	10.0	15.0	
VIVA GT	1975	1968-70	2.5	5.0	7.5	
VIVA (HC) TUTTI I MODELLI	1159-2279	1970-79	0.8	1.5	2.3	
FIRENZA	1159-2279	1971-73	1.0	2.0	3.0	
FIRENZA	1256-2279	1973-75	0.8	1.5	2.3	
MAGNUM	1759-2279	1973-77	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/300/400 GT	2946-2849	1994-01	6.0	12.0	18.0

VOLKSWAGEN GERMANIA

TYP 82 KUBELWAGEN	985-1151	1940-45	12.5	25.0	38.0
TYP 82 E/92 S	985-1151	1941-45	14.0	28.0	42.0
TYP 87 KOMMANDEURWAGEN	1131	1941-44	15.0	30.0	45.0
TYP 166 SCHWIMMWAGEN	1131	1942-44	16.0	32.0	48.0
MAGGIOLINO (LUN. DUE VETRINI)	1131	1946-53	10.0	20.0	30.0
MAGGIOLINO (LUNOTTO OVALE)	1192	1953-57	6.0	12.0	18.0
MAGGIOLINO 1200	1192	1957-64	4.0	8.0	12.0
MAGGIOLINO 1200	1192	1964-67	3.5	7.0	10.0
MAGGIOLINO 1300/1500	1285-1495	1965-67	3.5	7.0	10.0
MAGGIOLINO 1300/1500	1285-1495	1967-70	2.8	5.5	8.0
MAGGIOLINO CABR. HEBMÜLLER	1131	1949-53	25.0	50.0	75.0
MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1131	1951-52	15.0	30.0	45.0
MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1192	1952-57	11.0	22.0	33.0
MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1192-1285	1957-67	7.5	15.0	22.5
MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1192-1285	1967-70	5.0	10.0	15.0
MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1495	1966-67	6.5	13.0	20.0
MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1495	1967-70	5.5	11.0	16.5
1500/1500 S	1495	1961-65	1.5	3.0	4.5
1500/1500 S/1600 VARIANT	1495-1584	1962-73	1.5	3.0	4.5
1600/LTL	1584	1965-73	1.8	3.5	5.5
411/412 (TUTTI I MODELLI)	1679-1995	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 S/1.6 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
MAGGIOLINO	1192	1968-78	2.5	5.0	7.5
MAGGIOLINO 1302/1303	1192-1584	1970-75	2.0	4.0	6.0
MAGGIOLINO CABR. 1302/1303	1192-1584	1970-80	4.0	8.0	12.0
MAGGIOLINO MEXICO	1192-1584	1978-91	1.8	3.5	5.0
PESCACCIA TYP 181	1495-1584	1969-79	2.5	5.0	7.5
K70 (TUTTI I MOD.)	1605-1807	1970-74	0.8	1.5	2.3
POLO I SERIE (TUTTI I MOD.)	895-1095	1975-81	0.5	1.0	1.5
POLO II SERIE (TUTTI I MOD.)	1043-1272	1981-90	0.5	1.0	1.5
POLO II SERIE DIESEL	1272	1986-90	0.5	1.0	1.5
POLO COUPE (TUTTI I MOD.)	1043-1272	1982-90	0.5	1.0	1.5
POLO II SERIE MODEL YEAR '91	1043-1272	1990-94	0.5	1.0	1.5
POLO II SERIE D MODEL YEAR '91	1391	1990-94	0.5	1.0	1.5
POLO COUPE MODEL YEAR '91	1043-1272	1990-94	0.5	1.0	1.5
POLO COUPE G40	1272	1985-94	1.0	2.0	3.0
DERBY I SERIE (TUTTI I MOD.)	895-1095	1976-81	0.4	0.8	1.2
DERBY II SERIE (TUTTI I MOD.)	1043-1272	1981-88	0.3	0.5	0.8
GOLF I SERIE (TUTTI I MOD.)	1093-1457	1974-81	0.8	1.5	2.3
GOLF I SERIE (TUTTI I MOD.)	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	1982-85	2.3	4.5	6.5
GOLF CABRIOLET (TUTTI I MOD.)	1093-1781	1979-87	1.3	2.5	4.0
GOLF CABRIOLET (TUTTI I MOD.)	1595-1781	1987-93	1.3	2.5	4.0
GOLF II SERIE (TUTTI I MOD.)	1272-1781	1983-92	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	1983-92	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 G60	1781	1990-91	2.5	5.0	7.5
GOLF RALLYE	1781	1989-90	3.5	7.0	10.0
GOLF COUNTRY	1781	1990-91	1.0	2.0	3.0
GOLF III (TUTTI I MOD.)	1391-1781	1991-94	0.5	1.0	1.5
GOLF III DTD	1896	1991-94	0.5	1.0	1.5
GOLF III VARIANT (TUTTI I MOD.)	1391-1781	1993-94	0.5	1.0	1.5
GOLF III VARIANT DTD	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 CABRIO (TUTTI I MOD.)	1781-1984	1993-02	1.5	3.0	4.5
GOLF III CABRIO TDI	1896	1995-02	1.3	2.5	3.5

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	1	2	3
JETTA I SERIE (TUTTI I MOD.)	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 MOD.)	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 GT/GTX 16V	1781	1987-91	0.4	0.8	1.2	
TYP 183 ILIUS	1714	1979-82	3.5	7.0	11.0	
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	
SCIROCCO II SERIE	1272-1588	1981-90	0.8	1.5	2.3	
SCIROCCO GLI/GTX/GT 16V II SERIE	1588-1781	1981-91	1.5	3.0	4.5	
PASSATI I SERIE (TUTTI I MOD.)	1297-1588	1973-81	0.8	1.5	2.3	
PASSATI I SERIE DIESEL	1471	1978-81	0.5	1.0	1.5	
PASSATI II SERIE (TUTTI I MOD.)	1272-2226	1981-88	0.5	1.0	1.5	
PASSATI II SERIE DTD	1588	1981-88	0.5	1.0	1.5	
PASSATI II S. VAR. (TUTTI I MOD.)	1272-2226	1981-88	0.5	1.0	1.5	
PASSATI II S. DTD VARIANT	1588	1981-88	0.5	1.0	1.5	
PASSATI III SERIE (TUTTI I MOD.)	1595-1984	1988-94	0.5	1.0	1.5	
PASSATI III SERIE D/TURBO	1588-1896	1988-94	0.5	1.0	1.5	
PASSATI III SERIE VAR. (TUTTI I M.)	1595-1984	1988-94	0.5	1.0	1.5	
PASSATI III SERIE D/TURBO VAR.	1588-1896	1988-94	0.5	1.0	1.5	
PASSATI III S. G60 SYNCRO GTI	1781	1989-93	0.8	1.5	2.3	
PASSATI III S. G60 VAR. SYNCRO GTI	1781	1989-93	0.8	1.5	2.3	
PASSATI III SERIE 2.8 VR6	2792	1991-94	0.8	1.5	2.3	
PASSATI 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 1.8I G60	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	2000-03	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 MOD.)	1598-1984	1992-94	0.5	1.0	1.5	
VENTO DTD	1896	1992-94	0.5	1.0	1.5	
VENTO 2.8 VR6	2792	1992-98	0.5	1.0	1.5	
NEW BEETLE	1590-1984	1998-04	1.3	2.5	3.5	
NEW BEETLE 2.3 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 2.3 V5	2524	1999-02	0.5	1.0	1.5	
BORA 2.8 VR6	2792	2001-02	0.8	1.5	2.3	
PASSATI V S. 2.3 V5 SYNCRO	2324-2327	1997-02	0.5	1.0	1.5	
PASSATI V S. 2.8 V6 30V	2771	1996-04	0.8	1.5	2.3	
PASSATI V S. 2.3 V5 VAR. SYNCRO	2324-2327	1997-02	0.8	1.5	2.3	
PASSATI V S. 2.8 V6 30V VARIANT	2771	1997-04	0.8	1.5	2.3	
PASSATI V SERIE 4.0 WB	3999	2001-04	1.5	3.0	4.5	
PASSATI V SERIE 4.0 WB VARIANT	3999	2001-04	1.5	3.0	4.5	
PHAEON 5.2 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 W12	5998	2002-04	3.0	6.0	9.0	
PHAEON 5.0 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 T/2.0	1781-1984	2003-04	2.5	5.0	7.5	
TUAREG 3.2 V6	3189	2002-04	2.5	5.0	7.5	
TUAREG 4.2 V8	4172	2002-04	3.0	6.0	9.0	
TUAREG 2.5 TDI	2461	2002-04	1.8	3.5	5.0	
TUAREG 5.0 V10 TDI	4921	2002-04	2.5	4.5	6.5	

VOLKSWAGEN PORSCHE GERMANIA

914/4	1679	1969-72	6.0	12.0	18.0
914/6	1991	1969-72	10.0	20.0	30.0
914 1.8	1795	1973-75	5.0	10.0	15.0
914 2.0	1971	1972-75	5.0	10.0	15.0

VOLVO SVEZIA

||
||
||

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 e cronologicamente più vicino.

Modello cm³ Anni Euro

ALFA ROMEO ITALIA

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/ATI2/F11/F12	1290	1966-83	1.000
ATI/ATI2/F11/F12 DIESEL	1760	1966-83	1.100
ATI/ATI9/A38	3017-3300	1967-75	500

ASTRA ITALIA

BM19/21/22	11580-17174	1966-80	1.000
BM25	15950-17174	1972-80	1.000

AUTOBIANCHI ITALIA

VISCONTEO/SCALIGERO I SERIE	3770	1958-59	2.000
VISCONTEO/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

BEDFORD GRAN BRETAGNA

TMS300/4400	9308-12066	1975-80	1.500
-------------	------------	---------	-------

BIANCHI ITALIA

MILES/CIVIS	4847-4939	1934-52	8.000
VISCONTEO/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

CITROËN FRANCIA

H/HY	1628-1911	1948-81	1.500
H/HY DIESEL	1610-1946	1948-81	1.500

FIAT ITALIA

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/N6R	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/NTI/N2 4 ASSI	11548	1961-66	3.500
690N/NTI/N2 3 ASSI - 690 T/T1/T2	11548	1961-66	4.200
690N/5 4 ASSI	11548	1961-68	4.000
690N/5 3 ASSI - 690T/3	11548	1961-68	4.800
690N/4/T4	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/NTI/N2 AUTOCARRO	2693-3455	1965-72	900
625N/NTI/N2 FURGONE	2693-3455	1965-72	1.500
645/65/66/2N I SERIE (N/NT)	4678	1960-68	1.000
645/65/65/66/2 II SERIE (N2/N3)	4678	1970-74	800
643N/NTI - T/T1	9161	1963-70	1.400

Modello cm³ Anni Euro

683N/T - 619N/T I SERIE	15798	1966-70	2.000
693N/T	12883	1966-70	2.000
238	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/NT/T - 129	7400	1970-82	1.000
242	2498	1975-82	500

FORD EUROPA

TAUNUS TRANSIT	1498	1961-67	1.000
TRANSIT I SERIE	2360	1967-77	500
TRANSCONTINENTAL	14018	1974-80	1.800

ISOTTA FRASCHINI ITALIA

D65	5800	1957-46	8.000
D80	7300	1957-46	12.000

IVECO ITALIA

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

LANCIA ITALIA

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

MAGIRUS DEUTZ GERMANIA

T50 D14	9500	1960-73	1.000
Z30/Z32 D26	11310	1967-75	1.500
360 D18	19145	1975-80	1.800

MAN GERMANIA

F8/PONTON	11413	1956-69	1.000
F7/F8/F9 CABINA SAVIEM	11413	1967-86	1.900

MERCEDES GERMANIA

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

OM ITALIA

TITANO 137	11540	1957-45	35.000
TAURUS	5320	1959-47	7.000
TAURUS 340	5320	1949-51	4.000

Modello cm³ Anni Euro

SUPER TAURUS	5816	1951-57	5.000
ORIONE 400/ORIONE 400/8	10640	1946-52	10.000
SUPER ORIONE	11630	1952-60	9.000
TIGRE I SERIE	6870	1958-65	4.000
LEONCINO I SERIE	3770	1950-53	4.000
TIGROTTO I SERIE	4156	1953-57	3.700
LEONCINO II/III SERIE	4156-4561	1957-62	1.200
TIGROTTO II SERIE E SUCCESS.	4561-4940	1963-70	800
LEONCINO IV SERIE E SUCCESSIVE	4561	1963-70	8.000
LUPETTO I SERIE	4156	1956-63	2.500
LUPETTO II SERIE	4561	1963-70	1.000
TIGRE II SERIE	6870	1963-67	2.000
TIGRE S	6870	1963-67	3.000
TITANO	11150	1961-67	3.000
TITANO S	11150	1961-67	3.500
100/120	7412	1967-70	1.500
150	8905	1967-70	1.800
DAINO/CERBIATTO/ORSETTO	4561	1960-72	800
190/260	14886	1970-75	3.200

OMT ITALIA

MF (TUTTI I MODELLI)	11310-11548	1963-67	3.500
----------------------	-------------	---------	-------

PEUGEOT FRANCIA

J7/J9	1468-2304	1965-89	800
-------	-----------	---------	-----

RENAULT FRANCIA

ESTAFETTE	845-1289	1959-80	1.100
-----------	----------	---------	-------

SCANIA SVEZIA

110	11020	1969-76	2.100
140	14180	1969-76	2.500
86	7790	1976-81	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

SPA ITALIA

38R	4053	1936-46	10.000
-----	------	---------	--------

UNIMOG GERMANIA

BOHERINGER	1767	1947-51	4.000
401/411	1767	1951-63	4.000
404	2195	1955-80	1.000
406/416	1767	1963-88	2.000

VIBERTI ITALIA

BVF 203	10676-11548	1956-65	3.000
---------	-------------	---------	-------

VOLKSWAGEN GERMANIA

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 T1 WESTFALIA	1192-1493	1960-67	20.000
TYP 2 T2A PICKUP	1285-1493	1967-71	3.500
TYP 2 T2A DOPPIA CABINA	1285-1493	1967-71	5.500
TYP 2 T2A FURGONE	1285-1493	1967-71	5.000
TYP 2 T2A KOMBI/BUS	1285-1493	1967-71	10.000
TYP 2 T2A BUS DE LUXE	1285-1493	1967-71	11.000
TYP 2 T2A WESTFALIA	1285-1493	1967-71	12.000
TYP 2 T2A-B FURGONE	1285-1584	1972	5.000
TYP 2 T2A-B KOMBI/BUS	1285-1584	1972	10.000
TYP 2 T2B PICKUP	1584-1971	1972-79	3.500
TYP 2 T2B DOPPIA CABINA	1584-1971	1972-79	5.000
TYP 2 T2B FURGONE	1584-1971	1972-79	5.000
TYP 2 T2B KOMBI/BUS	1584-1971	1972-79	9.000
TYP 2 T2B BUS DE LUXE	1584-1971	1972-79	10.000
TYP 2 T2B WESTFALIA	1584-1971	1972-79	12.000

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		11,5
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/STS		1994-01	2,0	4,0		6,0
ELDORADO TC		1994-01	3,8	7,5		11,5

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		13,0

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 2 Z8	RS/SS+20%	1967	30,0	60,0		80,0
CAMARO 2 Z8	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) 1985-84	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 ZR1		1991-95	17,5	35,0		50,0
CORVETTE COUPE	(C4) 1992-96	8,8	17,5		25,0	
CORVETTE CONV.	(C4) 1992-96	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
TOWNAND 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
CORONET/RT/SUPER BEE	HEMI+50%	1965-71	25,0	50,0		75,0

Modello	Note	Anni	Euro x 000			
				+	-	+
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

EDSEL						
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	</	

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 LUXE 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
JETFIRE 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

Modello Note Anni Euro x 000

BARRACUDA CONVERTIBILE	1970-72	12.5	25.0	35.0	
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	57.5	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



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.

BMW Z3 COUPÉ

visibile a MILANO.



1999, grigio chiaro, full optional, tetto panoramico, sensori di parcheggio, km 10.400, € 14.500 trattabili

3394026306

VENDO AUTO

ALFA ROMEO

1600 GT UNIFICATO, 1975, grigio, cambio, motore, carburatori diam. 45, tromboncini, scarico GTA, cerchi 15, pompe benzina GTA, camme GTA

3398069563

164 TWIN SPARK, 1989, verde scuro, 16 valvole, completa, sanissima, no documenti, solo per ricambi, prezzo modico, visibile a Treviso,

3396994058

1900 BERLINA, 1953, grigio Marina, documenti originali, targhe Roma, restauro parziale eseguito in epoca non recente, completa e funzionante, iscrizione Asi in corso, no permuta, € 14.500 intrattabili, visibile a Roma,



3275315351

2000 GT VELOCE

1972, rosso, ben conservata, motore originale, manutenzione regolare, revisionata, visibile a Jesi, € 18.000

3332234894

2000 BERLINA, 1974, azzurro Pervinca, conservata, aria condizionata, km 90.000, interno skai beige, visibile a Bologna, € 9000

3485178113

2000 SPIDER VELOCE, 1972, rosso, condizioni ottime in tutte le componenti, certificata e omologata ASI, motore 00512 da 132 cv, visibile a Montesilvano, € 21.000

3358441162

ALFA 75 TURBO QUADRIFOGLIO V.

1991, nero, serie numerata n. 658, Asi, Riar, carrozzeria e interni originali, € 12.000, visibile a Roma,

3334119956

ALFETTA GTV 2.0 L, 1980, giallo Duetto, 130 cv, meccanica perfetta, km 57.000, € 5200 trattabili, visibile a Roma,



3389952539

ALFETTA GTV 2000, 1981, rosso, ottimo stato, targa originale, documenti ok, vetri azzurrati, interno originale bello, visibile a Pescara, € 4500

3388889076

SPIDER 2000, 1983, rosso, restauro completo sia motore che carrozzeria, targa originale, chiavi doppie, km 116.000, libro originale, prezzo interessante



3494052681

DUETTO (OSSO DI SEPPIA), 1968, bianco, conservata, targa e documenti originali, solo box, per anni solo rimessata, ogni prova e verifica, visibile a Roma, € 28.000

3683392600

GIULIETTA SPIDER, 1958, bianco, passo corto, restauro totale 2012, matching numbers, ottime condizioni, no perditempo, visibile a Padova,



3451643471

GTAM, 1971, rosso, pronta corse, HTP, G2, Fia, Class CT19, cambio ravvicinato TZ, ponti 8/41, 10/41, 180cv, 12 ruote, € 45.000, visibile a Torino,



3357055848

SPIDER, 2004, blu metallizzato, capote blu nuova, scarichi completi, supersprint, gomme nuove, ottimo stato, optional vari, visibile a Mestre (VE), € 4700

335219124

AUDI

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



024231092

AUTOBIANCHI

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

3389369456


FLAMIGNI
Raoul

 GUARNIZIONI IN GOMMA
 E PARTICOLARI PER ESTETICA E MECCANICA
 Via M. del Pagano, 19 - 50142 FIRENZE
 Tel. 055/7331768 Fax 055/7830577
 Tel. mobile: 336/677773


Dal 1983 IL MAGAZZINO PIU' ASSORTITO D'ITALIA
per auto storiche italiane ed estere
www.EPOCACAR.com  **NEGOZIO ON LINE**
 S.Stino di Livenza (VE) Tel. e Fax 0421.311659 - E-mail: info@epocacar.com

**ACQUISTIAMO AUTOVETTURE D'EPOCA E SPORTIVE, FERRARI,
 PORSCHE, LAMBORGHINI, ALFA ROMEO...**


- MASSIMA SERIETA' • VALUTAZIONI IMMEDIATE
- ESPERIENZA QUARANTENNALE • PAGAMENTO IMMEDIATO

TEL: 349/8085621 - 333/2825599

www.turatello.it
 info@turatello.it
 Tel. 049.9070126
 Fax 049.9070323


RIMORCHI
TURATELLO



RESTAURO DI PARABOLE FARI
 di qualunque auto e moto con procedimen-
 to di alluminatura sotto vuoto al quarzo;
 resa luminosa superiore del 20% rispetto al
 procedimento tradizionale; incremento
 della resistenza all'ossidazione.

CASINI GERI, via Togliatti 178, 50019
 Sesto Fiorentino (FI),
 tel. 055/4215623, 339/3470923

DAL 1945
M. A. R. A.
 di POLEDRO FABIO
SPECIALIZZATI IN
RICAMBI D'EPOCA



CARROZZERIA E
PARTI MOTORE

20154 MILANO
 CORSO SEMPIONE, 82
 TELEFONO (02) 331.17.47.r.a.
 Fax (02) 331.93.13
 sito web: www.mara.it
 e-mail : mara@mara.it


PNEUMATICI IN FORMA, ANCHE DA FERMI.

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


AUTOSHOES
 THE ORIGINAL ITALIAN WHEEL KIT SAVES. | BY COVERCAR

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

BMW

325IX TOURING (E30), 1988, amaranto, familiare, interno pelle amaranto, impianto gas, iscrizione Asi, solo privati, € 4500, visibile a Torino,



0118191309

Z3 COUPÉ, 1999, verde metallizzato, condizioni pari al nuovo, solo 44.000 km, originale, uso quotidiano, perfetta, visibile a Catania, € 15.000

3382609885

DAIMLER

DF 310, 1958, nero, auto inglese con guida a destra, targhe e documenti originali inglesi, da restaurare, € 2000, visibile a Como,



3336344478

V8 SALOON, 1963, bianco, guida a destra, interni rossi in pelle, autoradio originale Becker Mexico, visibile a Piacenza,



3356238241

DKW

MUNGA, 1975, sabbia, completa, con motore non originale, ottima, radiata, solo per ricambi, visibile a Mantova, € 1400

337924093

FERRARI

328 GTS, 1985, rosso, pelle beige, moquette cammello, appena tagliandata, € 62.500

3488122938

550 BARCHETTA PININFARINA, 2001, rosso, km 18.000, come nuova, una delle 448 prodotte, sicura triplicazione del valore entro 7 anni, interni ghiaccio, visibile a Ciriè (TO), € 180.000

3296873729

FIAT

1200 TRASFORMABILE, 1959, bianco, auto quasi completa, da restauro totale, anche separatamente per ricambi, € 10.000, visibile a Padova,



3451643471

124 ABARTH RALLY, 1973, rosso/nero, mai corso, mai incidenti, omologata per ruote da 205, al miglior offerente, visibile a Rosà (VI),



3470958228

124 SPORT SPIDER 1400, 1969, giallo, perfettamente funzionante, inimitabile motore 1400, € 9000, visibile a Anitrella (FI),



3277323497

126 BIS UP, 1990, rosso, ultima versione con sportello posteriore, unico proprietario

3389369456

C'era una volta.
E ci sarà domani.

Non lasciare che la tua Stella d'epoca diventi solo una leggenda. Per mantenerla al meglio, scegli l'esperienza di Bonera Group: il Mercedes-Benz Service che si prende cura anche delle auto storiche.

Visita il sito boneragroup.it e vieni a trovarci.





ROMANO PASINI 333 3552575
ALESSANDRO M. 339 8890950

LE AUTO D'EPOCA

BestAuto
 AUTOMOBILI PER PASSIONE



Nuova Sede: BestAuto s.r.l. - Via Radici in Piano, 511 - SASSUOLO (MO)
Tel. 0536.808936 - Fax 0536.801261
 Sito Internet: www.bestauto.it E-mail: info@bestauto.it



FERRARI 550 MARANELLO, 1999,
OTTIME CONDIZIONI



A.R. 2500 FRECCIA D'ORO, 1948,
PER MILLE MIGLIA



FIAT DINO COUPE', 1972,
INTERNO IN PELLE COME NUOVO



MG MIDJET, 1930, RARO ESEMPLARE
DI VETTURA ANTEGUERRA



FORD THUNDERBIRD CONTINENTAL
KIT, 1956



LANCIA FULVIA HF FANALONE, 1973, UFFICIALE
KALLSTROM - BILLSTAM, MONTECARLO 1973



LANCIA AURELIA B 20 S, ASI,
VI SERIE, 1957, DA CONCORSO, TARGA
VECCHIA MILANO



ITALA 1922, RESTAURATA
IN OTTIME CONDIZIONI



MG B, 1961 TIPO SEBRING CON HARD
TOP, MOLTO BELLA



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



TRIUMPH TR 4, 1963,
COMPLETAMENTE RESTAURATA



FIAT 500 NP GIANNINI, 1970
PERFETTE CONDIZIONI ORIGINALI,
PRIMA TARGA, PRIMO LIBRETTO



FORD F100, 1955,
RESTAURO MANIACALE



RENAULT 5 MAXI TURBO 1, 1981
KM 32000 ORIGINALI



MASERATI GIBLI, 1994
UNICO PROPRIETARIO

M VENDO & COMPRO

130 COUPÉ, 1973, blu, bellissima, con documenti, tutta originale, visibile a Cuneo,

3297460041

132 S 1.6, 1974, blu President, iscritta Asi, impianto a gas, molto bella, motore, pochi km, visibile a Chieti, € 6000

3475888442

1400 DIESEL, 1953, blu petrolio, rara, 1 serie, in discrete condizioni, funzionante, revisionata, targhe SV originali, visibile a Torino, € 8500

3474076484

500 F, 1968, rosso corallo, smontata, per restauro, solo da spianare e verniciare, tappezzeria già rifatta nuova

3479375856

500 SPIDER VIGNALE, 1968, bianco, interno rosso, restauro maniacale, impeccabile, prezzo adeguato all'importanza, visibile a Milano,

3332186193

500 C GIARDINIERA, 1953, grigio, completa, con documenti radiati, per ricambi o da restauro, visibile a Lucca,

3384566475

500 L, 1968, bianco, motore e carrozzeria ottimi, targhe nere, circolante, tutta originale, visibile a Varese, € 3500

0352202713

501, 1925, bordeaux, spider a due posti più quello della suocera, restauratissima, perfetta in ogni sua parte, raro esemplare, targata Roma, iscritta Asi, revisione regolare, assicurata, € 35.000, visibile a Roma,



3358439334

600, 1964, bianco, buone condizioni di conservazione di meccanica e carrozzeria, visibile a Chieti, € 4000

330431411

750 "FANALONA", 1968, celeste, scambio, conservatissima, omologata, 2 motori, visibile a San Severino M.,

3388983627

850 COUPÉ, 1966, acqua marina, km 61.000, originale, sana, assetto sportivo, cambio corto, doppie chiavi, libro uso manutenzione originale, prezzo interessante



3494052681

850 SPORT COUPÉ, 1969, giallo, auto conservata, molto bella, omologata Asi, documenti originali, km 90.000, possibile permuta con berlina, visibile a Siena, € 7500

3393929956

DINO 2000 COUPÉ, 1967, bianco, originale, ben conservata, km 86.000, con molti ricambi, su strada, € 20.000, visibile a Roma,



3483136721

INNOCENTI

MINI COOPER 1300, 1973, rosso, professionalmete restaurata nel 2013, motore/cambio nuovi, km 0, targhe nere originali, volante Hellebore, fendinebbia Carello, cerchi in lega Minilite 10", omologata Asi Targa Oro, condizioni da concorso, foto sul sito, € 13.000, www.garageitalia.it, visibile a Viterbo,

3398099173

JAGUAR

E TYPE COUPÉ, 1968, british racing green, matching numbers, due posti, interni verdi, california car, foto su richiesta, € 56.000 poco trattabili, visibile a Verona,



3483527366

E TYPE II SERIE, 1969, da restauro, motore non bloccato, visibile a Barbariga (BS),

0309718592

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

XJC 2 PORTE, 1975, bianco, restaurata carrozzeria e motore 2008, interno pelle blu, pochi km dopo restauro, iscrizione Asi, solo privati, € 15.000, visibile a Torino,



0118191309

XK 120, 1952, pari al nuovo, immatricolata trent'anni fa in Italia, Asi, Fiva, colore originale, valuto scambio con Corvette Coupé C2 manuale. Visibile in Emilia Romagna, Tratt. ris.

3386215297

XK 120 OTS, 1951, da restauro, visibile a Barbariga (BS),

0309718592

LANCIA

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, Asi, targhe originali, autoradio, da concorso, prezzo adeguato alla rarità, visibile a Milano,

3397080407 - 02743466

Pizzarelli Fausto

RICAMBI
E ACCESSORI
AUTO D'EPOCA

TUTTO PER FIAT 500 e 600 INTERNI
COMPLETI - CAPOTES PEDANI ecc.
SITAMMI F. SCRITTE PER AUTO D'EPOCA
REGGIO EMILIA Tel. / Fax (0522) 991135
Portatile (0337) 569941

PER FARE PUBBLICITÀ SU

RUOTECLASSICHE

- TELEFONA ALLO: **02 82472560**
- OPPURE MANDA UN E-MAIL A:
pubblicità@edidomus.it

Basta con i problemi di spazio!

Con questa rampa si possono parcheggiare due macchine nello spazio di una. E' anche ideale per ripararle. E' stabile anche senza fissarla. Si lascia spostare facilmente grazie a 4 ruote smontabili. Montaggio facile. Altezza da terra ca. 13 cm. Peso massimo sulla seconda rampa 3200 kg, 220V/50Hz. Costi di spedizione su richiesta € 1899. - (incl. IVA)
www.speedwert.de - Tel. 0049 1703015714
Si parla tedesco e inglese.



CITRÒ SERVICES Srl

TUTTI I RICAMBI PER LA TUA CITROËN
STORICA E MOLTO DI PIÙ

Finalmente
sono arrivati gli uomini dei Citroën!

VISITA IL NOSTRO SITO WWW.CITROSERVICES.COM
EMAIL: INFO@CITROSERVICES.COM - S.GIORGIO DI LOMELLINA (PV)

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

Grimaldi Classic Cars

Viale Monte Grappa, 15 | www.grimaldiauto.it
 Vigevano PV - Italy | mail: 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.



LAMBORGHINI GALLARDO 5.0 V10 SE E-GEAR 02/2008, 520cv Giallo Midas, tutti i tagliandi originali e timbrati, navigatore, cerchi 19", telecamera posteriore, spettacolare in tutto, vernice metallizzata, pochi chilometri, cambio automatico al volante, pelle totale nera con cuciture gialle. **IL TORO!**



FERRARI 348 TS TARGA "ASI" 01/1992 NF 119G, SCARICHI SPORTIVI Bartoli, Assetto speciale, impianto frenante con dischi forati, tagliandi documentabili con fatture emesse da Ferrari che superano i 15.000euro, cinghia distribuzione a flettatore-candole-cuicineti motore-registrazione valvole di Inlet-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. **NOBILE!**



THEMA FERRARI "ASI" sigla 8.32 Grigio scuro metallizzato, 02/1987, APPENA ARRIVATA interni in alcantara color tabacco, cruscotto in tinta, solo 77.000km, cerchi in lega a 5 razze perfetti come le gomme, spoiler posteriore perfetto, carrozzeria meravigliosa e sound del cavallo. **SPAVENTOSI!**



ALFA GT 1.600 110cv, mod 115.03, 06/1972, BLU Francia, carrozzeria appena rifatta, Interni unici color Biscotto, il motore suona come un'orchestra, KIT Trombe Acustiche, slitta anteriore che protegge la coppa dell'olio, libretto a libro, revisionata, **BLUE EYES!**



ALFA ROMEO 2.000 "ASI" con Aria Condizionata, 05/1972, 8 FARI anteriori, motore 105.12, 131cv, blu pervinca, cerchi in lega milligrigie, 5 marce, 2 radio, uso e manutenzione, l'ultimo proprietario l'ha conservata per oltre 20 anni mettendo la moquette in box. **MISSING YOU!**



ALFA GT SCALINO 1.3 JUNIOR 88cv, 04/1970, "ASI" Attestato in arrivo, Colore Verde Pino, RESTAURATA integralmente, è perfetta, motore, freni frizione, cromature, tutto rifatto, interni... possiamo dire che è km.0. **SENZA EGUALI!**



LANCIA FULVIA RALLYE 1.3 COUPE 02/1968, 1° Serie, "ASI" Attestato in arrivo, Conservata, Blu Manchester 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 FLAVIA COUPE 1.5 "ASI" 85CV, 05/1963, 815.130 Bianca, interni in pelle color vino NUOVI, documenti originali uso e manutenzione, carrozzeria perfetta, cromature appena rifatte, non ha i segni del tempo, motore al 100%. **INTRAMONTABILE!**



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 superbo. **RARISSIMA!**



ALFA GT 1.300 UNIFICATO, iscritta R.I.A.R. 07/1974, color Prugna, interni in tessuto beige senza difetti e con appoggiatesta, volante a calice, inserti in legno precisi, radio dell'epoca, motore 00530, 88cv, doppie chiavi, carrozzeria e motore senza eguali. **WONDERFULL PAINT!**



FIAT UNO TURBO I.E. ANTISKID, 1° SERIE, 09/1988, "ASI" TOTALMENTE ORIGINALE, 105cv, carrozzeria molto bella, cerchi in lega perfetti, sedili-pannelli porta originali dell'epoca e con la scritta Turbo I.e., 2 antirullanti molto creativi, autoradio e il MOTORE E' FEBVOMENALE... la Turbina spinge come un Aereo! **LAUNCH CONTROL!**



AUTOBIANCHI A112 ABART "ASI" 02/1981 Rossa, 2 Fari supplementari, interni originali, MOTORE SPETTACOLARE, sound da vera sportiva, doppio scarico posteriore, tutta ORIGINALE. **INTROVABILE!**



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!**



ALFA DUETTO SPIDER 1.300 CODA TRONCA Iscritta R.I.A.R., colore bianco, capote meravigliosa, doppie chiavi, omologata 2+2, interni in pelle nera da sogno, motore 00530, il motore è un violino. **SPIDER!**



ALFA GT 1.3 JUNIOR "ASI" COLORE ROSSO, 02/1974, carrozzeria restaurata e scintillante, uso e manutenzione, interni molto curati senza difetti, 88cv, doppie chiavi, motore ok. **RED HEART!**



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 Ampere. **SWEET!**



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



MINI MOKE 1.0 CAGIVA "ASI" Fondi sani, 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 finestrini laterali apribili tutto perfetto senza tagli, ruota di scorta, solo 33.000km, impeccabile sopra e sotto. **INTROVABILE!**



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, cerchi da 17" frangierino, ruota di scorta, clima automatico, 2 airbag, servosterzo, tergicristalli, dentro e fuori l'armonia è totale. **PERFETTI!**



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. **EYES CATCHER!**



FIAT 600 D "ASI" Conservata, PORTIERE CONTROVENTO 02/1964, colore bianco, solo 2 proprietari, libretto e documenti, carrozzeria e interni stupendi, targhe nere, solo 29.000km. **PREZZO BASSO!**



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!**



VOLKSWAGEN GOLF GTI 1.6 110cv COLORE ROSSO, CONSERVATA al 100%, 09/1980, 77.000km, 5 marce, interni originali dell'epoca praticamente perfetti, targata Pv, motore brioso e perfetto, cruscotto e pannelli dell'epoca, 4 fari Hella, parafranghenti larghi originali, sedili sportivi, fa parte della nostra Collezione da qualche decennio. **INTROVABILE così originale!**



BMW 2002 T1 il color Avorio, 06/1972, cilindrata 2.0 con 131cv solo 2 proprietari, dischi in lega dell'epoca, carrozzeria unica, interni in pelle e tessuto color Nocciola veramente senza difetti, targata TO, cromature che luccicano. **WOW!**

Siamo aperti dal Lunedì al Venerdì, sabato su Appuntamento
 Tutte le nostre auto sono intestate a noi e sono regolarmente presenti nel nostro showroom.

M VENDO & COMPRO

AURELIA B50, 1951, nero, Asi, restauro recente, premi in concorsi, prezzo impegnativo, molto affidabile

3395047702

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



3397080407 02743466

DELTA HF 4WD, 1987, rosso, omologata Asi, km 63.000, revisionata, tetto apribile, gomme nuove, no sms, visibile a Mantova,

3355315434

DELTA INTEGRALE, 1995, bianco perla, serie limitata, condizioni perfette, interni Recaro in pelle blu, da collezione, visibile a Parma, € 45.000

3358313899

FULVIA COUPÉ 1600 HF, 1971, rosso, modello corsa, perfetta e originale, valuto permuta, molti ricambi a parte, visibile a Teramo, € 22.000

3772275377

FULVIA COUPÉ, 1216 cc, 1969, verde Ostenda, leva lunga, 4 marce, omologata Asi, interni panno beige nuovi, autoradio d'epoca, carrozzeria e meccanica ottime, no curiosi, visibile a Cremona, € 10.600

3339565552

FULVIA COUPÉ HF 1.6, 1971, giallo, vettura pronta, mantenuta benissimo, sana, perfetta in tutte le sue parti, visibile a Arezzo, Tratt. ris.

0575590863

FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO, 1972, bianco, ottime condizioni, omologata Asi, registro Lancia e Zagato, cerchi Cromodora, € 15.000

3881936066

MONTECARLO SPIDER, 1982, grigio, ottimo stato, originale, conservata, quotazione Ruoteclassiche, visibile a Campobasso,

3388714402

LOTUS

ELAN S3 SPIDER, 1969, giallo, Asi, vernice, capote e gomme nuove, originale, no kit, valuto eventuale parziale permuta auto/moto, visibile a Rimini, € 25.000

3382634301

SEVEN S4, 1972, verde, auto in perfette condizioni

3391469345

LOTUS-OPEL

OMEGA, 1991, Imperial Green perlato, rarissimo esemplare n. 293 su 950 costruiti, anno di costruzione 1991, condizioni eccezionali, tagliando in pre-consegna, la berlina più veloce al mondo negli anni 90, pronta per certificazione Asi, € 29.000, visibile a Padova,



0498961605 - 3357208951

MASERATI

4.24 V, 1991, nero metallizzato, eccellente, omologata Asi, km 44.000, interni pelle nera, visibile a Torino,

3404858427

BITURBO SPIDER, 1985, grigio metallizzato, km 57.000, perfetta di manutenzione, documentata, uso privato, pelle, ore ufficio, solo interessati, visibile a Verona, € 13.900

0457950157

MERCEDES

200 E BERLINA, 1992, rosso, ottime condizioni, unico proprietario, 2000 cm³, kw 87, cv 118, km 109.000, servosterzo, clima etc., visibile a Firenze, € 4900

3403968612

250 SE, 1966, bianco, cambio al volante, targa Roma originale, ottimo stato, ogni prova, permuta, visibile a Roma, € 7900

3316127036

280 SL "PAGODA", 1971, da restauro, ottima base, provenienza Usa, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbariga (BS),

0309718592






Enrico C. Alvisi
Auto d'epoca e di prestigio

CLASSIC MOTOR

				
R. ROYCE CORNICHE CABRIO 1972. AVORIO, GUIDA ITALIANA. € 47.000	R. ROYCE S. SPUIR 1986, ASI. ITALIANA, COME NUOVA. 50.000 KM € 21.000	R. ROYCE S. SHADOW II 1977, FAVOLOSA, TETTO VINILE. UNICA. € 17.000	R. ROYCE S. SPIRIT II 1990. ACTIVE RIDE. RARA E BELLISSIMA. € 17.000	R. ROYCE S. SPIRIT 1981. CONDIZIONI STREPTOSE. GIALLA, TETTO NERO. € 15.000
				
R. ROYCE S. SHADOW 1971, BLU NOTTE, PELLE GRIGIA. ASI. € 16.000	R. ROYCE S. WRAITH II 1979. RARISSIMA PASSO LUNGO. TAVOLINI. € 18.500	BENTLEY MULSPANNE S 1989. SOLO 900 PRODOTTE. COLORE STUPENDO. € 16.000	JEEP GRAND WAGONEER. CONDIZIONI UNICHE PARI AL NUOVO. 60.000 MGLIA. € 19.500	FERRARI MONDIAL 3.2 1985. PELLE CHIARA. COME NUOVA, UNICA PER LE CONDIZIONI. € 28.000

Assistenza meccanica e tagliandi. Vendita - acquisto - ricambi - restauro.

Via Rigosa, 42/A - 40069 Zola Predosa - Bologna - Italy Tel. +39.340.555.4546 mail: info@rollroyceclassictor.it www.rollroyceclassictor.it

LO SPECIALISTA DEI PEZZI DI
RICAMBIO PER MERCEDES
W123, W124, W126, W201, R/C107 E R129

Revisione
Ricambi

Ricambi
Usati

Ricambi
Nuovi

Componenti
Revisionati

Parti Elettriche
ed Elettroniche

VISITACI
ON-LINE



T +49 7151 - 99439 - 0
www.carus-parts.de

Sul nuovo sito anche in Inglese

M VENDO & COMPRO

450 SL, 1974, bianco, primo proprietario Neil Armstrong, storia certificata, restauro totale, spettacolare, visibile a Caserta.

3683592600

500 SL, 1996, blu metallizzato, splendido esemplare, full optional, hardtop, tetto in tela nuovo, carrozzeria impeccabile, meccanica eccellente, tagliando completo appena eseguito, tutti lavori documentati da fatture per un totale di € 10.000 spesi, € 19.000, visibile a Padova.



3357208951 - 0498961605

MORGAN

4/4, 1972, nero, conservata, km 60.000, cucineria nuova, elaborata italiana da nuova, prezzo trattabile, no perditempo, visibile a Genova, € 27.000

3355604632

MORRIS

MINOR TRAVELLER, 1971, bianco, sostituite parti carrozzeria con ricambi originali, tutto documentato, revisione fino a 01/2015, visibile a Bergamo, € 9500

3383168699

PEUGEOT

104 GL BERLINA, 1975, blu notte, unico proprietario, km 72.000, ferma in garage dal 1977, radiata, no ruggine, in buono stato, € 1500, visibile a Padova.

3386593407

PORSCHE

356 T6 SUPER 90, 1963, grigio metallizzato, restaurata 2011, interni pelle amaranto, iscritta Asi, solo privati, € 45.000, visibile a Torino.



0118191309

911 3.2 CABRIOLET, 1986, rosso, buone condizioni d'uso, provenienza Usa, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbariga (BS).

0309718592

911 3.0 TARGA, 1981, grigio metallizzato, originale e certificata Asi, sempre in garage, condizioni da concorso, € 28.000

3471171945

912, 1967, Sephia Brown, Asi, ottime condizioni, cerchi Fuchs, da amatore

3932433623

RENAULT

18 SPIDER, 1998, blu Francia, introvabile, come nuova, solo 11.000 km, ancora gomme originali, versione senza parabrezza, unica, visibile a Caserta, € 26.000

3683392600

ROLLS-ROYCE

SILVER WRAITH, 1951, blu/azzurro metallizzato, vettura in perfette condizioni, restauro maniacale carrozzeria/meccanica/tappezzeria, Asi

3389369456

SUZUKI

VITARA JLX, 1998, rosso metall., ottimo fuoristrada, benzina, 16v, ottimo motore, gomme e distribuzione nuovi, carrozzeria buona, revisione ok, prezzo a richiesta, visibile a Pietrasanta (LU).



3355626843

TALBOT/SUNBEAM

SUNBEAM LOTUS, 1980, nero/grigio, rarissimo esemplare, due soli proprietari, l'attuale dal 1994, targhe e libretto originali, una delle 351 importate ufficialmente in Italia su 2298 costruite, completa di altra scocca e molti ricambi, in eccellente stato, investimento, € 16.000, visibile a Padova.



0498961605 - 3357208951

AFRA
DAL 1946
RICAMBI ORIGINALI ALFAROMEO
REPLICHE PER VETTURE STORICHE
40.000 ARTICOLI PRONTI A MAGAZZINO

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

GALVANICA SPINO D'ADDA snc
PULITURA, SABBIAIATURA E LUCIDATURA

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

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

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

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

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

SCONTI PER I NOSTRI 80 ANNI

450€ **CRONOMETRO DA GARA** per prove di regolarità
Iva inclusa Acquistalo ONLINE www.zerotimes.eu

ASSICURIAMO PER VEICOLI STORICI
RESPONSABILITA' CIVILE IN TARIFFA
AGEVOLATA A PARTIRE
DA 20 ANNI DI ETÀ.



POSSIBILITÀ FURTO-INCENDIO
CON QUOTAZIONE RUOTE CLASSICHE.

PER INFORMAZIONI
www.assi-service.net
tel. 0173-283587
mail: info@assi-service.net

CERCHI

per auto d'epoca
dagli anni '60 ad oggi

REPERIMENTO CERCHI RARI

**DAVIDE
TASSI**

Via Marconi 35 - 44012 BONDENO (FE)
Cell. 347/2511545
tassi.davide@yahoo.it

www.cerchi-autodepoca.com

Affascinanti cronometri da polso
40 anni VW Golf!



Fatti a mano da Bavarian Crono
con movimento svizzero.

Ulteriori serie qui sotto:

www.bavarian-crono.de

Bavarian Crono Tel.: +49 9624 931494

**Il Specialista della
2CV - MEHARI**



DAVID AUTO Srl



www.davidauto.it

Distributore in ITALIA



DAVID AUTO Srl
Viale Lombardia 14/16
20070 Dresano (MI)

Tel.: 02 98 270 436
Fax.: 02 98 270 455
Email: info@davidauto.it

**45 anni al servizio
dei appassionati**

Stè 2CV MEHARI CLUB CASSIS
www.2cvclub.it



ISO GRIFO 7 LITRI
ANNO 1968 - CONDIZIONI
DA CONCORSO - RESTAURO
TOTALE DOCUMENTATO



JAGUAR E-TYPE 4.2 SPIDER
ANNO 1964 - PRIMA SERIE
MATCHING NUMBERS - RESTAURO
TOTALE DOCUMENTATO



CISITALIA D46/48
ANNO 1946 - GP STORICO DI
MONACO 2014 - EX VARZI,
TARUFFI, FARINA E BONETTO



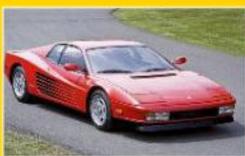
FIAT 124 ABARTH
1975 - ORIGINALE - RESTAURO
TOTALE DI MECCANICA E
CARROZZERIA



FIAT 1100 TV
ANNO 1955 - RESTAURO
TOTALE - TARGHE ORIGINALI



MGA 1600 ROADSTER
ANNO 1960 - RESTAURO TOTALE
RUOTE A RAGGI



FERRARI TESTAROSSA
ANNO 1987 - TAGLIANDATA
CONDIZIONI ORIGINALI

**auto
classic**

C.so Savona 50/1
Moncalieri (TO)
Tel. 011/644119
Fax 011/644739



ALFA ROMEO MONTREAL
ANNO 1974 - POCCHI KM
CONSERVATA ORIGINALE
OMOLOGATA ASI



ALFA ROMEO 2600 SPIDER
ANNO 1965 - RESTAURATA
TARGATA ITALIANA

www.autoclassic.it

autoclassic@autoclassic.it



MORGAN PLUS 40
ANNO 1950 - CONSERVATA
PROVENIENTE DA IMPORTANTE
MUSEO



BENTLEY CONTINENTAL R
ANNO 1993 - STUPENDE
CONDIZIONI ORIGINALI



**ROLLS ROYCE CORNICHE
CABRIOLET**
ANNO 1971 - PRIMA SERIE
CAPOTE ELETTRICA
GUIDA A SINISTRA



MERCEDES 190 SL ROADSTER
ANNO 1960 - RESTAURO TOTALE
DI MECCANICA E
CARROZZERIA



FERRARI 550 MARANELLO
ANNO 1997 - POCCHI CHILOMETRI
STUPENDE CONDIZIONI

M VENDO & COMPRO

TRIUMPH

TR3 A, 1959, nero, come nuova in ogni sua parte, interni rossi, capote bianca, Asi, targa quadrata, pochi km, molto bella e affidabile, vero affare, visibile a Perugia, € 38.000

3388206682

TR3 A, 1960, rosso, iscritta Asi, telo nuovo, raggi, gomme nuove, da provare, visibile a Brescia, € 32.000

3661991552

VOLKSWAGEN

CORRADO, 1995, blu, ottima di motore e carrozzeria, gomme 80%, tetto apribile, alettone mobile, ottima tappezzeria, revisionata, in box. Prezzo trattabile, visibile a Catania, € 2000

3476816275

GOLF GTI 16V, 1997, nero, importata, interni esclusivi, km 258.000, GPL, ottima, meccanica originale, da collezione, visibile in Toscana, € 2800

3335032569

MAGGIOLINO, 1965, avorio, originalissimo, carrozzeria e motore ottimi, da concorso, Asi, visibile nel Nord e Centro Italia,

3288478896

MAGGIOLINO 1300, 1973, nero, vettura completa, mai restaurata, 25 anni in box, più Transporter cassonato, regolare, targa Milano

3389369456

MAGGIOLINO 50 YEARS, 1986, grigio metallizzato, Asi, meccanica e motore in rodaggio, 1600 cc, vari accessori, cerchi interni e carrozzeria rifatti, visibile a Ivrea (TO), € 8500

3337899324

VENDO MOTO

MOTO Motom del 1951, Velosolex, Aquilotto, in blocco al miglior offerente

3389369456

GARELLI

REKORD, 1970, grigio, buono stato, restauro semplice, no libretto di circolazione, no curiosi, visibile a Teramo, € 700

3478494952

GILERA

125 TURISMO, 1950, rosso/nero, restaurata, targa oro FMI e Asi, motore nuovo, documenti a posto, targa Roma, molto bella, visibile a Roma, € 4500

3403937715

175 REGOLARITÀ COMPETIZIONE, 1969, conservata, con targa e documenti, iscritta FMI, ruota anteriore 21" Tommaselli, Matador, Magura, Ceriani, € 4800



336460304

HONDA

CN 250, 1993, nero, scooterone, perfetto, pochi km, qualsiasi prova, 2 proprietari, visibile a Verona, Tratt. ris.

3489029865

INNOCENTI

LAMBRETTA 125C, 1951, camoscio, completamente restaurata, originale, pronta alla circolazione, perfetta, unico proprietario, visibile a Terni, € 6000

3280316327

LAVERDA

SF1, 1971, rosso, moto in ottime condizioni, Asi, batteria e gomme quasi nuove, regalo bauletto, revisione agosto, visibile a Vibo Valentia,

3290725957

MOTO GUZZI

AIRONE, 1952, verde militare, restaurato, ottimo, targhe civili dal 1975, prezzo trattabile, visibile a Grosseto, € 6200

3887350103

PIAGGIO

YESPA, 1950-1970, Lambretta, Mas, Sertum, Bianchi, blocco di circa 50 pezzi, varie marche, colori e condizioni, permuta con auto anche di pari valore, visibile a Bari, € 60.000

3486509505

RIEVOCAZIONE STORICA DELLA

COPPA DELLA PRESOLANA

- 7 DICEMBRE 2014 - Castione della Presolana

4° Trofeo ValSeriana Val di Scatve CLUSONE

**CLUB OROBICO
AUTO D'EPOCA**

Tel e Fax 035.513082 - info@cluborobico.it
www.cluborobico.it - www.coppadellapresolana.it



Acquistiamo in contanti auto usate, supercar, d'epoca, di prestigio e intere collezioni, pagamento e passaggio di proprietà immediati



FERRARI DINO 246 GT, 1971, interno in Sky nero, italiana da sempre. Matching numbers, resturo totale eseguito da artigiani specializzati in vetture Ferrari. **ECCLSA DA VEDERE.**



JAGUAR E-TYPE 4.2 SPYDER 1^A 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, resturo totale e affrettato 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 d'identità regista stato Lancia. Doppie chiavi originali dell'epoca. **RESTAURATA TOTALMENTE - ISCRITTA AL REGISTRO STORICO LANCIA - PRODOTTE SOLO 120 UNITA.**



BMW 327 CABRIOLET, 07/1940, Totalmente originale, restaurata in modo maniacale, disponibile "HANDUCH" libretto uso e manutenzione, "NACHWEIS" libretto dei servizi, perfetta, da vedere. **SOLO 1360 UNITA PRODOTTE. ISCRITTA ASI.**



PORSCHE 356 A T2 1600, 04/1959, Autoradio originale dell'epoca, Interni in similpelle Cartier, Doppie chiavi originali dell'epoca, Restaurata in modo maniacale e professionale da artigiani specializzati in vetture Porsche. **OMOLOGATA ASI 3° GRADO TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI.**



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, Omologata 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, Crucciato 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 2^A SERIE, 02/1953, Interni in panno Lancia nocciola, 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 GIULIETTA 1300 SPIDER TIPO 101.03, 07/1961, restaurata totalmente di meccanica e carrozzeria, targhe (MI) nere, doppie chiavi, libretto uso e manutenzione originale dell'epoca, Trousse attrezzi originali completa, **OMOLOGATA ASI 3 GRADO TARGA ORO - OMOLOGATA R.I.A.R.**



M.B. 250 CE W114 AUTOMATIC, 03/1970, Cambio autom., Interni MB TEX Marrone, Sedili MB Tex e Pledaurell Marrone, Tetto apribile elettrico, Uniproprietario, Targhe (BG 22...) e documenti originali, Meccanica recentemente revisionata, Toluimento originale. **OMOLOGATA ASI 3° 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.**



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.**



BMW Z1 ROADSTER, 01/1991, Matching Numbers, disponibili fatture BMW dei lavori eseguiti, onghia di distribuzione appena eseguita, doppie chiavi originali, libretto uso e manutenzione originale dell'epoca. **ISCRITTA ASI - MANIACALE.**



CITROEN DYANE 6 CONFORT, 03/1980, Sedili anteriori regolabili longitudinalmente, Cinture di sicurezza originali dell'epoca, Totalmente revisionata di meccanica, pneumatici nuovi, capote nuova. **ISCRITTA ASI, PARI AL NUOVO.**



ALFA ROMEO GT 2000 VELOCE LUSSO TIPO 105.21, 05/1973, pacchetto Lusso: interno in pelle, cerchi in lega campo 1000, vetri azzurrati, vernice metallizzata, Targhe (RM) e documenti originali. **RESTAURO MANIACALE 1 SOLO PROPRIETARIO E UN COLLEZIONISTA.**



ALFA ROMEO SPIDER JUNIOR 1600 CODA TRONCA TIPO 115.07, Hard Top in Vinile originale dell'epoca, libretto uso e manutenzione, libretto di servizio originale dell'epoca, un solo proprietario ed un collezionista. **OMOLOGATA ASI 3° GRADO TARGA ORO - PERFETTA.**



VOLKSWAGEN MAGGIOLINO OVALE 1.192cc 6V 25CV, FALDACH, 03/1955, Autoradio A M/FM, Tetto Apribile in lermo lussuoso Beige, Interni Matching Numbers. **RESTAURO TOTALE MANIACALE ED ALTAMENTE PROFESSIONALE.**



ALFA ROMEO 2000 BERLINA TIPO 105.12, 01/1973, interno in Tex cuoio naturale, Perfetto, unico proprietario, targhe (PG) e documenti originali, libretto uso e manutenzione originale dell'epoca, Matching Numbers. **ISCRITTA ASI - RESTAURO TOTALE E MANIACALE.**



CITROEN 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 1^A SERIE, 01/1970, Autoradio dell'epoca, Sedili in sky nero, Portapacchi cromato, Soft Top Blu, in fase di iscrizione ASI, Sicura rivoltazione a livello collezionistico, qualsiasi prova. **RESTAURO TOTALE.**

- LANCIA AURELIA 1300 2^A SERIE, 06/1970, Autoradio Condor AM, conservata, targhe (MI LD.) e documenti originali, chiavi, libretto uso e manutenzione originali. **PERFETTAMENTE CONSERVATA.**
- LANCIA BETA 1600 III SERIE, 02/1981, Km 15.559 ORIGINALI. Perfetta, scattolati e meccanica ancora con cera e plastici d'origine, targhe (MI) e documenti originali, doppie chiavi originali, portachiavi originale LANCIA, book originali, meccanica completamente tagliandata. **UNICA - ECCLSA.**
- FIAT 124 BERLINA III 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.**
- M.B. 380 SE W126, 03/1981, Autoradio BLAUPUNKT DUBLIN C30, Climatizzatore, Interni in velluto grigio, Tetto apribile elettrico, uso e manutenzione, servizi e doppie chiavi originali. **ISCRITTA AAVS, PERFETTA.**
- M.B. 200 CE W 124, 05/1983, Interni in pelle nera, Tetto apribile elettrico, Cerchi in lega. Targhe e documenti originali (RE 69...). Book, doppie chiavi, uso e manutenzione, rete vendita MB e catalogo accessori originali. **ISCRITTA ASI, PERFETTA, COME NUOVA.**
- M.B. 200 W123, Autoradio Blaupunkt Mdbourne M21 a cassetta AM/FM originale dell'epoca, Targhe (BG 69.) e doc. originali, doppie chiavi, documenti, libretto uso e manutenzione originali dell'epoca. **UNICO PROPRIETARIO - SUPERPREZZO.**
- FIAT 500 B TRASFORMABILE "MITICA TOP OLINO", 10/1948, Targhe (VR) e documenti originali, conservata originale, licenza di circolazione "a libro" dell'epoca. **PERFETTAMENTE CONSERVATA.**

ACQUISTIAMO MASSIME VALUTAZIONI: LANCIA AURELIA GT B20, B24 CONVERTIBILE/SPIDER - ALFA ROMEO/FERRARI/PORSCHE sino agli anni '80/90.

M VENDO&COMPRO

VESPA ET3, 1981, grigio, unica, perfetta, qualsiasi prova, sella originale in pelle, altri modelli a richiesta, € 3700, visibile a Bologna,



336460304

SUZUKI

GSX 500E, 1983, grigio, rosso, nero, iscritta Asi, ferma da circa tre anni, no sms, visibile a Torino, € 1500

3388777422

VENDO VARIE

BOLLI AUTO,

Dal 1923 al 1985, per auto d'epoca, da originali, con portabollo, € 5, sciclaud@tiscali.it



3423277825

CARRELLO DUE ASSI CHIUSO, 2008, bianco, Cresci, trasporto auto, verricello elettrico, come nuovo, visibile a Aosta,

3485637820

CATALOGHI RICAMBI, e manutenzione, dal 1910, elenco a richiesta

3495021476

COLLEZIONE "TOP MOTO", edizioni Hachette, scala 1:24, 60 modelli, con fascicoli, € 110

3331529297

FASCE BIANCHE PNEUMATICI, Atlas, applicabili ai fianchi, qualità elevata, molto durevoli, kit da 4, € 60

3356507707

INSEGNE DA OFFICINA, Weber, Solex, Dell'Orto, Zenith, Athos Martina, visibili a Torino, € 1000

3383146038

PER FIAT, Spa/38R autocarretta, 4 ruote con gomma piena e rispettivi assali

3394070270

PER ALFA ROMEO,

1980/1990, Duetto ultima serie, cofani, sedili, porte complete, paraurti anteriori e posteriori, minigonne più altro materiale

3389369456

PER ALFA ROMEO,

Giulia, Giulietta, Gt Bertone, vari motori 1315, 102, 106, 530, 526, 548, cerchi lega metallo più vari

3389369456

PER ALFA ROMEO,

Giulietta SS e Spider, coppia vetri porta destra e sinistra nuovi, ingranaggi alzacristallo, 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, 1956-1970, Giulia, Giulia GT, Giulietta, ricambi di meccanica e carrozzeria, cerchi 14 Personal, coppe ruote, volanti, fanaleria e altro, visibili a Sibari (CS),

3382340826

PER ALFA ROMEO, GT Bertone, ricambi di meccanica, carrozzeria, volanti, visibili a Ravenna,

3381500621

PER AUTOBIANCHI, A112

Abarth, cerchi originali in buono stato con borchiette, non ovalizzati, visibili a Ancarano (TE), € 350

3478494952

PER AUTOBIANCHI, A112

Abarth, lamierati, paraurti, fanali, cerchi in lega, frizione, freni, stemmi, guarnizioni, maniglie e raschiavetri

3393952896

PER AUTOBIANCHI,

Bianchina, ricambi vari, fanalini, plastiche maniglie e altro, cataloghi ricambi originali nuovi

3337843998

PER BMW, CS 2000, motore

3397492374

PER CITROËN, 1983, Dyane 6,

telaio con targhe e documenti, iscritta Asi/Riasc, visibile a Mondovì (CN), € 200

3356547203

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

British Racing Green

TRY US FIRST!!
CALL NOW!!
WE CAN HELP YOU



Siamo il secondo distributore Europeo ed il primo in Italia del Gruppo Moss, garantiamo oltre 10.000 articoli in stock e da oggi anche parti meccaniche JAGUAR nonché disponibilità di oltre 1000 ricambi originali per MERCEDES 190 SL. Raccomandati da MG OWNERS CLUB GB.

DISTRIBUTORE ITALIANO PENRITE CLASSIC OIL

CATALOGHI
GRATUITI

INTERNI
OMOLOGABILI ASI



E-mail: brgmoss@libero.it

Via IV. Maggio 14/60 - 25038 ROVATO (BS) - Tel. (030) 77020291 - 77035411 - Fax (030) 77020467

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

**PER CARBURATORI
AUTO
STORICHE
CELL. 338-3146038**



www.racingbag.it

EUROTELI - LIVORNO

Tel: 0586/887456 - www.euroteli.it

Eleganti teli copriauto e coprimoto ottimamente realizzati su misura in morbidissima stoffa antigraffio, antipolvere, anticondensa, impermeabili e non, leggeri, vari colori, con personalizzazioni, lavabili in lavatrice.

SPEDIZIONE IN CONTRASSEGNO



BRESCIACAR

AUTO CLASSICHE

Tutte le fotografie disponibili
sul nostro nuovo sito

www.bresciacar.it

Viale del Lavoro 2/C, CASTEGNATO (BS) - bresciacar@gmail.com

Tel: 030 - 2140910



Alfa Romeo Giulia TI 1600,
anno 1966, 2 proprietari.



Alfa Romeo Giulia Super 1600
Biscione, anno 1969.



Alfa Romeo Giulietta,
anno 1957, prima serie.



Alfa Romeo Giulietta,
anno 1960, seconda serie.



Alfa Romeo Giulietta,
anno 1961, terza serie.



Alfa Romeo Spider 1750 Veloce
osso di seppia, anno 1968, carburatori.



Alfa Romeo Alfetta 1800, anno 1972, tra le
prime prodotte, leva freno a mano cromata.



Mercedes 280 SL, anno 1969, restaurata
in Germania, automatica con clima.



Maggiolino del 1963, da vedere.



Golf GTI 1600 del 1981, prima serie,
conservata e sopravvissuta.



Austin Healey 100 BN1, anno 1955.



Austin Healey 100 BN4, anno 1957.



Austin Healey Sprite, anno 1960.



Triumph TR6, iniezione, italiana, anno
1973, due proprietari.



Morgan Plus 8, anno 1973



MG C 3000, anno 1968, italiana.



Topolino B, anno 1948.



850 Special, anno 1969,
unico proprietario.



R50, italiana, anno 1956.



R69/S, italiana, anno 1968.



R100 RS, italiana, anno 1977..



Laverda 750 SF, Italiana, anno 1974.

ACQUISTIAMO AUTO D'EPOCA - fotografie dettagliate di ogni vettura disponibili per e-mail

M VENDO&COMPRO

PER FIAT, 124, ponte posteriore, con attacco dischi, buono stato, no perditempo, visibile a Teramo, € 500

3478494952

PER FIAT, 1968, 2300 S Coupé, motore 6 cilindri in ottimo stato, coppa alluminio marcata Abarth, senza carburatori. Prezzo trattabile, visibile nelle Marche

3337007706

PER FIAT, 850 Spider, paraurti, tetto rigido, cofano anteriore e posteriore, porta destra, minuteria, fanale I serie, 2 cerchi in lega originali e altro

3201169319

PER FIAT, Balilla, due cerchi originali, 400x17, sanissimi, pronti per verniciare, visibili a Treviso, € 150

042294817

PER LANCIA, 1947-1952, Ardea, due porte anteriori e posteriori, serbatoio benzina, ruote, minuteria varia di carrozzeria e interni, visibile a Lucca,

3384566475

PER LANCIA, Delta S4, catalogo ricambi come nuovo, completo, € 300

3396086969

PER LANCIA, Delta, portellone, porte, paraurti, fanaleria anteriore e posteriore, visibile a Mantova,

3355315434

PER LANCIA, Flavia I serie, strumentazione a nastro e sportellino del cassettino cruscotto, no sms, € 40

3881936066

PER LANCIA, Fulvia Sport 1600, paraurti anteriore in ottime condizioni e due rostri in gomma, visibile a Treviso, Tratt. ris.

3356129140

PER LANCIA, 1993, Thema, interni pelle Frau e cruscotto, visibile a Cosenza,

3406858756

PER MASERATI, 3500 GT, coppe ruota, deflettori, frecce, visibili a Torino,

003361150741

PER MASERATI, 1981-2001, Biturbo e derivate, depliant e libretti d'uso e manutenzione

3423277825

PER MASERATI, Quattroporte, Ghibli, 3200 GT, Shamal, Karif, Biturbo, 420, libretti d'uso e manutenzione

3283056562

PER MINI, anni Ottanta, tamponi di gomma a cupola ammortizzanti e perni a sfera per avantreno, € 270

3336934881

PER PEUGEOT, 205 Rallye 1.3, carburatori, interni, volante e ricambi, € 300

3492998637

PER PORSCHE, 1965/1974, 356 e 911, tappeti in velluto bordato, stemma ricamato, colori: nero, beige, rosso, € 95



3382967592

PER PORSCHE, 356/912, marmitta in lega leggera, possibile terminale Sebring, kit collettori e tromboncini, alte prestazioni



3382967592

PER PORSCHE, 911, scarico in lega leggera, racing/stradale, monotubo o bitubo, alte prestazioni, Sound Porsche



3382967592

PER PORSCHE, 1976-1979, 4 cerchi Fuchs 8x16 e 6x16, in perfetto stato, restaurati pari al nuovo, completi di tappi, visibili a Reggio Emilia, € 2000

3936930133

PER VOLVO, verde metallizzato, Polar 240, materiale usato, portapacchi, sedile, vano baule, cerchi, motore bloccato, visibili a Bologna,

3703273453

PUPAZZETTI ESSO, anni Sessanta, con testa a goccia, nelle scatole originali, in blocco o singolarmente, prezzo di realizzo

3291332341

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



INTERNI AUTO MAIELI

RESTAURO INTERNI AUTO STORICHE
CONFORME NORMATIVE A.S.I.

MAIELI
Via F. Baracca, 3 Canedole (MN)
Tel.: 0376 - 695105
Fax: 0376 - 695300
e-mail: maieli@inwind.it
www.interniautomaieli.com

nanni BOLOGNA
RICAMBI

Tel. 348.8852994 - 338.3096922
Fax 051/969855

www.fiat500sport.com

RICAMBI E ACCESSORI
SPORTIVE CORSA PER
Fiat 500 D/F/L/R - 126
ABARTH 595/695
GIANNINI 500/590/650

Paolini
www.paolini.it
Tel. 071 6620010



Interni d'Autore
new & old cars

IMMATRICOLAZIONI
AUTO INGLESI E AMERICANE
(d'Epoca e Moderne)

- ASSISTENZA PRATICHE A.S.I. (CRS, Iscrizioni, ecc.)
- CONSULENZA ALL'ACQUISTO, ANCHE SU E-BAY E INTERNET
- ASSISTENZA EXPORT-IMPORT E DOGANALE, SPEDIZIONI E TRASPORTI
- REIMMISSIONI AL TRAFFICO DI VEICOLI RADIATI: OMOLOGAZIONI ECE/CEE
- CASI DIFFICILI E CON PROBLEMI DI DOCUMENTAZIONE

AGENZIA "A.C.S."
Via Zambonate, 73 - 24122 BERGAMO
Tel.: (+39) 035/23.30.77
Fax: (+39) 035/24.04.41
www.acs-bergamo.it
e-mail: agenziaacs@yahoo.it

F.lli DEMINICI
Via Piemonte, 37
Z.A. Cornegliana
35020 Due Carrare PD
Italia
Tel. 049/5290513
Fax 049/5290921
Tel. Mobile
0335/6868718 - 0336/669363



Fiat 500 Topolino
dal 1936 al 1955

SPECIALIZZATO IN RESTAURI DI TUTTI I MODELLI FIAT 500 TOPOLINO. DISPONIAMO UNA VASTA GAMMA NOSTRA PRODUZIONE DI: LAMERATI, RICAMBISTICA, TAPPEZZERIA, CAPOTES, ACCESSORI, CERCHI RUOTA, GUARNIZIONI DI TUTTI I MODELLI FIAT 500 TOPOLINO

www.deminici.it
MERCE PRONTA CONSEGNA
EVENTUALI VISITE PER APPUNTAMENTO

CROMATURA BON RENATO SnC

Trattamenti industriali e artigianali:

- Restauro auto e moto d'epoca
- Restauro accessori nautici
- Restauro oggettistica varia
- Nichelatura lucida ed opaca
- Cromatura bianca e nera
- Ramatura
- Lucidatura e micro-sabbatura

Viale Cruto, 24 10090 Bruino (To)
tel. 011/9087900 fax 011/9089847
www.cromaturabon.com
commerciale@cromaturabon.com

RADAR



- Officina rettifiche motori d'auto d'epoca e moderni
- Equilibratura bielle e alberi motore
- Revisione tamburi freno in alluminio
- Revisione cambi e motori Porsche 356
- Punto ricambi motori Porsche

RADAR di Ercoli Aldo & C. s.n.c.
Via Basiglio, 19 25121 BRESCIA
Tel. e Fax (030) 3751321

2CV PALACE srl
Via Regina Margherita, 123
20050 MACHERO (MI)

cell. 3475236601
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 Bottola di S. Sebastiano, 30 Bottegone (Pistoia)
Tel./Fax 0573-544896 • Cell. 3395789431
www.classicabvolmi.it
e-mail: classicabvolmi@alice.it

RICAMBI

PORSCHE

REPLACEMENT PARTS AND ACCESSORIES FOR PORSCHE

By



DEI KÄFER SERVICE

www.deikaferservice.com Tel. +39 0577 928356



M VENDO & COMPRO

RIVISTE, Ruoteclassiche 1987/2013 (anche annuate 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

CORVETTE

C1, 2013, rosso, console a parete, replica, scala 2/3, disponibile anche Porsche 911, cm. 105x50, kg. 10, € 990, visibile a Appiano,



3357495925

C1, 2013, rosso, replica, scala 2/3, motore a benzina, cm. 275x114x97, freni a disco, differenziale, due posti, kg. 190, € 13.352, visibile a Appiano,



3357495925

DUNE BUGGY

AUTOTECNICA LARIO EXPLORER II, 1973, giallo Ferrari, serie limitata, omologata per 4 persone, restaurata pari al nuovo, ruote larghe, marmitta cromate, per intenditori, visibile a Torino, Tratt. ris.

3384180153

FIAT

500, 2013, bianco, sofà in lamiera su base Fiat, anni 70, cm. 133x85x100, tessuto in alcantara, € 5368, visibile a Appiano,



3357495925

241, 1978, beige, furgone cassonato, meccanica buona, carrozzeria discreta ma da rivedere, km 95.000, visibile a Trento, € 2200

3285452485

JEEP

WILLYS, 2013, verde, replica, scala 2/3, motore a benzina, cm. 225x144x95, freni a disco, differenziale, due posti, kg. 190, visibile a Appiano,



3357495925

COMPRO AUTO

ALFA ROMEO E PORSCHE D'EPOCA, gruppo di amatori acquista, massima serietà

360372850

AUTO D'EPOCA IMPORTANTE.

permuta parziale a mio favore con appartamento 170 mq nei pressi di Firenze

3389540573

FERRARI

208 GTB, 1986/1989, rosso, in ottime condizioni generali, km tagliandati, prezzo Ruoteclassiche

3402598364

FIAT

128 SPORT COUPÉ 1100/1300, 1971/1975, anche rottame, no documenti, qualsiasi colore e ovunque in Italia, solo per esposizione statica nel nostro museo, prezzo basso

0424513690

LANCIA

2000 HF COUPÉ, 1971-1974, se perfetta di meccanica e carrozzeria, colore possibilmente chiaro

3391020820

DELTA HF 1600 TURBO IE, 1991/1992, rosso, bianco, grigio, eccellenti condizioni, unico proprietario, originale, inurtata, pagamento contanti

3398400771

MERCEDES

300 SL, 1975/1995, e SLC a prezzo modico

3687589127

300 SL W107, con pochi km, aria condizionata, omologata Asi, in ottime condizioni

3386215297

450 SLC, 1980-1989, solo con clima e perfetta, colore e prezzo indifferenti, ovunque in Italia

0033611507411

ROLLS-ROYCE

CABRIOLET, 1930-1945, possibilmente bicolore, qualsiasi modello, condizioni ottime di motore e carrozzeria, compro in contanti

005841047

VOLKSWAGEN

MAGGIOLINO CABRIOLET

(TYP 15), 1961-1963, 6V, anni Sessanta, colore indifferente, prezzo coerente. acuaandre@libero.it (Parma)

3388641668

PESCACCIA 181, al prezzo reale, no perditempo, Austria

0043660550391

COMPRO VARIE

AUTOMODELLI, in scala 1:45 e 1:18

3348216800 - 3386698789

LIBRO ALFA ROMEO MONTREAL, di Giuliani, Giorgio Nada editore

3404839620

PER BIANCHI, 1929, Torpedo S5, leva cambio

3403829033

PER FERRARI, libretti uso e manutenzione, brochure, annuari e vario materiale cartaceo fino a metà anni Settanta

3283056562

PER MOTO GUZZI, 1950-1954, motocarro Ercole 500, tre ruote portata 15 q) libretto di circolazione e targa originali

3494582393

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

INFONLINE: 089 9950594

500 RICAMBI

RICAMBI ACCESSORI SPORTIVI
AUTO D'EPOCA FIAT 500

www.500ricambi.it

Via S. Francesco, 13 - 84098 Pontecagnano F. (SA)

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

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

AUTORICAMBI SASSI

Web: <http://www.autoricambisassi.com>
E-mail: sassiauto@autoricambisassi.com

RICAMBI PER CARROZZERIE
VEICOLI D'EPOCA - FIAT, ALFA, LANCIA:
LAMERATI, PARALURTI, SCRITTE,
COPPE RUOTA, VOLANTI, MASCHERINE,
FARI, FANALINI, SPECCHI,...

10154 Torino - Via Maddalena 15-17
Tel. 011/2470358 fax 011/2410966

MAC RESTAURI

CITROËN D'EPOCA

0362 305873 Desio (Milano)
347 0645735 Via Boito, 9
338 1757047 www.macrestauri.com

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

RICAMBI ROSSOCORSA

VENDITA RICAMBI AUTO D'EPOCA,
SPECIALIZZATI IN RICAMBI LANCIA FULVIA

www.ricambirossocorsa.it
info@ricambirossocorsa.it
Walter Bertolla mobile +393406502690

F.S. **Felice Service** *Qualità Service*

Prezzi senza confronti!

RICAMBI INGLESI NUOVI E USATI

Presenti nelle migliori Pagine del Settore

RIPARAZIONI E RESTAURI COMPLETI - REVISIONE CARBURATORI
 CATALOGHI GRATUITI - SPEDIZIONI GIORNALIERE - SI RILASCIANO CERTIFICATI DI IDENTITÀ DELLA VOSTRA AUTO
 Via Circumvallazione Esterna n° 207 - 80019 Ouliano (NA) Tel-Fax 081.818.80.67 Cell. 3429208768
 E-mail: info@feliceservice.com - Sito: http://www.feliceservice.com

maggiolinoservice

Ricambi, accessori e rarità per Volkswagen d'epoca.

maggiolinoservice.com

via XX settembre, 11 - Pescara
347-9419015 - info@maggiolinoservice.com

maggiolinoservice.com

UNA GRANDE SOLUZIONE PER TUTTI I TIPI DI SERBATOIO

TANKERITE

Ciclo anticorrosivo per la bonifica interna di serbatoi arrugginiti e ammalorati. Forma una capsula sigillante inattaccabile da benzina, alcool e carburanti.

- Prezzo Modico
- Facile utilizzo sia per moto che per auto
- Risultato garantito
- Ideale per preservare anche serbatoi nuovi
- Spedizioni rapide

Via F.lli Rosselli, 88 - BELLUNO - ITALY - Tel./Fax 0437 941203 - www.tankerite.com

TURI GIUSEPPE AUTORICAMBI

Via Berretta Rossa, 66/2 - 40133 Bologna
Tel. 051/384831 - Fax 051/388465
http://www.ricambijeeep.com - e-mail: turi@ricambijeeep.com

RICAMBI ED ACCESSORI PER:

- Jeep dal 1942 ad oggi
- Dodge, Reo, Blazer, G.M.C.
- Campagnola - Alfa Matta
- Auto d'epoca italiane e straniere
- Applicazioni industriali
- Carrelli elevatori

N.P.M. CITROEN 2CV SERVICE

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.

- AMPIO MAGAZZINO RICAMBI
- RIVESTIMENTI PERSONALIZZATI
- SPEDIZIONI IN TUTTA ITALIA
- VENDITA AUTO

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.

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 di ordinare e vieni a ritirare in fiera!

AUTO D'EPOCA FIERA DI PADOVA

NPM CITROEN 2CV SERVICE srl | Castagnaro (Vr)
3475366196 | 3479207720 | info@citroen2cvservice.it | www.citroen2cvservice.it

Attività in vendita

Noleggio senza conducente vetture d'epoca



Flotta: 1 Pulmino Fiat 850, 2 Fiat 500 R, 2 Vespe GTR + carrello trasporto

Avviamento: sito internet, marchio, merchandising, contatti (wedding planner/strutture ricettive), accordi con cofanetti regalo, know how.

Attività gestita in Toscana (Siena) e trasferibile in tutta Italia.

Per informazioni: 3403541996

informazione pubblicitaria



Campana
Modena



**ALLA STORICA CARROZZERIA, IN QUESTI
ULTIMI ANNI SI È AFFIANCATO ANCHE UN
EFFICIENTE SERVICE-OFFICINA CON PARTI DI RICAMBIO**



La storica Carrozzeria Campana, fondata da Onorio Campana nel 1947, alla fine del 2005 si è trasformata in Campana Onorio srl ed ha duplicato le sue prestazioni. Al tradizionale reparto carrozzeria, ha affiancato l'Assistenza di meccanica, non solo per la Vostra Maserati, storica o fiammante di fabbrica, ma ora anche per la Vostra Alfa Romeo, Abarth, FIAT e Lancia. Tutti i più moderni impianti, gli strumenti di diagnosi e soprattutto la collaborazione diretta con la stessa Maserati, consentono oggi alla Campana Onorio srl, gestita dal figlio del fondatore Onorio, Luigi, di garantire al cliente un servizio sempre al massimo livello. Dunque, dal 2006 i clienti hanno nella Campana Onorio il loro punto di riferimento ideale, sia per gli interventi di meccanica - restauro, riparazione 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 liaison with Maserati, today grant Campana Onorio srl, run by the founder Onorio's son Luigi, to ensure the customer a steady high level standard service. Thence from 2006 the customers have in Campana Onorio company the ideal reference point for any intervention of both mechanical - restoration, repair or simply checkup - and obviously for the bodywork. Campana Onorio srl contributed, as official technical sponsor, to all of Maserati Racing activities: from Maserati Trophy, to the FIA GT competing Vitaphone Team with its MC12. Not by accident the Campana Onorio can benefit from a vintage Maserati spares warehouse: as a matter of fact starting from 3500 GT up to Quattroporte Royale, all the main original spare parts are available in stock, spares nowadays no longer available neither in Maserati official stock, thus making the latter address its customers/collectors directly to Campana Onorio in these cases. Finally, since some years also "Campana Project" has started a department specifically devoted to third party engineering, project verification, limited series construction and peculiar pre-series development operations.

MASERATI COLLECTION STORE
Gift and Merchandising

**CAMPANA ONORIO srl - Via Tito Livio, 60
41123 Modena - Italy
Phone/Fax +39.059.828079 Fax: +39.059.826311
E-mail: campana@campanacarrozzeria.it**





Jaguar F Type S 3.0 V6

Vera erede di una tradizione ben nota, ha fascino e prestazioni da purosangue

La leggenda della E Type del 1961 rivive in questa nuova coupé Jaguar che riprende alcuni stili della sua celebre progenitrice, come il sottile gruppo ottico posteriore o la calandra ovale con lo stemma del Giaguaro al centro. Per il resto, tutto è ovviamente nuovo. A cominciare dal motore V6 di tre litri offerto in due versioni ("base" da 340 CV o S da 380 CV) e da quello V8 di cinque litri da 551 CV proposto sulla R. Il carattere sportivo della F è domato dai controlli elettronici, mentre le sospensioni adattive

lasciano poco spazio, com'è logico, al confort. All'interno si è seduti quasi rasoterra, con le gambe in posizione allungata e il volante verticale. I comandi sono tutti al posto giusto e il display touch screen consente di scegliere, modulando le singole voci, l'impostazione di guida più adatta al percorso. Eccitanti gli scarichi attivi, che emettono una sonorità da brivido anche per chi, dall'esterno, vede, anzi sente, la F Type passare per strada. Il limitatore, che si attiva a quota 6700 giri, interrompe una progressione

che sembra non finire mai. Il cambio è rapidissimo e, grazie ai paddle, anche divertente: i rapporti sono otto e il passaggio da uno all'altro istantaneo. Accelerazione fantastica, grazie al launch control che ferma il cronometro a 4,7 secondi da 0 a 100 km/h. I freni sono altrettanto eccezionali e arrestano l'auto in 40 m, sempre da 100 km/h. Chi investe oggi 81.690 euro per acquistare la S si aggiudica un'auto dal futuro collezionistico garantito. Fra trent'anni averla sarà un must.

Alfredo Albertini



Dettagli storici

La larga "bocca" anteriore per il raffreddamento (foto grande) e i fanali posteriori (sopra) ricordano la leggendaria E Type degli anni Sessanta. Il motore V6 (più in alto) è di fatto invisibile, nascosto com'è dal vistoso coperchio in plastica nera. La F Type è proposta in tre versioni.



↓ CARATTERISTICHE

Motore	Anteriore, longitudinale 6 cilindri a V a 90°, 24 valvole Compressore volumetrico Cilindrata 2995 cm ³ Potenza 380 CV.
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio automatico a 8 rapporti.
Dimensioni e peso	Lunghezza 4470 mm - Larghezza 1920 mm Altezza 1310 mm Peso 1669 kg.
Prestazioni	Velocità massima 270 km/h Accelerazione 0-100 km/h in 4,7 secondi Consumo medio 10,98 l/100 km (Prova di Quattroruote 6/2014).

MA * FRA[®]

i cosmetici per la vostra auto

CERA LIQUIDA SUPERVELOCE

LAST TOUCH



LA CERA PIÙ AMATA DAI COLLEZIONISTI

L'unica cera facile e veloce che puoi utilizzare su tutta la tua auto, vetri e plastiche comprese. Grazie alla sua formula senza abrasivi e ricca di cera carnauba, rende setosa e protetta la tua auto donandole una lucentezza profonda e duratura.

USALA DOVE VUOI, QUANDO VUOI, SENZA FATICA!

SEGUICI SU



PRODUZIONE
E SVILUPPO 100% MADE IN ITALY

≡ TRADIZIONE ITALIANA ≡

DAL 1965 ABBIAMO CURA DELLA TUA AUTO

IN VENDITA SU

www.auto-spa.it



VENDITE A TRATTATIVA PRIVATA PRESSO LA KIDSTON SA



Sopra **1967 FERRARI 275GTB/4 berlinetta**

PORTFOLIO CLIENTI 1949 Cisitalia 202 *berlinetta* Pinin Farina

1955 Mercedes-Benz 300SL 'Ali di Gabbiano' (conservata)

1955 Mercedes-Benz 300SL 'Ali di Gabbiano' (vincitrice di concorsi) ● 1957 AC Ace Bristol

1962 Ferrari 400 Superamerica Coupé Aerodinamico (ex-Salone di Ginevra)

1980 BMW M1 ● 1985 Porsche 962 (due arrivi sul podio alla 24 Ore di Daytona)

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