

# RUOTECLASSICHE

INCONTRI RAVVICINATI PAOLO MARTIN • AUTOMOBILIA REGALI A MISURA DI APPASSIONATO



## PORSCHE 911 TURBO

QUARANT'ANNI  
DI "VITA ESAGERATA"

**GUIDA ALL'ACQUISTO**  
FUORISTRADA D'EPOCA  
15 IMPERDIBILI TUTTOTERRENO

**MOTOCCLASSICHE**  
HARLEY-DAVIDSON  
ELECTRA GLIDE SPORT

**LEGGE DI STABILITÀ**  
LE NOSTRE PROPOSTE  
PER IL COLLEZIONISMO



**ABBIAMO GUIDATO**  
FIAT 8V GHIA  
JAGUAR XK 120 GHIA  
LANCIA GAMMA 3V  
PLYMOUTH FURY

**ANNIVERSARI**  
ALFA ROMEO ALFETTA GT  
RENAULT ESPACE  
TOYOTA RAV 4  
VOLKSWAGEN GOLF



KIDSTON SA LE PIÙ BELLE AUTOMOBILI AL MONDO



Sopra 1965 FERRARI 250LM berlinetta

#### PORTFOLIO CLIENTI

1955 Mercedes-Benz 300SL 'Ali di Gabbiano' (conservata)  
1955 Mercedes-Benz 300SL 'Ali di Gabbiano' (vincitrice di vari concorsi) ● 1957 AC Ace Bristol  
1962 Ferrari 400 Superamerica Coupé Aerodinamico (ex-Salone di Ginevra)  
1985 Porsche 962 (due arrivi sul podio alla 24 Ore di Daytona) ● 1991 Ferrari F40  
*Alcune delle auto attualmente disponibili non sono state incluse in questa lista per rispettare la privacy dei clienti*

KIDSTON S.A. 7 AVENUE PICTET DE ROCHEMONT, 1207 GINEVRA, SVIZZERA TEL+41 22 740 1939, FAX+41 22 740 1945, [WWW.KIDSTON.COM](http://WWW.KIDSTON.COM)



## Le nostre proposte per il collezionismo

**V**entenni, storiche o sanguisughe? Se verrà approvata in via definitiva così com'è stata concepita, la Legge di stabilità eliminerà i vantaggi per le auto con meno di trent'anni. Tutto azzerato, con un brusco colpo di spugna. Una decisione che fa già discutere e che è destinata a incidere pesantemente sulla salvaguardia del nostro patrimonio automobilistico, sull'andamento del mercato, sull'indotto.

Molti di voi ci hanno scritto lettere, email, appelli accorati sui nostri canali social invitandoci a dire la nostra. Ruoteclassiche, in realtà, un'idea definita l'ha sempre avuta ed espressa, spesso anche da questa pagina: serve fare ordine. Sappiamo benissimo che le ragioni del governo sono di mera vocazione economica (l'auto è storicamente il bancomat prediletto...), difficile però non pensare che certe "distrazioni" istituzionali abbiano creato il dissesto attuale, nonché la classica goccia che ha fatto tracimare il vaso. Non vogliamo prendere la parte di nessuno. Asi e Acì Storico hanno posizioni e interessi precisi da difendere e da creare in questa vicenda: a noi

spetta il compito di esprimere un parere e una posizione netta, anche buttando l'occhio oltre la siepe del giardino di casa, per vedere qual è la situazione dei vicini di confine. Bene, certamente più chiara e organizzata, e questo non sorprende; ma anche più in sintonia con quanto prospetta il nostro esecutivo. E di questo occorre farsi una ragione.

Insomma, servono regole precise e una maggiore attenzione alla salvaguardia del sistema, anche a costo di passare attraverso una nuova definizione delle agevolazioni. Alla luce di tutto ciò e di quanto raccolto nella nostra inchiesta (da pagina 96), Ruoteclassiche ha preparato un pacchetto di proposte ponderate e concrete che hanno lo scopo di suggerire alcune regole per il collezionismo. Quello sano, genuino, dettato dalla passione, sentimento che anima questo giornale dal suo primo numero. L'elenco è stato inviato a tutti gli organi competenti e sarà il nostro mantra per il futuro. Auspicando che prima possibile si possa tornare a parlare soltanto di storia e di automobili, con regole precise e ben scritte.

Siamo certi che l'auto d'epoca, intesa come oggetto d'arte da conservare e mantenere come patrimonio culturale del Paese, ne abbia tutto il diritto.

David Giudici  
@davgiud



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



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



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



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



### DA NON PERDERE

#### 46 PROTAGONISTE CATTIVE MANIERE

Quarant'anni fa al Salone di Parigi la Porsche presentava la 911 Turbo, destinata a divenire subito un'icona della sportività. Attenti però: guidarla in modo brioso richiede mani esperte.

#### 60 PEZZI UNICI ESPERIMENTO TRE VOLUMI

Per risollevare le sorti della Gamma alla Lancia realizzarono la Elaborazione 3V, variante con bagagliaio separato dall'abitacolo. Rimase un prototipo.

#### 72 GUIDA ALL'ACQUISTO VIVERE SENZA FRONTIERE

Negli anni Ottanta le fuoristrada si trasformano da strumenti da lavoro in veicoli per il tempo libero. Ecco la lista dei modelli più amati e storicamente rilevanti.

## IL MONDO DI RUOTECCLASSICHE

### L'ANNO NUOVO IN COMPAGNIA DELLA FIAT 600



CENTRO STORICO FIAT



#### QUATTRO RUOTE PER TUTTI

Nel 1955 il Bel Paese scoprì l'automobile per tutti. L'utilitaria torinese accompagnò la ricostruzione, divenendone il simbolo. Festeggiamo i sessant'anni della 600 attraverso i più bei manifesti del tempo.



#### 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.



# MILANO AUTOCLASSICA

Fiera Milano Rho

**20 / 21 / 22 Marzo 2015**

**50.000 M<sup>2</sup> DI AUTO E MOTO, GARE, EVENTI SPECIALI.**



**CASE AUTOMOBILISTICHE,  
CLUB, COMMERCIANTI E  
RESTAURATORI**

Una ricchissima esposizione di auto e moto in vendita, con novità, pezzi introvabili e grandi classici.



**RICAMBI, MODELLISMO  
E ACCESSORI**

A disposizione di amatori e appassionati i ricambi originali più ricercati e interessanti. Spazio anche a modellismo e accessori.



**GARE DI VELOCITÀ**

Le storiche da pista, rally e le mitiche GTA si sfideranno in gare appassionanti nel circuito allestito nell'area esterna di fianco ai padiglioni.



**GRANDE MERCATO  
DEI PRIVATI CON AUTO  
IN VENDITA**

Un ampio assortimento di auto classiche e sportive messe in vendita direttamente dai privati.

[WWW.MILANOAUTOCLASSICA.COM](http://WWW.MILANOAUTOCLASSICA.COM)

CON IL PATROCINIO DI:



Federazione  
Motociclistica  
Italiana  
[www.federmoto.it](http://www.federmoto.it)



MEDIA PARTNER:

GIORGIO NADA EDITORE

AUTOMOTOTV sky

PARTNER:



Un evento organizzato da: ORGACOM / Tel +39 0572 91.04.74 / e-mail: [fiere@orgacom.it](mailto:fiere@orgacom.it) - Ricambistica: [marcelloeventi.srl](http://marcelloeventi.srl) - Pellegrini Classic Solutions / Tel. +39 0425.074089 / e-mail: [info@marcelloeventi.it](mailto:info@marcelloeventi.it)

## A AUTOMOBILI

### REGINE DEL PASSATO

32 Plymouth **Fury** 1958

### IMPRESSIONI

38 Alfa Romeo **Alfetta GT** 1975

### LA STORIA

44 Alfa Romeo **Alfetta GT** 1974-1987

### PROTAGONISTE

46 Porsche **911 Turbo** 1974-1989

### GUIDA ALL'ACQUISTO

52 Porsche **911 Turbo** 1974-1989

72 Fuoristrada

### TEST A TEST

54 Fiat **8V Supersonic Ghia** 1953  
Jaguar **XK 120 Supersonic Ghia** 1954

### PEZZI UNICI

60 Lancia **Gamma Elaborazione 3V**

### YOUNGTIMER

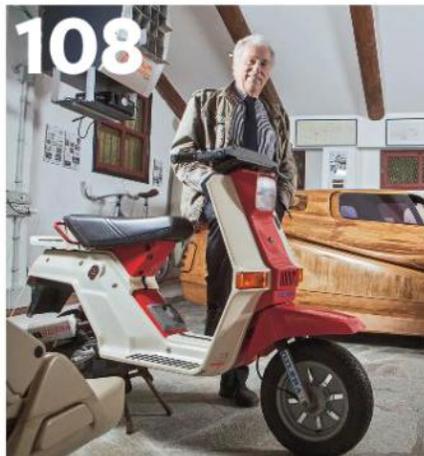
66 Toyota **Rav 4** 1994-2000

### ANNIVERSARI

82 Renault **Espace** 1984

### CLASSICHE DOMANI

178 Alfa Romeo **4C**



## S STORIA E COSTUME

### EVENTI

92 Raduno Volkswagen Golf 1974-2014

### BUROCRAZIA

96 Legge di Stabilità

### INCONTRI RAVVICINATI

108 Paolo Martin

### SPORT

114 Mercedes-Benz e la F.1

# 32



Periodico mensile

**Dicembre 2014**

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

**PRESIDENTE**

Giovanna Mazzocchi Bordone

**AMMINISTRATORE DELEGATO**

Sofia Bordone

**BRAND MANAGER**

Anna Amodio

**MARKETING MANAGER**

Giorgiana Scianca

**INTERNATIONAL DIRECTOR**

Sofia Bordone

**LICENSING & SYNDICATION**

Carmen Figini,  
figini@edidomus.it  
tel. +39 02 82472487

**UFFICIO STAMPA**

Elisabetta Prosdociami  
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.*

**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**

Maria Teresa Tricarico

**COLLEZIONE QUATTORRUOTE**

Federico Robutti

**HANNO COLLABORATO**

Matteo Albertini, Pino Allievi,  
Alessandro Barteletti, Roberto Bruciamonti,  
Massimo Delbò, Marco Di Pietro,  
Giuseppe Frustaci, Antonello Jelitto,  
Corrado Lopresto, Paolo Mazzetti,  
Arturo Merzario, Gilberto Milano,  
Maurizio Schifano, Alvise-Marco Seno,  
Silvio Jr. Suppa

**FOTOGRAFIE**

Archivio Quattroruote,  
Archivio Ruoteclassiche,  
Alessandro Barteletti, Alessandro Bianchi,  
Paolo Carlini, Dirk de Jager, Simone Romeo,  
Maurizio Schifano  
*Copertina*: Paolo Carlini

**DISEGNI**

Archivio Quattroruote, Archivio Ruoteclassiche,  
Stefano Carrara, Stefano Tartarotti

In questo numero la pubblicità non supera il 45%

Titolare del trattamento dei dati personali  
raccolti nelle banche dati di uso redazionale  
è Editoriale Domus SpA.

Gli interessati potranno esercitare i diritti  
previsti dal D.Lgs. 196/2003 in materia di  
protezione dei dati personali, telefonando  
al n. 02 82472459.

E-mail: [responsabledati@edidomus.it](mailto:responsabledati@edidomus.it)

## T TUTTOCLASSICO

### MOTOCCLASSICHE

- 88** Harley-Davidson  
*Electra Glide Sport - FLHS 1989*

### AUTOMOBILIA

- 104** Idee sotto l'albero

### ASTE

- 118** Un'ottima annata

## M MERCATO

### PADOVA E DINTORNI

- 125** Davvero le Porsche 911 hanno quotazioni stratosferiche?

### VENDO&COMPRO

- 156** Un ponte tra la domanda e l'offerta

### QUOTAZIONI

- 126** Dieci gradi di valore  
**145** I prezzi dei veicoli industriali e commerciali  
**146** I prezzi delle auto americane  
**148** I prezzi delle moto

## R RUBRICHE

- 8** Flashback Per volontà di Théodore

### 10 Fatti e persone

*Mille Miglia 2015  
London-Brighton Veteran Car Run  
Eicma 1914-2014  
Érik Comas alla Carrera Panamericana  
Giro del mondo in Mercedes-Benz Classe G  
Il ritorno dell'Alfa Romeo Giulietta Sprint*

### 28 Posta

- 122** Appuntamenti con le storiche



24



104



88

### DIREZIONE PUBBLICITÀ

Massimo Bergia Zina

### RESPONSABILE DI TESTATA

Marco Niero

### Segreteria Pubblicità

pubblcity@edidomus.it  
tel. 02 82472253, fax 02 82472385

### AGENTI PER L'ITALIA

Piemonte-Valle D'Aosta: DueA Communication Sas, via S. Francesco d'Assisi, 22 - 10121 Torino, tel. 011 3997851, fax 011 3997714.

Liguria: Comunicare di Alessandro Monti, Via M. Polo, 10/6 - 16136 Genova, montcomunicare@libero.it, tel 010 218781.

Veneto, Friuli V. G. e Trentino Alto Adige: Studio 71 sas di Zapparoni Andrea & C., via G. Dalla Bona, 4a 37138 Verona, tel. 045 8039204, fax 045 8015004

Emilia Romagna, Marche e Umbria: Massimo Vemi Pubblicità, via San Pier Tommaso, 18/5 (int. 4) 40139 Bologna, tel. 051 544145 fax 051 7456952.

Lazio e Campania: Interspaai, via Lorenzo Valla, 38/A 00152 Roma, tel. 06 5806368-5819853, fax 06 5899492.

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

### AGENZIA GENERALE PER L'ESTERO:

Link Media s.r.l. Tel. 02 34934464 e-mail: valeria@link-media.com - linkmedia@link-media.com.

### ABBONAMENTI ITALIA

Numero verde 800-001199 (da lunedì a venerdì dalle 9 alle 21, sabato dalle 9 alle 17:30) fax 02 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 +39-0282472385 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 Nank transfer on Intesa Sanpaolo SpA, via Caboto 41/43, 20084 Corsico (MI), IBAN IT261.03069.33034, 100000002749, Swift Code BCITITMM.

UFFICIO VENDITE ITALIA uf.vendite@edidomus.it

tel. 02 57316431 - fax 02 57316421

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

Modalità di pagamento: Contas segno (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 RUOTECCLASSICHE 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

MMC Service Srl, via Pietrasanta, 14 - 20141 Milano, che è

responsabile del trattamento dei dati. Titolare del

trattamento è Editoriale Domus SpA, domiciliata in

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

Tel. 02 824721. Gli interessati possono esercitare i diritti

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

protezione dei dati personali telefonando allo 02

82472459, E-mail: responsabile.dat@edidomus.it.

### PER L'ITALIA

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

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

telex 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'Aragona, 11 - 20132 Milano

Stampa: Rotolito Lombarda S.p.A.

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

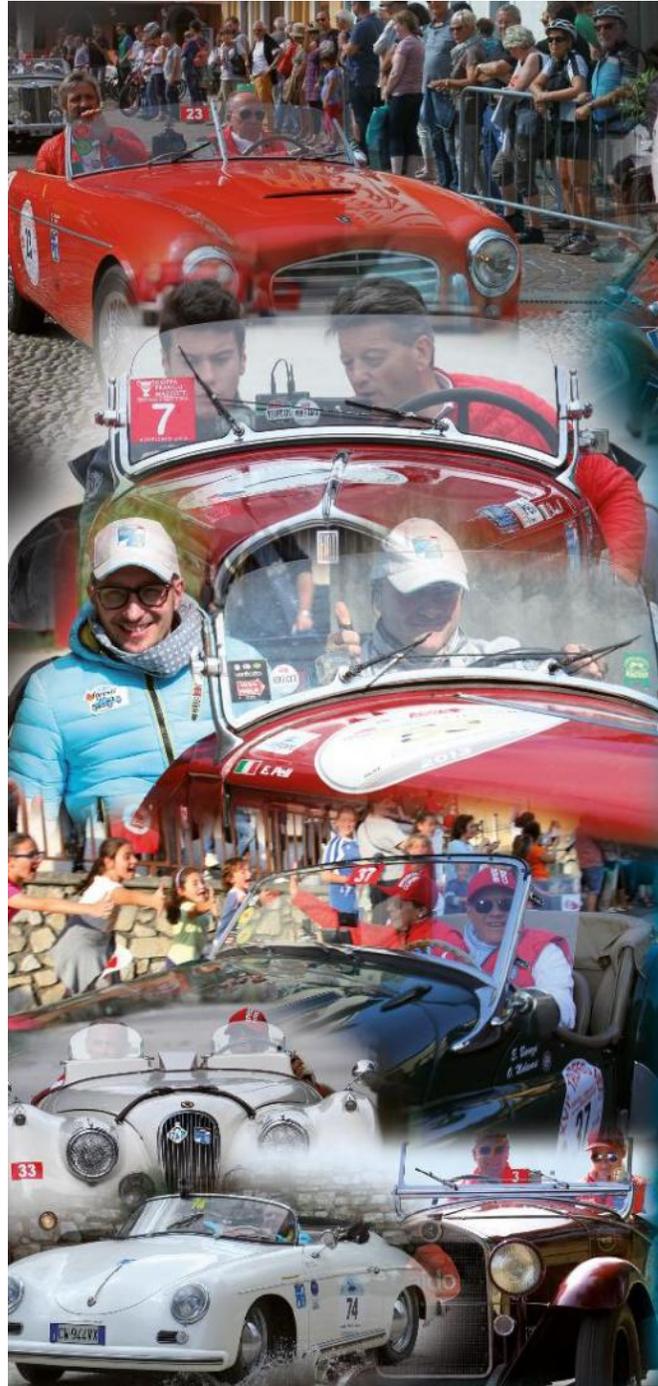
Copyright 2014 - Editoriale Domus S.p.A. Milano.

È vietata la riproduzione totale o parziale del contenuto

della pubblicazione senza autorizzazione dell'editore.

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





# A tutti Voi

## La Scuderia Brescia Corse:

ACCERENZI VALERIO  
 AIME FRANCO  
 AIME CARLO  
 ALBUZZA MASSIMILIANO  
 APPODIA MARINO  
 ARCANGELI GUIDO  
 BAROZZI ENNIO  
 BARZIZA MONICA  
 BECCHETTI MARCO  
 BECCHETTI SIMONE  
 BELUSSI GIANPIETRO  
 BENETTI ALBERTO  
 BENETTI DONATO  
 BERTOLA ERNESTO  
 BERTOLI SANDRO  
 BETTINSOLI MASSIMO  
 BIGONI CRISTIAN  
 BOCELLI VALERIO  
 BOGLIOLI MARIO  
 BOLOGNA ANTONIO  
 BONI FRANCA  
 BONOMI ALDO  
 BONOMI MARIO  
 BONOMI MARTA  
 BONOMI TARCISIO  
 BONOMI SIMONE  
 BONTEMPI MASSIMILIANO  
 BRESCIANI DONATELLA  
 BRICCHETTI VINCENZO  
 BRUNORI DINO  
 CAPPONI CLAUDIO  
 CHERUBINI CRISTIANA  
 CHERUBINI GIUSEPPE  
 CIBALDI ENZO  
 COLPANI MATTIA  
 COLPANI MAURIZIO  
 CONSOLI ENRICO  
 CRISTIANO PAOLO  
 DELL'AGLIO SILVIO  
 DONATI ACHILLE  
 FEDERICI PIERNARCISO  
 FERRARI BRUNO  
 FORESTI PIETRO  
 FRAGNI MARCO  
 GABURRI MARIA  
 GABURRI ROBERTO  
 GANDOLFI FLAVIO  
 GATTA MARCO  
 GIANSANTE MAURO  
 GIOVANELLI CESARE  
 GIRARDI ALESSANDRO  
 GNUTTI MARCO EVANGELISTA  
 GNUTTI RENATO  
 GRUMELLI PIETRO GIUSEPPE  
 GUSSALLI BERETTA FRANCO  
 GUSSALLI BERETTA UGO  
 LAMBERTI ALESSANDRO  
 MAFFEZZOLI ALESSANDRO  
 MAGIONAMI ELENA  
 MARINELLI VALERIO  
 MARINELLI STEFANO  
 MARINI BRUNO  
 MAZZETTI PAOLO  
 MAZZOLDI PAOLO  
 MILANI PIERGIULIO  
 NESSI FERRUCCIO  
 OLIVINI GIULIO  
 PASINI EZIO  
 PASOTTI MARIA VITTORIA  
 PELI OSVALDO  
 PERLETTI EZIO

PERLETTI RICCARDO  
 PIARDI EZIO  
 PICCINELLI EUGENIO  
 PONTIROLI ANGELO  
 PONZONI GIULIANO  
 PRETI ADRIANO  
 RAMPONI ORESTE  
 RANGHETTI MAURIZIO  
 REVERBERI VITTORIO  
 REBUFFONI ANTONELLA  
 RIZZINELLI FABIO  
 SBALZER MASSIMILIANO  
 SBARDOLINI PATRIZIA  
 SCALVENZI GIUSEPPE  
 SCHIFFER DAVIDE  
 SCIO ENRICO  
 SEDDIO CLAUDIO  
 SENECCI ANGELO  
 SIMONELLI ANGELO  
 SMORTO ANTONIO  
 TAGLIETTI GIORGIO  
 TOMASONI MARIO  
 TOSI ENNIO  
 UBERTI GIOVANNI  
 VINCOLI ARMANDO  
 VINCOLI LAURA  
 VOLPI ALBERTO  
 ZAPPA SERGIO



BAROZZI  
OROLOGI



Grazie



SCUDERIA BRESCIA CORSE  
www.scuderiabrescia Corse.it



# Per volontà di Théodore

*Ottant'anni fa nacque la Simca, storico marchio non ancora dimenticato*



C'

era una volta la Simca, ed era una gran marca. Produceva modelli popolari e di classe media che ebbero successo non solo nel Paese d'origine, la Francia, ma anche in

mezzo mondo. Poi, e sono mille le ragioni, non solo economiche o commerciali, un giorno ebbe inizio il declino. Nel 1970 l'azienda fondata trentacinque anni prima da Teodoro Pigozzi, nato a Torino alla fine dell'Ottocento e considerato uno dei maggiori industriali francesi dell'auto, passò alla Chrysler perdendo prima la sua autonomia e poi anche il nome.

Il peggio doveva ancora arrivare: il marchio Talbot, assorbito dalla Simca nel 1959, venne ripescato (con scarso successo) per alcuni modelli. Nel 1978 l'azienda passò definitivamente alla Peugeot che ne decretò la fine. Ma non per gli appassionati che, col passare del tempo, hanno rivalutato certi modelli un tempo considerati con sufficienza, come l'intelligente 1000 o la pratica 1100. Ma facciamo un passo indietro e, più precisamente, all'autunno del 1934, quando Teodoro Pigozzi, diventato nel frattempo Henry-Théodore, acquistò lo stabilimento di Nanterre di una piccola marca fallita due anni prima, la Donnet.

A novembre egli fondò la Société Industrielle et de Carrosserie Automobile, cioè la S.I.M.C.A., con l'intento di produrre modelli utilitari. Grazie a un accordo con la Fiat, iniziò il montaggio su licenza di un paio di auto della Casa torinese, la Topolino e la Balilla, ridenominate 5 e 8. La prima vera Simca nacque però solo nel 1951. Era la 9.

**Alfredo Albertini**



## Un uomo, una fabbrica

Teodoro Pigozzi (1898-1964) accanto alla Simca 1300-1500, modello introdotto nel 1963 e prodotto, con vari aggiornamenti, fino al 1976 nel moderno stabilimento di Poissy, a Nord di Parigi (sopra). Sullo sfondo si vede una 5 del 1936.

# Quattro tappe per la leggenda

*Qualche novità di regolamento e percorso, incerto il passaggio dall'Expo*



**Con ritardo** sui consueti tempi, a fine novembre è stata presentata l'edizione 2015 della Mille Miglia, le cui iscrizioni rimarranno aperte fino al 9 gennaio. Mantenuto il programma di quattro giornate, dal 14 al 17 maggio, le principali novità riguardano il percorso, con nuove frazioni intermedie. Anticipando al primo pomeriggio la partenza, giovedì 14, l'arrivo di tappa si terrà a Rimini. Confermato il giro di boa a Roma il venerdì, la terza tappa si concluderà a Parma sabato sera. La quarta frazione, con arrivo a Brescia per l'ora di pranzo, prevede il passaggio a Bergamo: gli organizzatori non hanno chiarito se la Mille Miglia effettuerà, come annunciato in precedenza, un tributo all'Expo, transitando nella provincia di Milano. Il passaggio di una carovana, tra concorrenti e seguiti, di oltre mille vetture potrebbe collassare il traffico dei visitatori, previsto intenso la domenica mattina. Le po-

che soluzioni possibili, tenuto conto delle sollecitazioni politiche in un senso e nell'altro, con il Comune di Milano dichiaratamente avverso al passaggio nel centro di qualsiasi competizione motoristica, sono al vaglio. Altra novità, immutata i coefficienti di base, è l'abolizione del "bonus" per gli esemplari che hanno partecipato a un'edizione dal 1927 al 1957.

Da rilevare che, pur essendo conosciuta come la "corsa più bella del mondo", la Mille Miglia non riesce a trovare un assetto definitivo. Dopo essere stata organizzata da una società privata dal 1982 al 2007, per cinque anni è stata gestita da un'Ati, Associazione temporanea d'impresе, che aveva vinto il bando europeo di affidamento lanciato dall'Automobile Club di Brescia, proprietario del marchio. Negli ultimi due anni Ac Brescia aveva affidato la corsa a una propria società, interamente partecipata, la 1000 Miglia

Srl. Dopo un lungo commissariamento e i primi risultati elettorali ribaltati da due sentenze del Tar di Brescia, sulle quali pendono altrettanti ricorsi al Consiglio di stato, l'ente ha deciso di riaffidare l'organizzazione a 1000 Miglia Srl, ma solo per questa edizione. Poi, ogni soluzione è ipotizzabile. Nel frattempo, sono stati resi noti i risultati del bilancio di 1000 Miglia Srl, chiuso al 30 giugno 2014: rispetto all'anno precedente, i ricavi passano da 6.032.000 a 7.619.000 euro, con una crescita pari al 28%. La royalty corrisposta all'Automobile Club di Brescia sale da 1.200.000 a 1.580.000 euro, mentre l'utile netto da 68.000 euro a 507.000, con un incremento di assoluto rilievo. L'utile è stato accantonato a riserva, allo scopo di garantire una superiore qualità alla prossima edizione. Trattandosi di risultati particolarmente lusinghieri, considerata la natura pubblica di 1000 Miglia Srl e di tutti i



### Nel cuore delle città

Nella pagina accanto, il passaggio in piazza del Campo a Siena. L'attore britannico Jeremy Irons (a lato) ha preso parte all'edizione 2014 della gara bresciana su questa Jaguar XK 120 OTS del 1950.



conseguenti vincoli operativi e normativi, l'azionista, nella persona del presidente di Ac Brescia, Attilio Camozzi, ha confermato la fiducia all'attuale management, pur se con il limite del prossimo giugno imposto alla società.

### Divi al volante

L'attrice-presentatrice Jodie Kidd e l'attore-scrittore David Blakeley su una Jaguar XK 120 OTS.

### GOODWOOD 20 15

## FESTIVAL E REVIVAL

Il dubbio è d'obbligo, ma se non ci saranno sorprese, i due appuntamenti di Goodwood del 2015 possono già essere segnati in agenda. Il Festival of Speed, considerato l'evento



mondiale competitivo più seguito dagli appassionati, si terrà da giovedì 25 a domenica 28 giugno 2015 nella tenuta di Goodwood di Lord March. Come tradizione, la manifestazione si aprirà con il Moving Motor Show del giovedì, l'appuntamento dedicato a coloro che intendono provare gli ultimi modelli della produzione automobilistica. Il Goodwood Revival, kermesse simbolo della cultura vintage nello sport automobilistico d'epoca, si terrà invece per la diciottesima volta al Goodwood Motor Circuit, da venerdì 11 a domenica 13 settembre 2015. Biglietti e pacchetti dell'ospitalità per entrambi gli eventi saranno in vendita a partire da giovedì 6 novembre, mentre la settantatreesima assemblea dei soci si terrà nel weekend del 21-22 marzo 2015.

### MODENA CENTO ORE CLASSIC

## IN SALITA E IN PISTA

Modena Cento Ore Classic compie quindici anni e li festeggia con un'edizione speciale di quattro giorni (2-7 giugno) da



Roma alla città emiliana. I partecipanti correranno in quattro circuiti ed effettueranno dodici prove speciali in salita. Il soggiorno avverrà nei migliori alberghi, così come i ristoranti saranno accuratamente selezionati. Perfetta combinazione di auto prestigiose, competizione e turismo, la "Cento Ore" dà la possibilità di iscriversi alla sezione Velocità o a quella Regolarità. Il numero di vetture non sarà superiore a ottanta per garantire la qualità dell'evento. Info: [www.modenacentooreclassic.it](http://www.modenacentooreclassic.it)

### MINISUV FIAT

## 500 X: È TUTTA SUA MADRE

Ancora una 500, questa volta in versione crossover compatto oppure, se a trazione integrale, minisuv. Il DNA è quello della Fiat 500 del 1957, che si è evoluto senza tradire le origini. "La mamma è certa" dicono in Fiat, ed è chiaro che sia questa l'icona di Casa, nata con i fari stondati, il logo sul frontale con i baffi laterali, il tetto spiovente, le luci posteriori ad andamento verticale, gli strumenti rotondi e il cruscotto con lamiera a vista. Sarà commercializzata dal 2015 a partire da 17.500 euro.



# A passo di lumaca, sotto il diluvio

*Cielo grigio, pioggia e "marinai" alla Londra-Brighton dei record. Tutto molto british*



**Sono state ben 439** (una trentina più dello scorso anno) le vetture, tutte rigorosamente ante 1905, che il 2 novembre hanno dato vita all'edizione 2014 della London to Brighton Veteran Car Run. Per la seconda volta in oltre mezzo secolo la carovana è partita - alle 6.56 della mattina - da Hyde Park e ha percorso le vie più centrali di Londra, sfilando accanto a Buckingham Palace, transitando sul Mall fino al Big Ben per poi superare il ponte di Westminster; obiettivo, raggiungere dopo una sessantina di miglia la cittadina nella contea dell'East Sussex per l'ora del te, attorno alle 16.30. In gara quest'anno molti vip, tra i quali gli olimpionici e baronetti di Sua Maestà, Sir Steve Redgrave (cinque ori nel canottaggio) e Sir Ben Ainslie (quattro ori e un argento nella vela, vincitore di una America's Cup), l'ex direttore tecnico della Ferrari Ross Brawn, il pilota Jochen Mass, la star televisiva Paul Hollywood. E proprio Hollywood, Ainslie e Redgrave hanno animato

il cerimoniale prima del via con il tradizionale strappo della bandiera rossa; gesto simbolico che accompagnò, il 14 novembre 1896, la promulgazione del Locomotives on Highways Act, con il quale vennero tolte le pesanti restrizioni alla circolazione dei veicoli sul suolo britannico. In particolare, la nuova legge innalzava i limiti di velocità da 4 a 14 miglia orarie e cancellava l'obbligo di servirsi di una persona che camminasse davanti all'auto sventolando una bandierina rossa che ne segnalasse l'arrivo. Fu in quell'occasione che per festeggiare le nuove disposizioni venne organizzata quella che ancora oggi viene ricordata come la più antica corsa automobilistica della storia (allora nota come Emancipation Run). Ironia della sorte ha voluto che uno dei vip - lo skipper Ben Ainslie - fosse a bordo della Panhard et Levassor del 1904 (foto piccola) giunta per prima al traguardo di Madeira Drive di Brighton, al fianco del proprietario Lord Irvine Laidlaw, un veterano



di questo "pellegrinaggio a passo di lumaca" ma anche, guarda caso, appassionato velista. Alla fine della gara, che si è svolta per metà sotto un abbondante acquazzone, Ainslie ha dichiarato: "L'atmosfera alla partenza è stata fantastica, con le condizioni climatiche che mi sono congeniali. È stato un giorno da marinai, per cui la pioggia non è stata affatto un problema". Nonostante le condizioni climatiche decisamente britanniche, delle 439 vetture partite, 35 delle quali costruite prima del 1900, ben

357 hanno concluso la prova, accompagnate nel loro ingresso a Brighton da una folla plaudente. Chi invece non ce l'ha fatta è stata la Truchetet a vapore del 1888, la più vecchia automobile iscritta. Una menzione speciale va al piccolo esercito di volontari e appassionati che si sono distribuiti su tutte le 60 miglia del percorso per soccorrere i concorrenti in panne e assicurare che la gara, ricca di saliscendi, si svolgesse nella massima sicurezza sia degli equipaggi sia del pubblico. Bandiera rossa ovviamente esclusa.



1982 LANCIA 037 STRADALE Telaio no. ZLA1SIARO 00000045

1970 FERRARI DINO 246 GT 'L SERIES' Telaio no. 01040

1955 PORSCHE 356 PRE-A SPEEDSTER Carrozzeria Reutter; Telaio no. 80824

GUARDA IL NOSTRO SITO PER VEDERE L'ELENCO  
DELLE AUTOMOBILI PROPOSTE IN QUEST'ASTA.

In collaborazione con il "Festival Automobile International"

# PARIGI

PLACE VAUBAN • 4 FEBBRAIO 2015

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

Italia +39 02 9475 3812

Regno Unito +44 (0) 20 7851 7070

Francia +33 (0) 1 76 75 32 93



RM AUCTIONS

# Eicma 1914-2014, un secolo sue due ruote

*Grazie alla retrospettiva dell'Asi, mai prima d'ora tale spettacolo*



**Davvero storica** la 72ª edizione, con la quale l'Esposizione Mondiale del Motociclo, tenutasi dal 4 al 9 novembre nei padiglioni di Rho Fiera Milano, ha celebrato il suo centesimo anniversario. "Una celebrazione ha radici profonde e diventa un ponte con il futuro solo quando è ricca di contenuto", ha dichiarato Antonello Montante, presidente di Eicma; mai come quest'anno, infatti, era stato dedicato tanto spazio alle moto d'epoca, per rappresentare il patrimonio industriale e culturale di un settore ancora traente per l'economia, nonostante negli ultimi cinque anni in Europa la crisi abbia portato a un calo di produzione del 54%.

Ben undici le aree contigue allestite in collaborazione con l'Asi, una per ogni decennio dal 1900 al 2010, dove era possibile ammirare mezzi ai loro tempi capaci di coinvolgere intere generazioni e oggi diventati leggendari. Alcuni esempi? Per gli anni 10, l'austriaca Styria, una delle prime biciclette ad adottare un moderno telaio a "diamante"; per gli anni 20, la tedesca Megola, col motore 5 cilindri stellare a trazione diretta sulla ruota anteriore; per gli anni 30, la Norton 30 International, una delle moto da turismo più veloci dell'epoca; per gli anni 40, l'Innocenti Lambretta B, mirabile esempio di scooter minimalista di grande serie; per gli anni 50, la Gilera Saturno Piuma da competizione, monocilindrica di 500 cm³ con 32 CV, capace di toccare i 180 km/h; per gli anni 60, la Moto Guzzi V7, sulla quale esordì il bicilindrico a V ancora oggi fiore all'occhiello della Casa di Mandello; per gli anni 70, anche se il suo debutto è datato 1969, la Honda CB 750 Four, la capostipite delle maximoto moderne; per gli anni 80 un'altra Honda, la VF1000 F II Bol d'Or, con la quale si affermò il 4 cilindri a V per mo-



## I faticosi trent'anni

Festeggiati alla Honda i trent'anni dell'SH (sopra), che così è diventato storico. A sinistra, una Matchless Model X del 1937 esposta all'ingresso dell'esposizione.

FOTO DI MAURIZIO SCHIFANO



**Largo all'Asi**  
 Due delle undici aree riservate all'Asi. A sinistra, quella dedicata al decennio 1940-1950, con la Piaggio Vespa 98 del 1946 e il sidecar militare BMW R/75 del 1941. Sopra, quella del decennio 1900-1910, con vari velocipedi e bicikli.

to stradali; per gli anni 90 ancora una Honda, la RVF 750 RC45, versione stradale, con potenza di 120 CV e velocità massima di 260 km/h, della moto vincitrice nel 1997 del Mondiale Superbike; per gli anni 2000 infine, la Moto Guzzi California, rivisitazione in chiave attuale del modello lanciato negli anni 70.

Al centro di ciascuna area, il manifesto di un'Eicma del decennio e la lista delle principali innova-

zioni tecniche introdotte in quegli anni. Un'esposizione di grande impatto, con una cinquantina di esemplari di notevole interesse, non tutti in condizioni di assoluta originalità. Non la sola però di questa straordinaria edizione: in stand allestiti ad hoc, sparsi nei vari padiglioni, marchi storici come Benelli, BMW, Honda, Suzuki e Yamaha avevano fieramente messo in mostra le loro storiche più significative.

**Maurizio Schifano**

## ↓ BROUGH SUPERIOR SS 100

### NON SOLO REPLICHE

**Rolls-Royce** delle moto e oggi regine delle aste: sono le britanniche Brough Superior, prodotte tra il 1919 e il 1940 e preferite dal famoso colonnello Lawrence d'Arabia, che dal 1922 al 1932 ne compere - una dopo l'altra - addirittura otto.

Acquisito il marchio nel 2008, l'inglese Mark Upham ha avviato la replica di alcuni modelli, tra cui la SS 100 posseduta da Lawrence e da lui battezzata "George IV", in vendita a 150.000 dollari (foto a destra). All'Eicma 2013 egli ha presentato inoltre il prototipo di una nuova SS 100, esposta quest'anno in veste definitiva (foto qui sopra). Il



motore è un V Twin di 997 cm<sup>3</sup> a 8 valvole, che eroga dai 100 ai 140 CV. Offerta nelle livree Traditional, Full Black o Titanium, la nuova SS 100, che dovrebbe costare 30.000 euro, è il primo modello di una gamma pensata per rinverdire i fasti del leggendario marchio.

**M.S.**

## ↓ MATCHLESS

### GRADITO RITORNO



**La produzione** motociclistica della Casa britannica, fondata nel 1878, era di fatto cessata nel 1966. Recentemente acquisito da imprenditori italiani, il marchio era destinato esclusivamente a capi d'abbigliamento; molto presto però tornerà sul serbatoio di una moto, la Model X Reloaded, svelata proprio all'Eicma. Ispirata alla Model X prodotta negli anni 30, la nuova Matchless ha in comune con l'antenata il motore V Twin, con cilindrata di 1916 anziché di 990 cm<sup>3</sup>, che con la sua imponenza prevale su sovrastrutture ridotte ai minimi termini, secondo la moda delle attuali naked più esclusive. Il design è vagamente retrò, ma la ciclistica vanta componenti all'avanguardia, progettati ad hoc e coperti da brevetto, come il telaio "lamellare" e la forcella Castle.



# La lunga "Carrera" dell'ex di Formula 1

È il francese Érik Comas, che domina i quasi 3200 km dell'inferno messicano



## Sorrisi e sombreri

Érik Comas e Isabelle De Sadeleer festeggiano la vittoria con la bandiera svizzera della scuderia Tag Heuer. Sotto, in gara, la loro Studebaker del 1953. Qui sopra, le fiamme divorano una delle vetture sfiancate dalle condizioni impossibili della corsa.



**Massacrante**, pericolosa, estrema, ma proprio per questo ricca di un fascino che non accenna ad attenuarsi neppure a distanza di sessant'anni. Della Carrera Panamericana si corsero solo cinque memorabili edizioni, dal 1950 al 1954: quelle rievocative, invece, sono iniziate nel 1988 e oggi sono arrivate a quota 27.

L'ultima, su un percorso infernale di 3180 chilometri, è partita il 17 ottobre da Veracruz, in Messico, per concludersi, dopo sette tappe, nella località di Durango. Ben 90 quest'anno gli equipaggi iscritti, in rappresentanza di 11 Paesi, che hanno incontrato condizioni climatiche estremamente variabili, tanto da passare nel volgere di

poche ore dal caldo tropicale dei tratti costieri a temperature vicinissime allo zero oltre i 3000 metri di altitudine. A vincere l'edizione 2014 è stato l'ex pilota francese di Formula 1 Érik Comas (corse nel Circus nei primi anni Novanta con la Ligier e la Larrousse), in coppia con Isabelle De Sadeleer, a bordo

di una Studebaker del 1953 appartenente alla Scuderia Tag Heuer, che esibiva sulle sue due vetture il claim della Maison d'orologeria svizzera: "Don't crack under pressure", una dichiarazione d'intenti perfetta per il clima della "Carrera". Al secondo posto l'equipaggio formato da Douglas Mockett e Angélica Fuentes (Oldsmobile); al terzo, Luis Alfonso e Luis Pablo Cervantes (Dodge del 1954). Per la cronaca, è l'ottava volta di fila che s'impone una Studebaker, che in totale ha vinto 20 delle 27 edizioni rievocative; lontanissimi i tempi in cui si affermavano vetture europee o addirittura italiane, come in tre delle cinque edizioni storiche, due delle quali vinte dalla Ferrari (con Taruffi e Maglioli, rispettivamente nel '51 e nel '54) e una dalla Lancia, nel 1953, con Juan Manuel Fangio.



# Raid dell'Etna

Giro della Sicilia per autostoriche

e

# Raid dell'Etna Porsche Tribute

*Noi ci abbiamo messo il cuore, Voi la passione  
Grazie a tutti coloro che hanno partecipato  
ed agli sponsor che ci hanno sostenuto*

*Arrivederci alla prossima edizione*

*27 settembre - 3 ottobre 2015*

*Auguri*



# Scuderia Franciacorta Motori



## Campioni d'Italia 2014

SCUDERIA E TOP CAR  
REGOLARITA' AUTO STORICHE ACI-CSAI

### Grazie ai Soci :

Donghi Alberto  
Torri Sara Giulia  
Molgora Alessandro  
Castelli Fabiano  
Aliverti Alberto  
Passi Federico  
Turelli Mario  
Turelli Lorenzo  
Bellini Fabrizio  
Marchetti Flavio  
Bresciani Ivan  
Saporetti Marcello

Spagnoli Franco  
Spagnoli Paolo  
Belotti Stefano  
Belometti Andrea Luigi  
Parisi Giuseppe  
Coen Roberto  
Coen Andrea  
Riboldi Riccardo  
Murru Giovanni Luca  
Destro Castaniti Massimo  
Putelli Emanuela  
Gamba Alberto

Bertoli Vincenzo Massimo  
Molinari Ermanno  
Maffi Alberto  
Bortot Bortolino  
Riboli Alberto  
Molinari Massimo  
Sabbadini Paolo  
Cartabbia Paolo  
D'Orto Salvatore  
Bellini Edoardo  
Clerici Mauro  
Restelli Deborah

Manza Fabio  
Aiolfi Maurizio  
Vavassori Dorianao  
Valli Gian Antonio  
Salvi Denis  
Saottini Beatrice  
Bellini Michele  
Roversi Riccardo  
Miglioli Sara



# CHOPARD

# ARTURO MERZARIO

## A ogni giro un sorso di cola



**IL 20 LUGLIO** del 1969 l'uomo ha messo piede sulla Luna e io ho corso la gara che mi ha fatto diventare... grande. Ve la racconto dall'inizio. Sono diventato pilota ufficiale Abarth nel 1966 e sapevo meglio di chiunque altro che la nomea delle vetture dello Scorpione - performanti, spettacolari ma adatte a corse brevi - era più che fondata. Non a caso erano auto ideali per le gare in salita, lunghe di solito tra i 15 e i 30 chilometri.

Nel 1969, invece, c'è quest'idea di partecipare al Gran Premio del Mugello, appuntamento che vale per il campionato del mondo categorie Prototipi, Sport e GT. È una sfida importante contro Alfa, Ford, Lola, Porsche. Ma non è una gara di poche decine di chilometri, è una corsa lunga, impegnativa. Otto giri e 528 chilometri complessivi di strada. Strada vera, non pista, con asfalto bello, asfalto brutto, buche, tombini. A me non sembra vero e ci metto del mio a convincere Abarth.

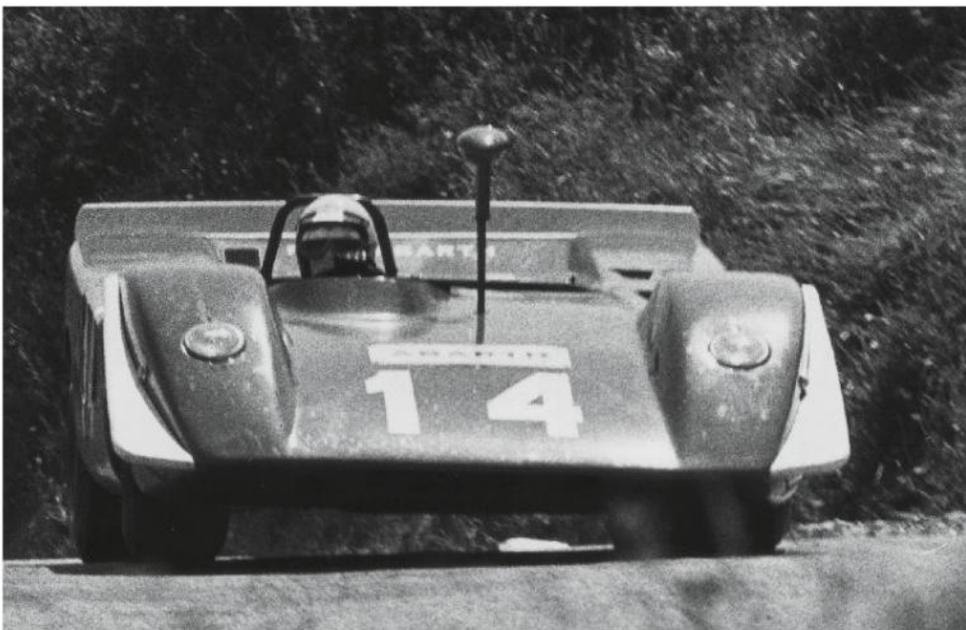
Dopo riunioni su riunioni in fabbrica, Herr Karl decide di schierare due macchine: una Sport due litri, condotta da Gij van Lennep e Johannes Ortner, e un Prototipo, la 2000 SP detta "Cuneo", affidata a me (da solo!). Per Abarth l'obiettivo è il primo posto in qualifica. Senonché succede che durante il mio giro veloce esco di strada, finisco in un campo, il pubblico mi prende letteralmente la macchina di peso e me la rimette in pista. Perdo minuti. Ciò nonostante faccio il terzo tempo, ma a Herr Karl non dico nulla: se l'avesse saputo non mi avrebbe fatto correre temendo chissà quale danno alla macchina. L'unico con cui ne parlo è Aldo, un mio amico che mi seguiva spesso nelle corse: "Se oggi ho fatto il tempo così, domani in gara do tre minuti a tutti già dopo due giri". Siccome un giro era lungo 66 chilometri, c'era un punto a metà percorso dove i team avevano una "ba-

se" per dare assistenza. Per l'Abarth c'era Tirozzi (autista del camion della scuderia e meccanico) con qualche pezzo di ricambio tra cui una ruota anteriore, una posteriore, una manciata di candele, alcuni litri di benzina. Il sabato avevo detto al mio amico Aldo: "Domani vai con Tirozzi e

tienimi in fresco una Coca Cola".

La domenica, giorno della gara, lui lo fa davvero e da metà corsa in poi, tanto è il vantaggio accumulato, a ogni giro mi fermo e mi bevo la mia bottiglietta. Correvo da solo, ve l'ho detto, per gli altri era facile rinfrescarsi nel tempo di due giri quando si davano il cambio ai box. Finisce così: vinco, anzi, stravinco con un vantaggio di quasi 3 minuti dal secondo e più di 11 dal terzo. La mia prima volta in una gara di livello internazionale.

La sera, dopo la premiazione, noi dell'Abarth siamo tutti insieme a cena. Herr Karl è felicissimo e io finalmente gli racconto dell'uscita di pista del sabato. "Vero?", fa lui. "Le ruote erano ancora attaccate, a me basta quello", gli rispondo io. E Karl, rivolto ai meccanici, con la sua parlata e il suo tipico gesto di chiudersi il viso in una mano: "... Lui matto!". Non ero il solo a esserlo, a giudicare da quello che avevano combinato sulla Luna quello stesso giorno. **R**



### Cuneo di successo

La 2000 SP era soprannominata "Cuneo" per la particolare forma della carrozzeria. Eccola in gara al G.P. del Mugello del 1969, dove Merzario si classificò primo.

MASCHIO. SENZA COMPLICAZIONI.



TAZIO NUVOLARI  
SOLO TEMPO

TAZIO NUVOLARI SOLO TEMPO è un orologio automatico in acciaio (Ø 42.50 mm) con quadrante nero e zona "perlée" su cui risaltano 12 numeri arabi luminescenti dal profilo rosso. La lunetta è caratterizzata da un inserto trattato in Pvd, con indici in rilievo. Impermeabile a 100 metri, il nuovo Tazio Nuvolari ha il fondo serrato da 8 viti, con lavorazione "perlée" sulla parte esterna ed è personalizzato con l'incisione della firma del pilota mantovano.



**EBERHARD & CO.**

*Manufacture Suisse d'Horlogerie depuis 1887*

**CORRADO LOPRESTO****Differenze culturali**

**"CORRADO**, conosci Bonbon?". A rivolgermi la domanda è Yuko Noguchi, giornalista giapponese che frequenta il nostro Paese da più di vent'anni e accompagna i collezionisti del Sol Levante nei loro eventi e acquisti. Parla benissimo l'italiano e quando c'è lei fila tutto liscio come l'olio. Non sapevo cosa rispondere, e oltretutto ero curioso di sapere chi fosse mai questo "Bonbon". Dopo qualche giorno ricevo un messaggio di Yuko con la risposta: Bonbon era... Mario Revelli de Beaumont. In quel momento è apparso tutto chiaro: avevo rilasciato un'intervista a un giornale nipponico e l'autore, probabilmente, riascoltando la nostra chiacchierata e non capendo chi fosse lo stilista a cui mi riferivo, ha chiesto aiuto a Yuko.

Risolto l'arcano con una risata, vi racconto qualcosa di più di Yuko. L'ho conosciuta a Villa d'Este qualche lustro fa. Accompagnava i giornalisti del suo Paese ed è una delle persone più buone e gentili che io conosca. Si fa in quattro per tutti. Tempo fa mi chiamò per chiedermi: "Stai facendo delle guarnizioni bianche?". "Come fai a saperlo?" chiedo. E lei: "Sono con un gruppo di giapponesi da Cicognani (il riferimento in Italia per le guarnizioni, ndr) e abbiamo visto su che cosa sta lavorando. Dato che mi è stato detto che è per un collezionista che fa solo cose un po' 'strane' ho pensato a te". Ricordate l'Alfa Romeo Giulietta Sprint del servizio di qualche mese fa? Ecco, erano per quella!

Anni fa un suo amico collezionista, Tadakazu Kojima, le chiede come può partecipare al Concorso di Eleganza di Villa d'Este. Ed eccola di nuovo rivolgersi al sottoscritto. "Che auto ha?" le chiedo. Mi elenca una serie di vetture, tra le quali l'unica degna di un palcoscenico così importan-

te è una Skyline: auto costruita dalla Prince ma con linea di Michelotti, primo esempio di vettura disegnata da un italiano per il mercato nipponico. "Bisogna puntare su questo, sperando di sensibilizzare i selezionatori. Proviamo...", le dico. Dopo qualche settimana avviso Yuko che quell'auto potrebbe interessare proprio per il suo

percorso culturale. Dopo un paio di giorni Yuko mi telefona a nome del collezionista ringraziandomi infinitamente. Mi racconta che solo all'idea di poter essere selezionato, Kojima si era messo a piangere! "Vedrai che ce la faremo", le rispondo. Arriva la data fatidica e il giapponese riceve una delle lettere d'invito più importanti del mondo tra gli appassionati di auto d'epoca. Vissuto il concorso con la commozione dell'esordio, invitiamo a casa a cena Yuko e la compagnia di giapponesi. Kojima mi porta in dono un modellino della Prince. "Bellissimo!" esclamo e rivolto a mio figlio, allora dodicenne, gli domando: "Secondo te chi ha disegnato questa macchina?". "Michelotti! - risponde Duccio - È uguale alla nostra Alfa 2000 Vignale a doppi fari". Il giapponese scoppia a piangere e si produce in una serie d'inchini formali. "Yuko, che succede?" le chiedo. E lei: "È assolutamente impensabile, da noi, che un ragazzino di 12 anni riconosca un'opera di Michelotti o di altri stilisti. Kojima è impressionato dalla vostra cultura, gli italiani sanno tutto!".

Ho raccontato tutto questo perché un ringraziamento speciale lo faccio io a Yuko, per il suo impegno sociale. In Giappone organizza una raccolta di fondi per un paesino colpito dal terremoto e poi è una volontaria di Retake Milano per la pulizia dai graffiti che imbrattano la nostra città. E qui dovremmo inchinarci noi e piangere di commozione... **R**

**Giapponesi in Italia**

La Prince Skyline di Michelotti (a lato) al Concorso d'Eleganza di Villa d'Este. Yuko Noguchi (più a sinistra), "volontaria" a Milano.



# GIANNI MAZZOCCHI

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

## Bisogna difendersi

Marzo 1964

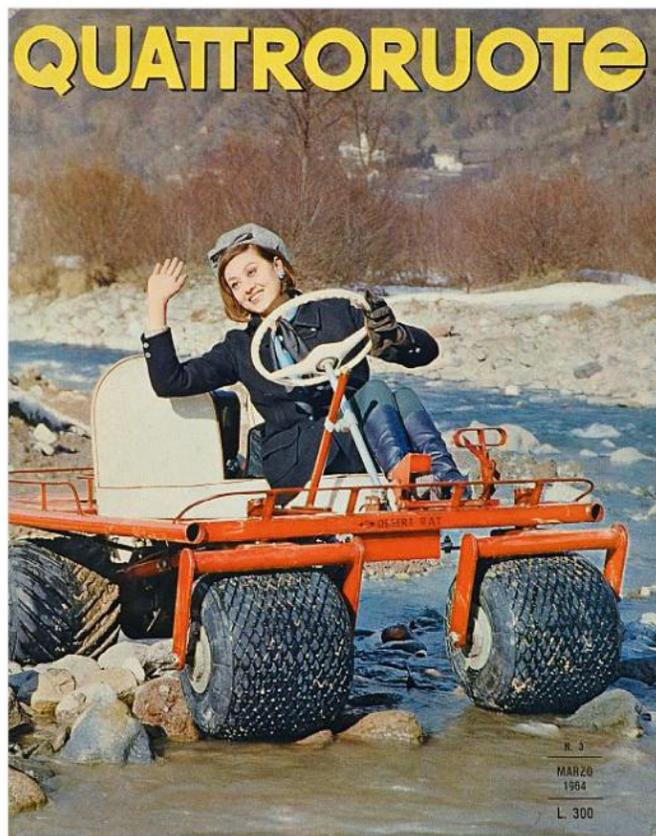
**Per molti anni**, si può dire da quando l'automobile è stata inventata, gli automobilisti hanno avuto contrasti con una burocrazia microcefala, ottusa e retrograda, e con un potere politico spesso in mano a vecchi "cattivi", che non riuscivano a comprendere quale meraviglioso strumento di libertà, di benessere e di progresso fosse l'automobile, oppure a giovani, che, forse per non essere stati in grado di comperarsi con i frutti del proprio lavoro nemmeno una utilitaria a rate, ora che potevano scorrazzare con vetture ministeriali sfogavano il loro complesso di inferiorità con provvedimenti contrari all'automobile. Ci sembrava così, negli anni passati, di trovarci già in una situazione deprecabile, tanto che c'era voluta addirittura una clamorosa manifestazione di forza come quella di Torino (12 ottobre 1958), per ottenere una riduzione di imposte sulla benzina, con la quale è stato provato che le riduzioni fiscali sono un grosso vantaggio per il fisco, e che gli interessi dei cittadini, dell'industria e dell'erario coincidono quando si favorisce lo sviluppo dell'automobilismo. Adesso però la situazione è molto peggiore. Non si tratta più di incomprensione: chi ha il potere politico si dichiara apertamente nemico dell'automobilismo, proprio perché l'automobilismo significa libertà, benessere e progresso civile. Alcuni lettori di Quattroruote

non volevano che la rivista si occupasse di politica; bene, ecco cosa succede a farsi pecora, a non voler capire che l'automobilismo va difeso proprio come una trincea, come elemento vitale della nostra libertà di cittadini. Chi non vuole difendersi dagli attuali "distruttori" che ci governano, paghi la benzina più cara, paghi maggiori bolli di circolazione, paghi nuove tasse di immatricolazione. Applauda pure chi vuol essere cieco di fronte alla rovina che ci minaccia da ogni parte; domani sarà ancora peggio: verranno ancora altri giri di vite contro l'automobilismo. Non ci si illuda che l'odio contro l'automobile si appaghi! Avete visto come erano false le promesse di Fanfani per l'autostrada Salerno-Reggio Calabria!... Ora sono bloccati i lavori per le autostrade, mentre crescono i pesi fiscali, con lo scopo dichiarato di mandare tutti a piedi, secondo il desiderio di Riccardo Lombardi, che prende a modello la circolazione di Mosca. Parliamo chiaro: siamo appena agli inizi dei provvedimenti persecutori: non si fanno più autostrade, crescono le tasse, e gli italiani dovranno forse andare a piedi, o in macchine minime, scomode e pericolose. I governanti hanno avuto la prova che, diminuita l'imposta sulla benzina, il fisco ha incassato il triplo, le industrie hanno lavorato di più e i disoccupati sono scomparsi. Gli incassi fiscali del settore automobilistico sono passati dai 250 miliardi del 1956

ai 750 miliardi del 1963; ma ora, ignorando e dimenticando questi brillantissimi risultati, con il pretesto di necessità di cassa, in realtà per ostacolare l'automobilismo delle classi più modeste, si aumentano le imposte: e questo è il primo atto di un programma che porta come conseguenze a:

- 1** aumentare il costo dell'auto a chi la usa per lavoro;
- 2** togliere la gioia di muoversi in auto a chi la usa per turismo;

- 3** fare incassare al fisco meno di quanto incasserebbe con una politica favorevole allo sviluppo dell'automobilismo;
- 4** provocare il malumore e le reazioni degli automobilisti;
- 5** fare diminuire della metà l'acquisto di nuove automobili;
- 6** mettere in gravi difficoltà le fabbriche di automobili e di accessori;
- 7** provocare licenziamenti, scioperi e disordini nei quali si inseriranno e speculeranno i partiti sovversivi.



# OTTO VOLANTE.



11AVAS WORLDWIDE

Grazie a 208, Peugeot è Campione Italiano Rally per l'**ottava volta**.

PEUGEOT RACCOMANDA TOTAL

Siamo orgogliosi di questo nuovo successo. Il nostro grazie va innanzitutto alla coppia Andreucci-Andreussi, al junior team Albertini-Mazzetti, alla squadra di tecnici e agli sponsor. Ma se siamo **il marchio estero più titolato in Italia**, è anche grazie ai tanti piloti privati che gareggiano e vincono per noi. Con tutti loro e con tutti voi vogliamo condividere la gioia per questo successo, che conferma l'eccellenza tecnologica Peugeot.



## PEUGEOT 208

MOTION & EMOTION



PEUGEOT



## Giro del mondo in Classe G

*In un folle viaggio durato 24 anni. Percorsi la bellezza di 897.000 km*

**Ci sono vetture** che non invecchiano mai. Anzi! In un mondo in cui l'automobile è sempre più declassata al rango di elettrodomestico (la compri, la usi, la butti) alcune di esse non hanno mai preteso di piacere per forza ma si sono imposte per la validità del loro progetto e, dopo tanti anni, si sono evolute quel tanto che basta per continuare a essere fedeli a se stesse, coerenti per l'eternità. E sono diventate tutto: un classico, un mito, una leggenda. È il caso della Mercedes-Benz Classe G, che quest'anno compie 35 anni di onorato servizio in listino senza eccessi e con tanto pragmatismo. Per celebrare questo successo, la Casa di Stoccarda ha deciso di lanciare la serie speciale Edition 35 su due versioni a listino: G 350 BlueTec Edition 35 e G 500 Edition 35. Oltre che del primato della longevità, la Classe G può essere fiera una volta

di più anche del suo ruolo di fuoristrada granitico, indistruttibile (a pag. 77 la Guida all'acquisto). Il settantasettenne Gunther Holtorf, la moglie Christine e la loro G300 GD, amorevolmente soprannominata "Otto", hanno infatti trascorso gli ultimi 24 anni lungo un percorso intorno al mondo pari alla distanza Terra-

Luna-Terra più altri 80.000 chilometri. "Quando, nel 1988, comprai la mia G300, ero piuttosto scettico sulla promessa fatta da Mercedes-Benz: 'Dove c'è la Classe G, c'è una strada'", racconta Holtorf. "Dopotutto, avevo già visitato vari posti del mondo e avevo già un'idea di quale percorso la macchina avrebbe dovuto



### LA "MISSION IMPOSSIBLE" IN CIFRE

- Durata:** 24 anni
- Distanza totale percorsa:** 897.000 chilometri (22 volte la lunghezza dell'equatore; la distanza Terra-Luna e ritorno più due ulteriori giri intorno al mondo)
- Distanza totale percorsa in off road:** 250.000 chilometri
- Paesi visitati:** 215
- Dogane attraversate:** 410 (fuori dall'Unione Europea)
- Totale viaggi in container:** 41
- Punto più alto raggiunto:** campo base del Monte Everest, 5200 metri di altitudine
- Punto più basso raggiunto:** Depressione del Mar Morto - Depressione della Valle della Morte, 150 metri sotto il livello del mare
- Punto più freddo raggiunto:** Irkutsk (Siberia) a -27 gradi
- Punto più caldo raggiunto:** Alice Springs (Australia) a oltre 50 gradi
- Tempo totale trascorso alla guida:** 3 anni e 6 mesi

affrontare in un giro intorno al globo". Su un totale di quasi 900.000 chilometri percorsi dal 1990 a oggi (attraverso 215 Paesi), la classe G della coppia tedesca si è misurata con oltre 250.000 km di percorsi accidentati, equivalenti a oltre 2,5 milioni di chilometri su normali strade cittadine. Senza contare le innumerevoli, e tra esse le più disagiate possibili, condizioni climatiche con cui "Otto" ha dovuto misurarsi (dal caldo rovente del deserto al freddo polare dell'Artico). L'ultima, e non meno fondamentale, terrificante fatica cui "Otto" ha dovuto sottostare è stato il peso: la spedizione di Gunther e Christine ha richiesto di caricare la macchina fino a ottenere un peso lordo di 3,3 tonnellate, 500 kg oltre il massimo consentito dalla Casa. Solo sul tetto sono stati sistemati carichi per 400 chili. La G300 GD è arrivata ai giorni nostri dopo questo allucinante record ancora in perfette condizioni: motore, trasmissione e assali non sono mai stati sostituiti.



Gunther Holtorf ha solo cambiato molle e ammortizzatori con componenti più rigidi. Prima di essere definitivamente pensionata nel museo Mercedes-Benz di Stoccarda la G300 affronterà ancora diversi chilometri di strada: nei prossimi due anni sarà portata in giro per i concessionari Mercedes-Benz di tutta Europa, in modo che possa raccontare al pubblico la sua straordinaria avventura.

**Alvise-Marco Seno**

**Unica meta i 35 anni**  
Deserti, ghiacci perenni, piste di fango e sterrati: la Classe G di Gunther Holtorf non si è fatta mancare nulla per portare a compimento il suo viaggio in occasione del 35° anniversario di questo modello.



## ↓ SCUDERIA FRANCIACORTA

### CAMPIONE D'ITALIA

Con una prova di anticipo sul calendario, vincendo a ottobre la gara di regolarità cremonese Campagne e Cascine dopo un avvincente testa a testa con l'equipaggio Spagnoli-Parisi, l'equipaggio Aliverti-Maffi su Fiat 508 Sport carrozzata da Figini ha conquistato il titolo di campione d'Italia 2014 Acì-Csai Autostoriche. La coppia Aliverti-Maffi (nella foto) ha permesso così alla Scuderia Franciacorta Motori di Rovato (Brescia) di vincere il quarto titolo italiano consecutivo di questa categoria. Il presidente della scuderia, Alberto Donghi, coordinatore di tutta l'attività sportiva, aveva già ritirato il 10 settembre la Coppa di Scuderia al XIV Trofeo Lumezzane, dove, come al solito, il team Franciacorta aveva schierato numerose importanti vetture, tra cui alcuni modelli d'anteguerra. L'edizione di quest'anno del "Lumezzane" ha visto alla partenza 138 equipaggi con 33 top driver italiani a contendersi la vittoria, che è andata a Vesco-Guerini su Fiat 508 del 1934, che hanno bissato il successo del 2013. Donghi ha ringraziato piloti, navigatori e sponsor, tra cui il Centro Porsche di Brescia, che accompagna la Scuderia Franciacorta in questa avventura fin dalla fondazione della stessa.



## ↓ CAMPIONATO GRANDI EVENTI

### A MANTOVA LA PREMIAZIONE

Il Campionato Grandi Eventi 2014 comprende manifestazioni internazionali di regolarità classica tra le più belle e famose d'Italia, come il Gran Premio Nuvolari (foto sotto), la Mille Miglia o la Coppa d'Oro delle Dolomiti. Il 15 novembre, al Museo Tazio Nuvolari di Mantova, si è tenuta la premiazione dei vincitori di questo prestigioso campionato, Alessandro Gamberini e Mirco Magni, supportati da Automobilismo Storico Alfa Romeo e dal Classic Team Eberhard, che hanno portato a casa la Tartaruga d'Oro. Secondi Giordano Mozzi e Stefania Biacca, terzi Giuliano Cané e Lucia Galliani. Il via della stagione 2015 scatterà il 22 gennaio a Madonna di Campiglio in occasione della Winter Marathon. Seguiranno il 5 marzo la Winter Race e il 16 aprile il Terre di Canossa. Info: [www.gpnuvolari.it](http://www.gpnuvolari.it)





# Dopo sessant'anni torna la Sprint

*Una nuova versione della Giulietta riprende il nome della coupé di Bertone*

**Presentata** alla stampa il 27 ottobre al Centro Sperimentale di Balocco (VC), la nuova Giulietta Sprint rende omaggio alla vettura del Biscione lanciata al Salone di Torino del 1954. Il modello di sessant'anni fa, primo di tre generazioni di Giulietta (1954, 1977 e 2010), si affianca alla 1900 Sprint e "inventa" il segmento delle coupé compatte ad alte prestazioni. Adotta il classico bialbero in lega leggera nell'inedita cilindrata "milletré". Attorno al nome di Giulietta sono state formulate parecchie ipotesi. La più accreditata conduce a un ristorante di Parigi, nell'ottobre 1950, durante una cena per la presentazione della 1900 berlina al "Mondial de l'Automobile". In quel ristorante si trova anche un principe russo decaduto, che all'epoca si era guadagnato una certa fama esibendosi nei locali parigini. Pare che proprio quella sera, di fronte al tavolo degli uomini Alfa, il principe avesse esclamato:



"Ci sono otto Romeo e non c'è una Giulietta!". Al momento di decidere il nome della nuova Tipo 750, il management della Casa milanese si ricordò dell'episodio e optò per l'azzeccatissimo nome di Giulietta. Lo stile della vettura venne impostato al Portello per poi essere messo a punto da Bertone per opera di Franco Scaglione. E per la prima volta un nuovo modello viene presentato prima come coupé e poi come

berlina. Duemila le prenotazioni, che rischiano di mandare in crisi sia l'Alfa Romeo sia la Bertone, a cui spetta la produzione delle carrozzerie. Per il lancio viene anche decisa una lotteria che mette in palio ogni mese una Giulietta a partire da gennaio 1955. Il nome Giulietta ritorna nel 1977, per il modello che va a sostituire la Giulia. Nel 1985 lascia il posto all'Alfa 75. L'ultima "incarnazione" è del 2010. All'evento di Balocco è

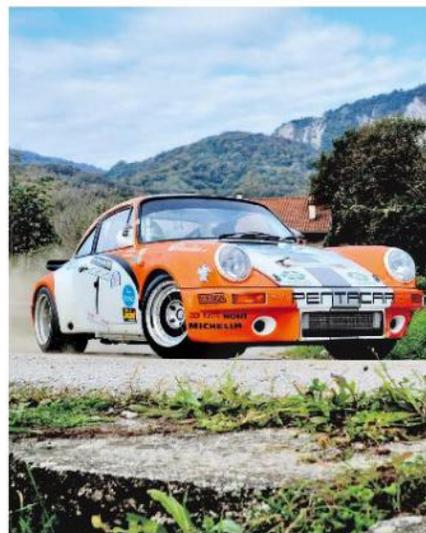
stata presentata la versione Sprint, 1.4 MultiAir Turbo Benzina da 150 CV, alla quale si affiancano cinque altre motorizzazioni. In occasione del lancio, Alfa Romeo ha realizzato la sua "Hall of Legends", nuovo sito ([www.alfaromeohalloflegends.com](http://www.alfaromeohalloflegends.com)) navigabile da desktop e da tablet con la logica del museo virtuale, con viste interattive a 360°, gallery, dettagli tecnici di ogni vettura e molte altre curiosità.

## **↓ CAMPIONATO ITALIANO RALLY AUTOSTORICHE**

### **IL TITOLO VA A MONTINI**

**Il Campionato Italiano Rally Autostoriche** si è chiuso con un duello all'ultima prova speciale, nella gara finale del calendario, il Rally Piancavallo. Il titolo di campione d'Italia è passato due volte dalle mani dei contendenti. A spuntarla sono stati Nicholas Montini e Romano Belfiore, su Porsche 911 RSR, davanti a Luigi Battistolli e a Luigi Cazzaro su Ferrari 308 GTB. Il giovane pilota bresciano, in coppia con l'esperto navigatore valtellinese, ha meritato la vittoria dopo un campionato tutto in rimonta, portando la Porsche per cinque volte sul gradino più alto del podio. Battistolli è però stato tutt'altro che fortunato: dopo che era passato in testa al rally un problema al cambio della Ferrari lo ha frenato. La prima parte del campionato era stata dominata da un altro bresciano, "Pedro", pseudonimo di Massimo Pedretti, al volante della Lancia Rally 037 del Rally Club Sandro Munari, in coppia

con Emanuele Baldaccini: alla fine, i due si sono classificati quarti, dietro a Luigi Zampaglione, in compagnia di Luigi Consiglio sulla Porsche 911 2.0 S della Scuderia Mirabella Mille Miglia. Con un finale di stagione in crescendo, il duo Montini-Belfiore, con la Porsche Gruppo 4, ha consentito al Team Bassano di festeggiare una splendida doppietta, grazie alle vittorie di campionato italiano assoluto Conduttori e del Trofeo Nazionale Scuderie, vinto per la terza volta consecutiva. Oltre al secondo raggruppamento, Nicholas Montini si è aggiudicato anche il titolo per gli "under 30", mentre Romano Belfiore è primo nella classifica "over 60". Il combattuto Trofeo A112 ha visto primeggiare per la seconda volta il perugino Giorgio Sisani e il toscano Cristian Pollini, dopo una stagione in cui si sono imposti in cinque delle sei gare in programma.





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

a cura di **Alfredo Albertini****LOTUS** CORTINA - SUNBEAM - OMEGA

## Sportive in piccola serie

*Ho avuto modo di ammirare una Opel Omega Lotus, la berlina ad alte prestazioni realizzata in collaborazione con la piccola marca inglese. Quali altri modelli di serie si fregiarono del nome Lotus?*

**Stefano Ferrucci**

L'Opel Omega Lotus (foto in alto) esordì al Salone di Ginevra del 1991 e presentava una serie di pregevoli caratteristiche, tra cui il motore, un potente sei cilindri biturbo di 3,6 litri a 24 valvole da 360 CV DIN a 5800 giri, con cambio a sei marce. La vettura era disponibile solamente nell'esclusivo colore Empire Green e si riconosceva a prima vista per gli spoiler anteriore e posteriore, per i parafranghi allargati e per le prese d'aria nel cofano destinate a raffreddare i due turbocompressori.



L'Omega Lotus raggiungeva i 100 km/h in 5,3 secondi e i 160 km/h in 11,3 secondi, spingendosi fino a 280 km/h. Prodotta per un paio di anni in un migliaio di esemplari, vale 25.000 euro. La prima berlina di serie "preparata" dalla Lotus fu invece la Ford Cortina prima serie del 1964 (sopra), derivata dalla tranquilla vettura britannica. Il motore era un quattro cilindri di 1,5 litri a due alberi



a camme in testa da 105 CV DIN sviluppato dai tecnici della Lotus. La velocità era di 170 km/h. A essa seguì, nel 1967, una seconda serie con la carrozzeria della Cortina Mk 2. La prima serie vale 32.000 euro, la successiva 20.000 euro. La seconda berlina in ordine di tempo a portare il nome Lotus è stata invece la Talbot Sunbeam Lotus del 1979 (in alto a destra), dotata di un

motore a quattro cilindri in linea a doppio albero a camme in testa di 2,1 litri con 150 CV DIN abbinato a un cambio ZF a cinque velocità. La velocità era di poco superiore ai 200 km/h. Questo modello si distinse per le sue numerose vittorie sportive, tra cui spicca il Mondiale Rally Costruttori con l'equipaggio Toivonen-Frequelein. Vale intorno a 15.000 euro.

### ↓ LUCIEN BIANCHI

## ECLETTICO ITALO-FRANCESE

*Vorrei ricordaste la figura di Lucien Bianchi, zio dello sfortunato Jules Bianchi, vittima del drammatico incidente allo scorso G.P. del Giappone.*

**Nello Caprera**

Nato a Milano nel 1934 e trasferitosi in Belgio nel 1950 per seguire il padre meccanico, Luciano (Lucien) Bianchi iniziò a correre nei rally nel 1952 passando poi alle gare in circuito. Nel 1957, nel 1958, nel 1959 e nel 1964 divenne famoso per le vittorie al Tour de France. Nel 1958 è stato pilota della Scuderia Nazionale Belga correndo anche con monoposto di F1 e arrivando sesto al G.P. del Belgio del 1960 su una Cooper. Entrò quindi nella squadra ufficiale Citroën conquistando con una DS 19 la Liegi-Sofia-Liegi. Vinse poi su un'Alpine la 500 km del Nürburgring e difese i colori Ford nel Mondiale Marche. Ma fu anche un pilota Alfa Romeo classificandosi, con la 33, primo al Mugello e terzo alla Targa Florio del 1968. L'anno successivo, dopo aver preso parte alla Londra-Sidney su una Citroën, morì a Le Mans durante le prove della 24 Ore, quando la sua Alfa 33 uscì di strada al termine del rettilineo di Mulsanne. Jules Bianchi ha come secondo nome Lucien, in ricordo del famoso zio.



### ↓ VIGNALE

## SEBRING REPLICATA

*La Maserati 3500 GT di Vignale apparsa sul numero di novembre mi ha ricordato un'altra coupé dello stesso carrozziere, realizzata però su meccanica Fiat.*

**Valerio Modigliani**

Al Salone di Torino del 1962 la carrozzeria Vignale presentò una coupé in esemplare unico su meccanica della Fiat 2300 (in alto), equipaggiata quindi con il motore a sei cilindri in linea della berlina di Mirafiori introdotta l'anno precedente. Questa proposta della carrozzeria Vignale (azienda fondata a Torino nel 1946 e in attività fino al 1974) aveva in comune alcuni temi stilistici con la Maserati Sebring (sopra), presentata pochi mesi prima. In particolare, la somiglianza tra le due vetture è evidente nella parte posteriore, che presenta un taglio verticale netto, con lo sportello del vano bagagli che si apre sino al paraurti. I fanalini, costituiti da tre elementi circolari disposti verticalmente, sono inoltre identici. Simili, infine, anche le prese d'aria sulle fiancate e la forma del padiglione.



MASERATI EGON BRÜTSCH

## Da Modena solo il motore

Al museo dell'automobile di Shanghai ho fotografato questa Maserati da corsa del 1948, denominata ESB, di cui non sono riuscito a trovare altre notizie. Di che modello si tratta?

**Massimo Presutti**

La vettura che lei ha visto in Cina (foto a lato) è in realtà una Maserati sui generis. Si tratta infatti di una monoposto da competizione il cui telaio venne costruito nel 1948 dal pilota tedesco Egon Brüttsch (foto piccola in alto), da cui l'acronimo EBS (Egon Brüttsch Stoccarda). Nato nel 1904 e scomparso nel 1988, Brüttsch si cimentò con le corse fin dal 1929, quando partecipò ad alcune gare motociclistiche. Nel 1935 egli passò alle automobili e continuò la sua carriera fino all'inizio degli anni Cinquanta,

quando decise di diventare costruttore di microcar. La EBS era equipaggiata con il motore a quattro cilindri di 1,5 litri con compressore della 4CL, da cui l'equivoco di considerarla una vera Maserati. Con questa monoposto Brüttsch partecipò, tra il 1948 e il 1949, ad alcune gare di Formula 2 in Germania, con risultati onorevoli.



**Paolo Gabrielli** Autobianchi Bianchina - 1962



**Carmelo Bottino** Fiat 126 - 1973

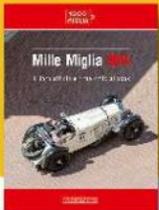
# Libreria dell'Automobile

**NOVITÀ**

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

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

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



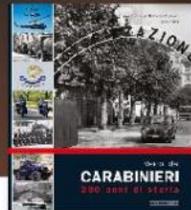
**MILLE MIGLIA 1927**  
Il Libro Ufficiale  
● € 68,00  
\* PAG: 288 - f.to cm. 24x33  
\* FOTO: centinaia a col. e in bh  
\* TESTO: Italiano



**MOMO ITALY 50 YEARS**  
1964-2014  
● € 50,00  
\* PAG: 200 - f.to cm. 26x28,5  
\* FOTO: centinaia a col. e in bh  
\* TESTO: Italiano/Inglese



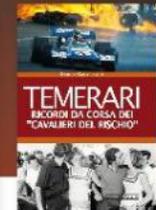
**1000 KM DI MONZA**  
1965-2008  
● € 60,00  
\* PAG: 304 - f.to cm. 26x28,5  
\* FOTO: centinaia a col. e in bh  
\* TESTO: Italiano



**VEICOLI DEI CARABINIERI**  
200 ANNI DI STORIA  
● € 48,00  
\* PAG: 256 - f.to cm. 24,3x27  
\* FOTO: centinaia a col. e in bh  
\* TESTO: Italiano



**ZAGATO MILANO**  
1919-2014  
● € 40,00  
\* PAG: 208 - f.to cm. 29x29  
\* FOTO: 268 a col. e 118 in bh  
\* TESTO: Italiano/Inglese



**TEMERARI**  
Ricordi di corsa dei  
"Cavallieri del rischio"  
● € 24,00  
\* PAG: 584 - f.to cm. 14x22  
\* FOTO: a col. e in bh  
\* TESTO: Italiano



**SOTTO IL SEGNO DEI RALLY 2**  
Storie di piloti italiani dal  
1980 ad oggi  
● € 24,00  
\* PAG: 416 - f.to cm. 14x22  
\* FOTO: a col. e in bh  
\* TESTO: Italiano  
Della stessa serie:  
**SOTTO IL SEGNO DEI RALLY 1**



**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

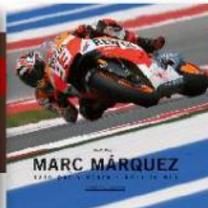
Tel 02/27301462-8 Fax 02/27301454  
(Lune/Ven 9-18)

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

*vieni a trovarci su Facebook e eBay*



**AYRTON SENNA**  
IMMAGINI DI UNA VITA  
A LIFE IN PICTURES  
● € 40,00  
\* PAG: 208 - f.to cm. 29x31  
\* FOTO: 318 a col. e 3 in bh  
\* TESTO: Italiano/Inglese



**MARC MÀRQUEZ**  
NATO PER VINCERE  
BORN TO WIN  
● € 25,00  
\* PAG: 208 - f.to cm. 25x25  
\* FOTO: centinaia a col.  
\* TESTO: Italiano/Inglese



**SUPERBIKE 2014-2015**  
Il Libro Ufficiale  
● € 19,90  
\* PAG: 176 - f.to cm. 24x27  
\* FOTO: 165 a colori  
\* TESTO: Italiano  
Disponibile anche l'edizione Inglese:  
**SUPERBIKE 2014-2015**  
The Official Book

## MANIFESTAZIONI 2015

- |                |   |
|----------------|---|
| 31/1 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 - PAD. A         |
| 20/22 MARZO    | MILANO AUTOCCLASSICA - PAD. 14                    |
| 28/29 MARZO    | REGGIO EMILIA MOSTRA SCAMBIO PAD. D STAND 757/758 |

## ★ APERTURA NATALIZIA 2014 ★

Il negozio di Milano SARÀ 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)

# RUOTECLASSICHE

GIRA E RIGIRA L'ABBONAMENTO  
CONVIENE. SEMPRE!



# 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

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

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

In più, in versione digitale:

- GRATIS fotogallery delle auto
- Condivisione dei contenuti

METTITI AL CENTRO DI UN MONDO DI VANTAGGI. APPROFITTANE!

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

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

SCONTO  
**31%**

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

# ABBONATI ADESSO!

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

oppure telefona al

Numero Verde  
**800 001199**

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

\* più versione digitale inclusa \* più € 2,90 di contributo spese spedizione (tutti i prezzi sono IVA inclusa)

UNO SGUARDO AL FUTURO

# UN'IMPROVVISA RIVOLUZIONE

Quando fu presentata nel 1957 fece invecchiare di colpo le concorrenti. Merito di un giovane designer statunitense che riuscì a creare un nuovo corso stilistico, moderno e innovativo e che anticipava i trend degli anni Sessanta. Il tutto con una meccanica sportiva: il V8 di 5,2 litri da 290 HP le faceva coprire lo 0-100 km/h in 8 secondi

Testo di **Antonello Jelitto** - foto di **Paolo Carlini**



"S

uddenly it's 1960...". Così recitava lo slogan Plymouth per il model year 1957. "Improvvisamente è il 1960..." sottolinea il grandissimo cambiamento rispetto al passato, tre anni avanti nei confronti della concorrenza. Le Plymouth erano sempre state considerate vetture tranquille, con uno stile piuttosto datato, senza alcuna velleità sportiva. Nel 1955 i nuovi modelli avevano cominciato a infrangere tale stereotipo, introducendo finalmente un potente motore V8, mentre la linea assumeva stili più moderni.

Merito dell'influenza che un giovane stilista, Virgil Exner, stava esercitando sul

design della Chrysler Corporation. Exner per il 1955 aveva firmato le nuove DeSoto, Chrysler ed Imperial, mentre Dodge e Plymouth erano frutto della sua collaborazione con altri colleghi. Quando finalmente gli fu affidato lo stile del marchio più popolare del gruppo per il model year 1957, riuscì a creare un capolavoro di modernità, equilibrio e sportività che lasciò il mondo automobilistico americano a bocca aperta.

#### NON SOLO DESIGN

La nuova Plymouth del 1957 esibiva uno stile rivoluzionario caratterizzato da ampie superfici vetrate con una linea di cintura molto bassa, da fanali anteriori incassati nei pafanghi, che per la prima volta erano alla stessa altezza del cofano, e da pinne prominenti ma non



eccessive. Il risultato era una silhouette filante e moderna, molto all'avanguardia rispetto alle proposte delle concorrenti Chevrolet e Ford. Ma le innovazioni non erano solo estetiche: il telaio infatti era stato completamente rivoluzionato grazie all'adozione di sospensioni anteriori a barre di torsione, che garantivano un'ottima tenuta di strada, di gran lunga superiore a quella delle rivali. Lo sterzo (assistito) preciso, le balestre posteriori studiate per ridurre il beccheggio e i freni maggiorati rendevano la nuova Plymouth piacevole e divertente da guidare.

La gamma di modelli era molto articolata, studiata per tutte le esigenze e le tasche. Dalla economica Plaza alla lussuosa Belvedere la scelta era davvero vasta. Al vertice si poneva la Fury, una coupé caratterizzata dal motore più potente di casa Plymouth, un 5200 da 290 ➔



#### Lifting leggero

La Fury fu introdotta nel corso del 1956 come coupé sportiva della gamma Belvedere. Nel 1957 fu completamente ridisegnata, come tutte le Plymouth. Il model year 1958 esibiva un frontale rivisto grazie all'inedita griglia sotto il paraurti e ai quattro fari di uguale diametro.



HP alimentato da due carburatori quadri-corpo, e accoppiato o a un cambio automatico a tre rapporti, o a uno manuale con overdrive. Le sospensioni erano irrigidite con balestre più dure e barre di torsione di maggior diametro. I rivestimenti erano in finta pelle beige, con la parte centrale dei sedili in stoffa lavorata con fili dorati. La Fury era disponibile unicamente in Sand Dune White, con modanature laterali e griglia in alluminio anodizzato color oro.

Inutile dire che le prestazioni erano di prim'ordine, a livello delle migliori sportive, con una velocità massima superiore a 200 chilometri orari e un'accelerazione da 0 a 100 in meno di otto secondi. Ben poche auto sul mercato potevano fare di meglio, e tutte avevano un prezzo decisamente superiore. Il successo fu ottimo, con ben 7438 esemplari prodotti. Purtroppo la fretta di avviare la produzione impedì di curare alcuni particolari, come l'allineamento dei vetri, la tenuta all'acqua e la prote-



**Una lunga attesa**

L'attuale proprietario ha impiegato due anni per scovare i rivestimenti specifici della Fury (a sinistra). Il condizionatore d'aria a centro plancia (sopra) è una licenza: si tratta di un impianto aftermarket recuperato da una Imperial del 1958. A sinistra del volante vi sono i tasti che selezionano i rapporti (tre) della trasmissione automatica TorqueFlite.



## Su strada si comportava egregiamente grazie alle sospensioni anteriori con barre di torsione e alla corretta "taratura" delle balestre posteriori

zione antiruggine. La cattiva pubblicità che ne risultò condizionò pesantemente le vendite dei modelli 1958, complice anche una forte recessione che colpì gli Stati Uniti.

Il model year 1958, proposto solo in livrea Bucksin Beige sempre con modanature dorate, differiva dal precedente per piccole modifiche estetiche. Nel frontale spiccavano la griglia introdotta sotto il paraurti e i quattro proiettori di uguale diametro; dietro l'aggiornamento riguardò solo i gruppi ottici. Lievi interventi interessarono anche l'abitacolo. Dal punto di vista meccanico venne adottata una nuova scatola guida, più precisa e robusta. Fu presentato inoltre un nuovo motore, il Golden Commando di 5,7 litri da 305 HP, che negli anni successivi venne portato a cilindrata molto maggiori (6300, 7000 e 7200), diventando uno dei propulsori più in vista nelle competizioni e desiderati fra i giovani amanti delle muscle car degli anni 60 e 70. Questo potente V8, propo-



### Abbandono e riscatto

La foto in alto documenta lo stato pietoso in cui si trovava la vettura nell'autunno del 2002, dopo trent'anni di abbandono. Il designer Virgil Exner, che nel 1957 rivoluzionò lo stile delle Plymouth, delineò una vettura dalla linea di cintura molto bassa e dalle superfici vetrate ampie. Le pinne, pur pronunciate, non sono eccessivamente invadenti.





sto come optional, era alimentato da due carburatori quadricorpo e garantiva prestazioni straordinarie, specie se accoppiato alla moderna trasmissione automatica TorqueFlite a tre rapporti, la più avanzata sul mercato. Con 5303 Fury prodotte, si può dire che le arrise un buon successo, nonostante le condizioni di mercato non fossero favorevoli.

Nel 1959 la Fury diventò una normale berlina priva di particolare appeal, disponibile in qualsiasi colore e con molti motori (sempre V8), ben lontana dal modello esclusivo del 1958.

Al top della gamma fu introdotta la Sport Fury, coupé o convertibile, con allestimenti esclusivi. Ma non era più la Fury degli anni d'oro. Nel 1960 il nome perse la sua connotazione sportiva e per la prima volta infatti accanto ai V8 fu proposto un motore a 6 cilindri in linea di 3,7 litri da 145 HP.

### RESTAURO DECENNALE

Raramente Ruoteclassiche propone due volte la stessa vettura. Ma per questa Fury del 1958 un'eccezione era doverosa. Nel numero di marzo 2003 venne presentato il ritrovamento del relitto in un campo di rottami alla periferia di Milano, dove l'auto era stata abbandonata nel 1972. Acquistata nel 1958 presso la concessionaria Italaucars di Prato da una giovane nobildonna milanese, Marina Menin, dopo un paio di anni fu ceduta a un industriale della zona, che poi nel 1964 la diede al suo meccanico. Questi la utilizzò fino al 1972 quotidianamente, rifacendo il motore e cambiando colore diverse volte.

Divenuta ormai un'auto fuori moda, che consumava tanto e bisognosa di manutenzione, venne abbandonata in un prato. Il telone da camion con cui venne coperta in breve si disintegrò, lasciando la povera Fury alla mercé degli

elementi. Negli anni molti appassionati andarono a vederla, ma tutti avevano poi desistito per lo stato miserevole in cui si trovava.

Quando nell'autunno 2002 fu finalmente acquistata da un appassionato di Milano, le condizioni erano catastrofiche. Tetto, cofano anteriore e posteriore, fianchi, pannello sotto il lunotto, fondo baule, parafiamma erano divorati dalla ruggine. Le cromature si erano dissolte e i rivestimenti, che a un primo esame sembravano decenti, in realtà si rompevano solo a guardarli. Poche le note positive: targhe e documenti originali Milano del 1958 erano presenti, consentendo la rimessa in strada dopo la radiazione d'ufficio degli anni Ottanta. Cruscotto, cielo, volante e strumentazione si erano mantenuti in buone condizioni. Nonostante i 30 anni passati nel campo, il motore e il cambio erano ancora funzionanti, seppur da rivedere completamente. Portata in ca-

La vista laterale evidenzia la modernità del disegno definito da Virgil Exner, uno degli stilisti americani di maggior talento





pannone e smontata, al proprietario sono venuti non pochi brividi al pensiero di quanto sarebbe stato complicato e oneroso il restauro, che in effetti si è protratto per oltre 10 anni. Dopo una falsa partenza con un carrozziere che non sapeva da che parte iniziare, un bravo lattoniere di Mediglia (MI) si è incaricato di rimettere in sesto la scocca, grazie anche a una Savoy del 1957 che ha donato la maggior parte dei lamierati necessari. La meccanica invece è stata revisionata presso la 2000 Motors di Torino. Il compito di riassembleare il tutto è poi stato svolto dall'American Auto Parts di Milano.

Nei dieci anni di restauro sono compresi la rottura del parabrezza, l'attesa di quasi due anni per i rivestimenti, altri due anni per rintracciare le modanature laterali in alluminio dorato, i viaggi dai demolitori americani e le lungaggini burocratiche. Ma tutto è bene quel che finisce bene. **R**

## ↓ CARATTERISTICHE

**Motore** Anteriore, longitudinale - V8  
 Alesaggio 98,8 mm - Corsa 83,7 mm  
 Cilindrata 5210 cm<sup>3</sup>  
 Rapporto compressione 9,25:1  
 Potenza 290 HP a 5200 giri/min  
 Albero a camme centrale, valvole in testa, con aste e bilancieri  
 Due carburatori quadricorpo Carter  
 Accensione a spinterogeno  
 Lubrificazione forzata coppa 5 litri  
 Raffreddamento ad acqua  
 Impianto elettrico 12 V.

**Trasmissione** Trazione posteriore  
 Cambio automatico a tre rapporti  
 Comando a pulsanti  
 Rapporto al ponte 3,31:1  
 Pneumatici 8.00x14.

**Corpo vettura** Coupé hardtop, 2 porte, 6 posti  
 Telaio a longheroni in acciaio  
 Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, barre di torsione  
 Sospensioni posteriori a ponte rigido, balestre semiellittiche longitudinali  
 Ammortizzatori idraulici telescopici  
 Barra stabilizzatrice anteriore  
 Freni a tamburo con servofreno e comando idraulico  
 Freno di stazionamento sulla trasmissione  
 Sterzo servoassistito  
 Serbatoio carburante 70 litri.

**Dimensioni e peso** Passo 2985 mm  
 Carreggiata ant./post. 1543/1505 mm  
 Lunghezza 5176 mm  
 Peso a vuoto 1592 kg.

**Prestazioni** Velocità massima 200 km/h  
 0-100 km/h in 8 secondi  
 Consumo medio 15 litri/100 km.

## ↓ IL LIBRO E IL FILM

### DIABOLICA FURY

#### Lo scrittore

americano Stephen King ha donato alla Fury imperitura memoria quando nel 1983 la scelse come inquietante protagonista di uno dei suoi romanzi più celebri: "Christine". Questo infatti è il nome di una Fury del 1958 rosso fuoco (colore non previsto d'origine) posseduta da una demoniaca presenza. Il successo dell'opera fu inoltre notevolmente amplificato dalla trasposizione cinematografica (sempre del 1983) diretta dal regista John Carpenter, nella lavorazione della quale furono utilizzate oltre venti vetture. Numerose sono state le Fury salvate dalla distruzione proprio grazie a "Christine", cui spetta il merito di aver fatto conoscere e apprezzare un modello decisamente raro.



#### Unica scelta

Nel corso del restauro sono stati montati i cerchi a raggi, un accessorio originale ma non previsto per il model year 1958. La Fury era disponibile solo con carrozzeria hardtop coupé a due porte.



SPORTIVA DA FAMIGLIA

# CORAGGIO E CERTEZZA

Coniugare il carattere Alfa con il confort richiesto da un'auto da guidare tutti i giorni pareva una missione problematica. Eppure i tecnici della Casa milanese e lo stilista Giugiaro riuscirono nell'impresa, definendo una coupé dalla doppia anima

Testo e foto di **Alessandro Barteletti**









## Raccoglie la pesante eredità della Giulia Sprint GT proponendo un felice compromesso tra piacere di guida e abitabilità

**E** una storia di sfide e responsabilità quella dell'Alfetta GT, l'ultima sportiva a trazione posteriore progettata e costruita ad Arese, che quest'anno ha compiuto i suoi primi quarant'anni. La responsabilità: essere la degna erede della Giulia Sprint GT, una delle coupé più desiderate del suo tempo. Perché era bella, veloce, e perché aveva stravinto sulle piste e sulle strade di mezzo mondo. La sfida: rispondere alle esigenze di un mercato in evoluzione che, accanto all'aggressività di una vettura sportiva, comincia a pretendere la comodità di un'auto da tutti i giorni. In altre parole, se prima era la berlina di famiglia a vincere le corse, ora è la coupé a diventare un'auto di famiglia.

Alle responsabilità, e quindi a non deludere gli automobilisti che hanno prediletto fino a quel momento le sportive del Biscione, pensano i tecnici dell'Alfa Romeo, mettendo a punto una meccanica che debutta nel 1972 sull'Alfetta berlina e che è ancora più evoluta e raffinata di quella della Giulia: il motore resta anteriore e longitudinale, come la trazione resta posteriore, ma il cambio finisce al retrotreno, dove viene adottato il ponte De Dion, per un bilanciamento dei pesi e un comportamento su strada migliori. La sfida viene invece raccolta da Giorgetto Giugiaro. Innanzitutto perché la sua mano, sotto il marchio Bertone, aveva contribuito a definire il fascino e a plasmare il concetto di coupé Alfa Romeo tracciando nel 1963 le forme proprio della Giulia Sprint GT. E poi perché sono pochi, quando si

parla di automobili, i designer ad aver dimostrato sensibilità e intuizioni sul piano pratico come lui (pensate ai successi che ha ottenuto con l'Alfasud, la Golf, la Panda).

Per soffiare anche noi sulle quaranta candeline dell'Alfetta GT, abbiamo rintracciato un esemplare ancora in grandissima forma. Si tratta di una prima serie, quindi con motore 1.8 (il tradizionale quattro cilindri bialbero del Biscione tutto in lega leggera), ma nata alla fine del 1975. Significa che ha 118 cavalli anziché 122 come i primi esemplari del 1974, riduzione di potenza studiata dall'Alfa per contenere i consumi alla luce della crisi energetica e dei problemi di approvvigionamento di petrolio di quegli anni.

### GIUGIARO VINCE LA SFIDA

Il lancio dell'Alfetta GT - dicevamo - avviene a metà del 1974, dopo una genesi lunga e a tratti sofferta. I primi bozzetti risalgono infatti al 1967 quando la meccanica di riferimento è ancora quella Giulia con motorizzazione 1750 GT Veloce. Giugiaro fa alcune proposte personali - i fari a scomparsa, le porte allungate, i tergilicristalli carenati dal cofano motore - per giungere alla fine a soluzioni più convenzionali. Ma c'è un punto che mette a fuoco subito e su cui non torna indietro: il padiglione deve prolungarsi e coprire il più possibile il volume posteriore. Solo così può garantire un'abitabilità dignitosa per quattro persone (il requisito fondamentale richiesto dalla Casa milanese) e dare una capienza adeguata al baule. Giugiaro vince la sfida, e soddisfa le richieste dell'Alfa Romeo senza tradire la sua visione e senza trascurare gli stilemi che hanno caratteriz- ➔

### Sportiva per quattro

Impronta sportiva e quattro posti comodi rappresentano l'essenza dell'Alfetta GT. Davanti al guidatore è collocato solo il contagiri, come sulle auto da corsa (foto in alto).

L'abitabilità per i passeggeri posteriori, che possono usufruire di vetri discendenti (a sinistra) è garantita dal padiglione allungato che caratterizza anche la linea della vettura con un volume posteriore piuttosto importante.



**CARATTERISTICHE**

<b>Motore</b>	Anteriore, longitudinale - 4 cilindri in linea Alesaggio 80 mm - Corsa 88,5 mm Cilindrata 1779 cm <sup>3</sup> Rapporto di compressione 9,5:1 Potenza 118 CV DGM a 5300 giri/min Coppia 17 kgm DGM a 4400 giri/min Distribuzione a 2 valvole per cilindro Due assi a camme in testa Due carburatori Weber 40 DCOE/32 (oppure Dell'Orto DHLA 40 F) Lubrificazione forzata, 5,6 litri Raffreddamento a liquido, 8 litri Impianto elettrico 12 V, Batteria 50 Ah.
<b>Trasmissione</b>	Trazione posteriore Cambio manuale a 5 rapporti Leva di comando centrale Pneumatici 185/70 HR 14 Cerchi in lamiera (in lega a richiesta).
<b>Corpo vettura</b>	Coupé 2 porte, 4 posti Scocca portante in acciaio Sosp. ant. a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, barre di torsione. Sosp. post. a ponte De Dion, molle elicoidali Barre stabilizzatrici Ammortizzatori idraulici telescopici Freni a disco (posteriori sospesi), servofreno Sterzo a cremagliera Capacità serbatoio carburante 54 litri.
<b>Dimensioni e peso</b>	Passo 2400 mm Carreggiata ant. 1360 mm - post. 1360 mm Lungh. 4190 mm - Largh. 1660 mm Altezza 1350 mm Peso in ordine di marcia 1054 kg.
<b>Prestazioni</b>	Velocità 192 km/h (in 5 <sup>a</sup> marcia) Consumo medio 10,4 litri/100 km.

**Depotenziata dalla crisi**

Nel 1975, l'anno di questo esemplare, l'Alfa decide di ridurre la potenza da 122 a 118 cavalli in risposta alla crisi energetica di quegli anni. La velocità massima (in quinta marcia) resta comunque superiore ai 190 km/h.



zato il design degli anni Settanta. Il risultato è una linea a cuneo, filante fino alla coda - che è tronca - con il parabrezza molto inclinato e il cofano posteriore "affondato" rispetto ai montanti del padiglione. Lo stilista torinese si sofferma poi su dettagli con cui dichiara che questa è e resta prima di tutto un'auto sportiva. Uno per tutti: davanti al guidatore c'è solo il contagiri, esattamente come succede ai piloti quando si calano al volante di una macchina da corsa. A proposito di piloti, fu Emerson Fittipaldi a provare nel dicembre del 1974 la vettura

per Quattroruote (una sintesi delle sue impressioni è riportata nel box qui a fianco). Curioso che il campione brasiliano, pur apprezzando la doppia anima dell'Alfetta GT, criticasse proprio la soluzione degli strumenti separati.

In quella stessa prova Quattroruote scrisse che una vettura come l'Alfetta GT avrebbe meritato di nascere in un momento più favorevole, temendo che la difficile fase storica potesse minare il successo. Ma ciò non avvenne: la produzione sarebbe durata per tredici anni, fino al 1987, sfiorando i 138.000 esemplari costruiti. **R**



## ↓ LA PRESENTAZIONE

### SULLA SPIAGGIA DI FONTEBLANDA

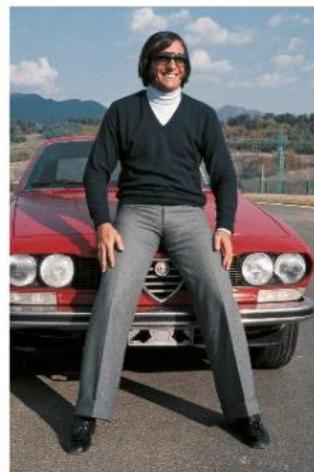
Il servizio fotografico per il lancio della vettura fu scattato nel 1974 nello scenario marittimo di Fonteblanda (Grosseto). Quarant'anni più tardi abbiamo portato l'Alfetta GT di Samanta Venezia, alfista romana di 36 anni che condivide la sua passione con il compagno Andrea Persico (e che ringraziamo), in un'ambientazione simile.



## ↓ LA PROVA DI QUATTORRUOTE

### IL GIUDIZIO DI FITTIPALDI

Alla fine del 1974, fresco del suo secondo titolo mondiale in Formula 1, Emerson Fittipaldi, collaudatore d'eccezione di Quattroruote, è chiamato a provare l'Alfetta GT sul nuovissimo circuito del Mugello. Il suo giudizio è quello che ti aspetti da un pilota di quel calibro: severo. Apprezza subito lo stile, inconfondibilmente Alfa, e lo spazio a disposizione per i passeggeri, ma critica la strumentazione separata e il volante troppo grande. Parlando delle qualità stradali, e più in particolare del motore, Fittipaldi evidenzia l'uniformità di funzionamento: "Prende i giri con facilità e sopporta bene il fuorigiri". Buone anche accelerazione, ripresa e soprattutto l'elasticità in quinta. "C'è un salto di 1000 giri tra una marcia e l'altra, giusto per una vettura di questo genere. Ottima la sincronizzazione, la manovrabilità della leva però non mi piace: c'è troppa corsa", sottolinea ancora il brasiliano. Lo sterzo è definito molto buono nell'uso normale ma in pista, a suo giudizio, non risulta abbastanza diretto. Discorso simile per i freni: "Su strada vanno bene: sono dolci e anche sensibili, quindi si può dosare bene la frenata. Ma qui al Mugello, soprattutto nei tratti in discesa e spingendo al massimo, ho avvertito qualche segno di fading sui dischi anteriori che scompare se si lasciano riposare un po'". Buono il confort: "Le sospensioni garantiscono una notevole comodità su ogni tipo di fondo. Il rumore del motore, anche quando lo si tira, non è eccessivo". Il pilota brasiliano valuta buona anche la tenuta, con un comportamento neutro su strada che diventa gradualmente sottosterzante (ma sempre gestibile) man mano che aumenta la velocità in curva. "Al Mugello, spingendola al massimo, ho notato però che l'assetto cambia sostanzialmente in discesa: in curva piana è sottosterzante (un po' troppo per i miei gusti), in discesa a causa della distribuzione dei pesi e dell'impostazione meccanica diventa sovrasterzante. In curve molto strette ho notato anche un certo rollio". In conclusione, sentenza Fittipaldi, l'Alfetta GT "pur offrendo abitabilità e confort superiori a quelli di quasi tutte le concorrenti non ha rinunciato alle caratteristiche sportive proprie delle Alfa Romeo".



LINER	<i>originale per una coupe da famiglia</i>
ABITABILITÀ*	<i>buona</i>
ASSETTO DI GUIDA	<i>molto buona - volante troppo grande</i>
STRUMENTAZIONE	<i>bella ma poco funzionale</i>
VISIBILITÀ*	<i>sofano un po' troppo alto</i>
MOTORI	<i>molto uniforme a tutti i regimi</i>
VELOCITÀ*	<i>buona</i>
ACCELERAZIONE	<i>normale</i>
RIPIESA	<i>molto elastica</i>
CAMBIO	<i>ottima la scelta dei rapporti</i>
DIVERSI	<i>adatto soprattutto a una berlina</i>
FRENI	<i>un po' deboli nell'uso sportivo</i>
CONFORTE	<i>abbastanza buono</i>
TENUTA DI STRADA	<i>un po' troppo rollio e sottosterzante</i>

*Emerson Fittipaldi '74*

# Rimane giovane con lievi ritocchi

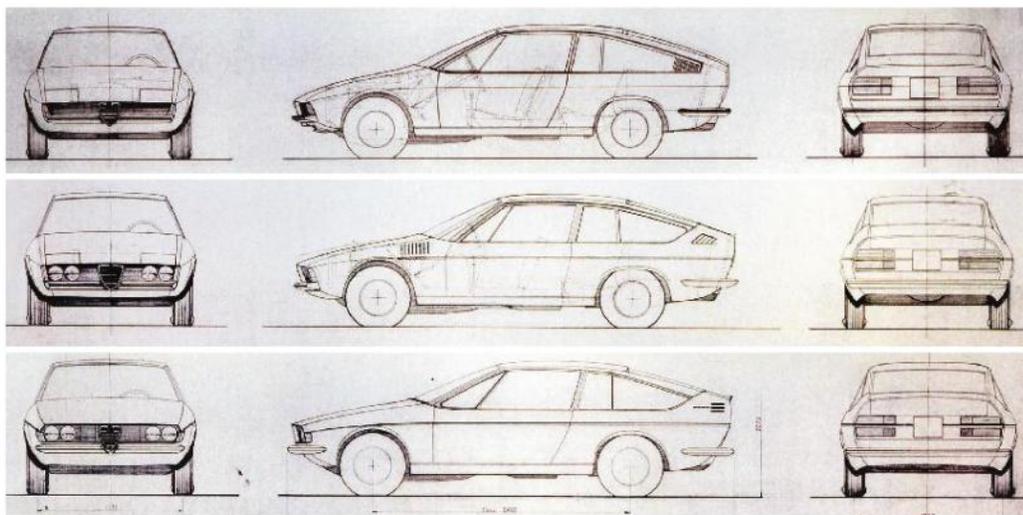
*In tredici anni sono minimi gli interventi stilistici introdotti, il più significativo dei quali riguarda l'adozione dei paraurti avvolgenti in materiale plastico. Nel 1980 debutta il V6*



## **ALFETTA GT 1.6 - ALFETTA GTV 2.0 (1976)**

Il 1976 è l'anno del primo restyling, sotto al cofano soprattutto. Dopo l'uscita di scena della Giulia GT, infatti, l'Alfetta GT abbandona il motore 1800 e adotta il 1600 (109 CV), mentre nasce la GTV 2000 (122 CV) per offrire più varietà alla gamma. Piccoli ritocchi all'estetica prevedono nuove feritoie sul frontale e, per la GTV, sfoghi dell'aria personalizzati. Nel 1978 debutta la GTV L, con motore 2 litri da 130 CV e interni più rifiniti.

## **LA GENESI**



## **PARTE COI FARI A SCOMPARSA**

I primi bozzetti firmati da Giorgetto Giugiaro risalgono al 1967, quando la meccanica è ancora quella della Giulia con motorizzazione 1750 Veloce. Il designer sperimenta soluzioni come i fari a scomparsa, porte più allungate e tergicristalli carenati dal cofano motore. Adotterà alla fine soluzioni più tradizionali, ma i punti che definisce subito - e su cui non torna indietro - sono la linea a cuneo e il padiglione prolungato per garantire un'abitabilità adeguata a tutti e quattro i passeggeri.



### GTV 2.0 - GTV 2.5 (1980)

Il restyling del 1980 introduce, secondo lo stile del nuovo decennio, la plastica. Il motore quattro cilindri rimane solo nella versione 2.0 (130 CV), ma debutta il 6 cilindri di 2,5 litri (160 CV) a iniezione, versione riconoscibile dalla caratteristica gobba sul cofano.



### GTV 2.0 - GTV 2.5 (1983)

Nel 1983 arrivano gli ultimi ritocchi, che rendono ancora più evidenti i segni degli anni 80: compare una fascia di plastica scura sulla fiancata e gli interni si arricchiscono con i più sportivi poggiatesta a rete. Le motorizzazioni restano il quattro cilindri 2.0 a carburatori e il V6 2.5 a iniezione, che escono definitivamente di produzione nel 1987.

## LE SPECIALI



### ALFETTA GTV TURBODELTA (1979)

Quattrocento unità sono l'obiettivo per l'omologazione in Gruppo 4; l'Autodelta ne cura la realizzazione montando un turbocompressore KKK e adeguando il motore con pistoni, canne cilindri e alberi a camme specifici. I cavalli sono 150.

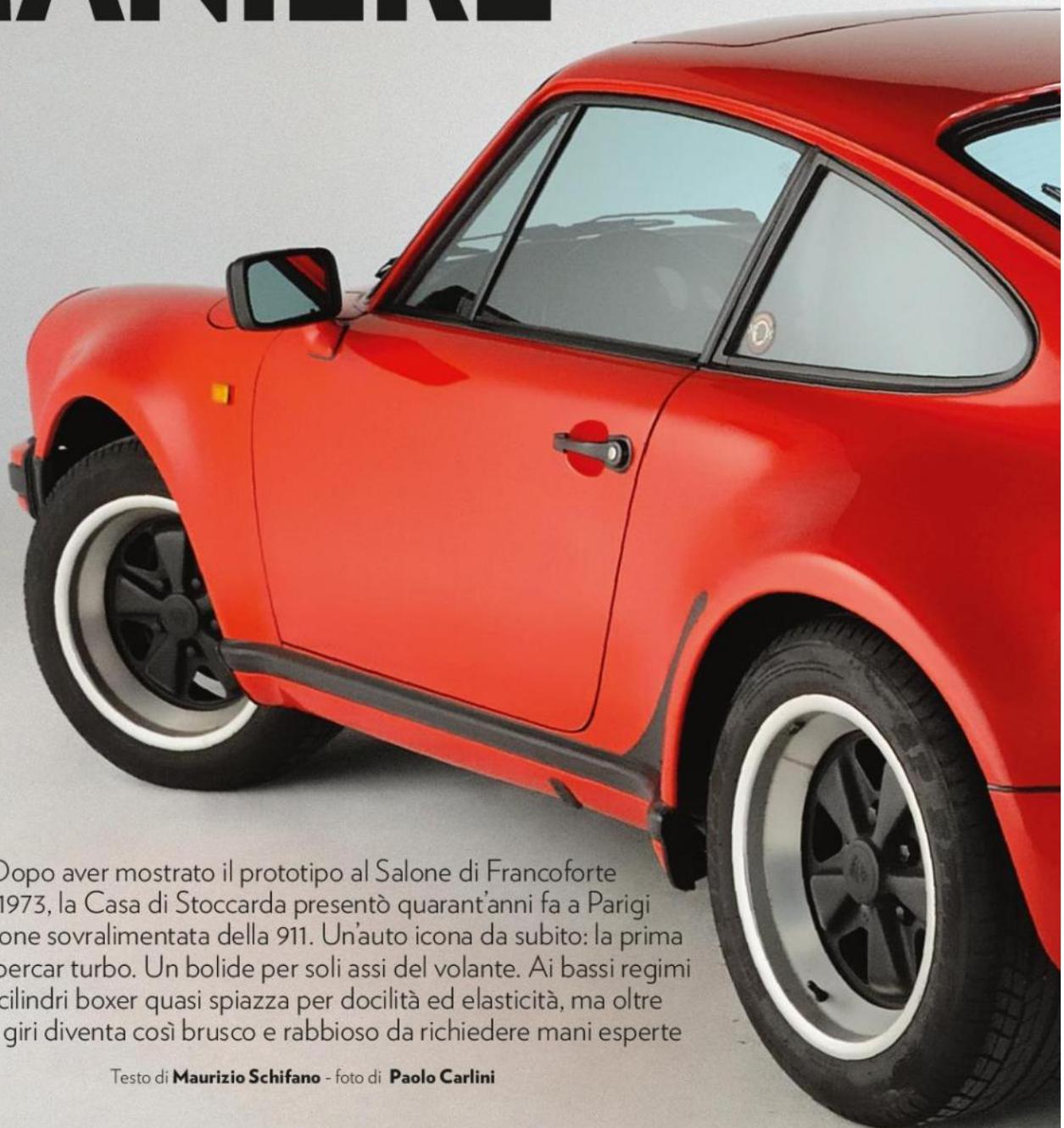


### GTV GRAND PRIX (1981)

Seicentocinquanta GTV 2.0, tutte rosse e con plastiche in tinta, danno vita nell'ottobre del 1981 a questa serie numerata. La fiancata è percorsa da una fascia scura, in tinta con i cerchi in lega. Gli stessi colori sono ripresi all'interno.

TEMPERAMENTO SELETTIVO

# CATTIVE MANIERE



Dopo aver mostrato il prototipo al Salone di Francoforte del 1973, la Casa di Stoccarda presentò quarant'anni fa a Parigi la versione sovralimentata della 911. Un'auto icona da subito: la prima vera supercar turbo. Un bolide per soli assi del volante. Ai bassi regimi il sei cilindri boxer quasi spiazza per docilità ed elasticità, ma oltre i 3000 giri diventa così brusco e rabbioso da richiedere mani esperte

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

### **Rosso relativo**

Il colore rosso, codice G1 G1, è raro per gli esemplari venduti nuovi nel nostro Paese. Difatti inizialmente questo model year 1986 fu immatricolato in Germania e fu importato in Italia nel 1990. Si noti l'alettone caratteristico della Turbo con motore di 3,3 litri, introdotto col model year 1978.

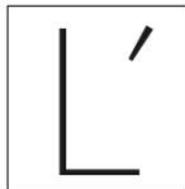


Nata per essere omologata nel Gruppo 4, la Turbo mostra tutta l'aggressività delle vetture da corsa, ma con grande stile



#### Posti di fortuna

Come su tutte le 911, i sedili posteriori (sopra), sono adatti a occupanti agili e di bassa statura, o meglio per i bagagli. Di serie gli interni in pelle (pagina a fianco, in alto). Il manometro del turbo è integrato nel contagiri (pagina a fianco, in basso).



L'insolita livrea rosso vivo di questo esemplare esalta l'aspetto già di per sé vistoso. L'inquadratura di tre quarti posteriore, l'ideale per una 911, rende poi ancora più imponente una coda inequivocabilmente racing. Siamo al cospetto della 930, come l'avevano battezzata alla Porsche per distinguerla dalle altre 911, che però in definitiva fu lanciata, al Salone di Parigi del 1974, come 911 Turbo (la produzione venne avviata ad aprile dell'anno successivo). Perché in fondo di una 911 si trattava, sebbene molto speciale, risultato di un progetto inaugurato due anni prima, con l'intento di realizzare una versione turbocompressa da omologare nel Gruppo 4.

Con un atto di coraggio, in piena crisi petrolifera, e con una notevole lungimiranza, quel progetto andò ben oltre e questa prima 911 Turbo si presentò come una versione regolarmente a listino, che via via affinata e migliorata fu costruita in oltre 20.000 esemplari: dal 1975 al 1977 con motore di 3 litri da 260 CV e dal 1978 al 1989 con motore di 3,3 litri da 300 CV; dapprima solo con carrozzeria coupé e dal 1986 anche Targa e Cabriolet. Vettura di grande impatto estetico, allora come oggi, questa Turbo impressiona per la sua larghezza, che in realtà, ai parafranghi posteriori, quelli più sporgenti, è maggiore di soli 12 cm rispetto a quella delle altre 911 dell'epoca; quanto basta per alloggiare, sia davanti sia dietro, pneumatici adeguati alle straordinarie prestazioni. Poi per l'enorme alettone, indispensabile a garantire la necessaria aderenza del retrotreno e favori-

re il raffreddamento. Ispirata alla Carrera 3.0 RS, la versione da competizione realizzata tra il 1973 e il 1974 in soli 109 esemplari e omologata nel Gruppo 3, la prima 911 Turbo è molto aggressiva, ma più elegante e curata nei dettagli.

Splendida nei colori chiari, come l'azzurro (quello dell'esemplare di copertina) e il verde acqua metallizzati, è di fatto una versione di lusso, che adotta di serie gran parte degli optional disponibili per la 911, tra i quali la plancia rivestita in pelle. Lo si nota anche dal prezzo che, al lancio in Italia, dove in genere era ordinata nera o grigio scuro metallizzato, era di ben 21.983.000 lire, quando quello della 911 base era di 11.258.000. Un prezzo giustificato anche e soprattutto dalle prestazioni, grazie alle quali, con la versione Turbo, la Porsche 911 entrò nel novero delle supercar, che nel 1975 comprendeva vetture come la Ferrari BB (23.400.000 lire), la Lamborghini Countach (23.400.000 lire) e l'Aston Martin DBS V8 (21.890.000 lire), tutte con motori di cilindrata ben superiore.

#### PRIMA SUPERCAR TURBO

Ciò grazie all'applicazione del turbocompressore, che la Porsche aveva cominciato a sperimentare nel 1969 sulla Sport Prototipo 917 e dal 1973 sulla 911 Carrera RSR da competizione. Col progetto 930, che diede origine alla prima supercar turbo di serie, preceduta solo dall'effimera BMW 2002 Turbo (1973-74), i tecnici di Zuffenhausen avevano ottenuto il massimo possibile all'epoca, in fatto di affidabilità, guidabilità e prestazioni. La cilindrata di 3 litri, la più elevata allora disponibile per un motore 911, e una sovralimentazio- ➔





**Ruotino salvaspazio**

Per aumentare la capacità del serbatoio, al posto della ruota di scorta c'è un ruotino d'emergenza (sopra). L'intercooler, introdotto col model year '78, è alloggiato nel cofano posteriore (sotto).

## L'accelerazione fulminante della prima Porsche 911 Turbo è ancora oggi impressionante



ne non esasperata come quella delle Porsche da competizione avevano favorito l'elasticità, ma l'intervento ritardato e poi brusco, tipico dei turbocompressori prima maniera, era inevitabile. L'incremento della cilindrata a 3,3 litri e l'adozione dell'intercooler, col model year 1978, portarono a un aumento notevole della potenza, ma non migliorarono di molto la trattabilità del motore. Nel 1975 e per diversi anni a seguire, la Turbo, che a dispetto degli ormai irrinunciabili dispositivi che limitavano consumi ed emissioni ruggiva, mentre le altre 911 si limitavano a ringhiare, risultò l'auto tedesca più scattante e veloce; però rimase sempre una vettura problematica e insidiosa nella guida veloce. Penalizzata, sul misto, anche dal cambio a soli 4 rapporti, lunghi.

È bastato provare il magnifico esemplare conservato del servizio, prodotto nel 1986 e quindi equipaggiato col motore di 3,3 litri, per rendersi conto dell'impegno e dell'attenzione che richiede la guida della prima 911 Turbo e del motivo per cui all'epoca negli Stati Uniti la Porsche fu condannata a pagare un pesante indennizzo per un incidente imputabile al suo comportamento insidioso, ingannevole per chi non la conosce a fondo. In realtà a bassa velocità questa vettura può essere guidata con un filo di gas, apprezzando il ruggito del suo



“flat six”; l’unico impegno, non indifferente, è quello richiesto per ruotare il volante, per via dei pneumatici molto larghi e dell’assenza del servosterzo. In compenso fino a 70 km/h non è necessario cambiare marcia, perché tirando la prima si potrebbe addirittura arrivare a 90.

### DOCILE SOTTO I 3000 GIRI

Ad andatura turistica, sotto i 3000 giri, il motore della Turbo è docile ed elastico, ma per via della sua pigrizia delude rispetto a quello della contemporanea 911 Carrera, che ha 70 CV di meno. Superati i 3000 giri, però, entra in azione il turbo e il tiro del motore si amplifica di colpo, mettendo in imbarazzo i piloti meno esperti. In rettilineo questa accelerazione da dragster, se te l’aspetti, può fare solo piacere, ma nella guida sportiva sul misto l’impossibilità di modulare adeguatamente l’acceleratore in tiro e in rilascio può portare a un’estenuante andatura a strappi.

Rispetto alle altre 911, la Turbo, per la sua doppia personalità, può indurre un senso di inadeguatezza e di frustrazione; solo con molta esperienza la si può sfruttare appieno, con grande soddisfazione, ma mai con troppa confidenza. Molti esemplari sono ancora in circolazione, spesso ben tenuti perché rispettati dai loro proprietari. Gli amanti delle sfide sono avvertiti. **R**

### Pneumatici più larghi

Con il model year 1986 furono adottati pneumatici posteriori 245/45 VR16 con canale da 9” (sotto) al posto dei precedenti 225/50 VR16 da 8”. Si noti il camber negativo, per favorire la tenuta in curva.



## ↓ CARATTERISTICHE M.Y. 1986

**Motore** Post. longitudinale - 6 cilindri contrapposti  
 alesaggio 97 mm - Corsa 74,4 mm  
 Cilindrata 3299 cm<sup>3</sup>  
 Rapporto di compressione 7:1  
 Potenza 300 CV DIN a 5500 giri/min  
 Coppia 44 kgm DIN a 4000 giri/min  
 Un albero a camme in testa per bancata  
 Iniezione meccanica Bosch K-Jetronic  
 Turbocompressore KKK 3LDZ,  
 con intercooler  
 Accensione elettronica digitale  
 Lubrificazione a carter secco, 13 litri  
 Raffreddamento ad aria  
 Impianto elettrico 12 V, batteria 66 Ah,  
 optional 88 Ah

**Trasmissione** Trazione posteriore  
 Cambio a 4 marce sincronizzate  
 Leva di comando centrale  
 Frizione monodisco a secco  
 Rapporto al ponte 4,222:1  
 Differenziale autobloccante optional  
 Pneumatici ant. 205/55 VR16,  
 post. 245/45 VR16  
 Cerchi in lega ant. 7J, post. 9J x 16”.

**Corpo vettura** Coupé 2 porte, 2+2 posti  
 Carrozzeria portante in acciaio  
 Sospensioni anteriori a ruote indipendenti,  
 bracci trasversali, barre di torsione longitudinali  
 Sospensioni posteriori a ruote indipendenti,  
 bracci obliqui, barre di torsione trasversali  
 Ammortizzatori idraulici telescopici  
 e barre stabilizzatrici ant. e post.  
 Freni idraulici a disco autoventilanti,  
 con servocomando  
 Sterzo a cremagliera  
 Serbatoio carburante 80 litri.

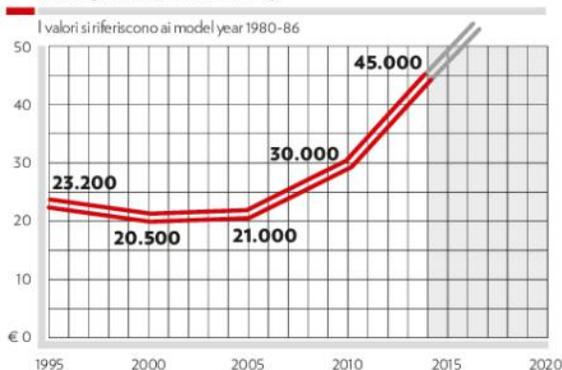
**Dimensioni e peso** Passo 2270 mm  
 Carreggiata ant./post. 1430/1500 mm  
 Lungh. 4290 mm - Largh. 1775 mm  
 Altezza 1310 mm - Peso a vuoto 1340 kg.

**Prestazioni** Velocità 260 km/h  
 Accelerazione 0-100 km/h in 5,4 secondi  
 Consumo medio 11,8 l/100 km.

# Comperatela solo se perfetta

*Gli esemplari ancora circolanti, specie quelli con motore di 3,3 litri, sono parecchi. La scelta, soprattutto in Germania, è quindi vasta. Ma attenzione a quelli non originali*

## VALORE NEL TEMPO



La 911 Turbo serie 930 ha subito una fisiologica svalutazione nei primi dieci anni dalla sua uscita di produzione. Dopodiché il suo valore ha preso a salire con andamento esponenziale. La quotazione della 3 litri, che inizialmente era risultata di un buon 15% inferiore a quella della 3,3 litri, negli ultimi anni è diventata pari. Le 3,3 litri prodotte dal 1980 inizialmente spuntavano prezzi superiori del 15% rispetto a quelli delle 3,3 litri precedenti; anche in questo caso negli ultimi anni le quotazioni si sono uniformate.

## RESTAURO

### I GUAI DEL CALORE

Molte delle Turbo serie 930 ancora in circolazione sono vetture conservate. Si tratta spesso di esemplari tagliandati dalla Casa, ma non per questo esenti da problemi meccanici. La causa dei guai per la Turbo è principalmente l'enorme calore sviluppato durante il funzionamento dell'impianto di sovralimentazione. Tale calore fa sì che col tempo i componenti dello scarico, specialmente quelli di collegamento e di fissaggio, diventino fragili; nel caso si debbano smontare per la semplice sostituzione di una guarnizione, la rottura di fascette e bulloni è perciò praticamente certa. Il problema riguarda pure gli elementi del turbocompressore e i prigionieri che fissano teste e cilindri al basamento. Lo snervamento o la rottura di questi ultimi causa la perdita di compressione del motore, evidenziata da un caratteristico soffio. Un altro problema riguarda l'iniezione K-Jetronic, particolarmente sensibile alle lacche formate, per via del calore, dai coloranti contenuti in certe benzine verdi; ciò provoca malfunzionamenti e difficoltà di avviamento.

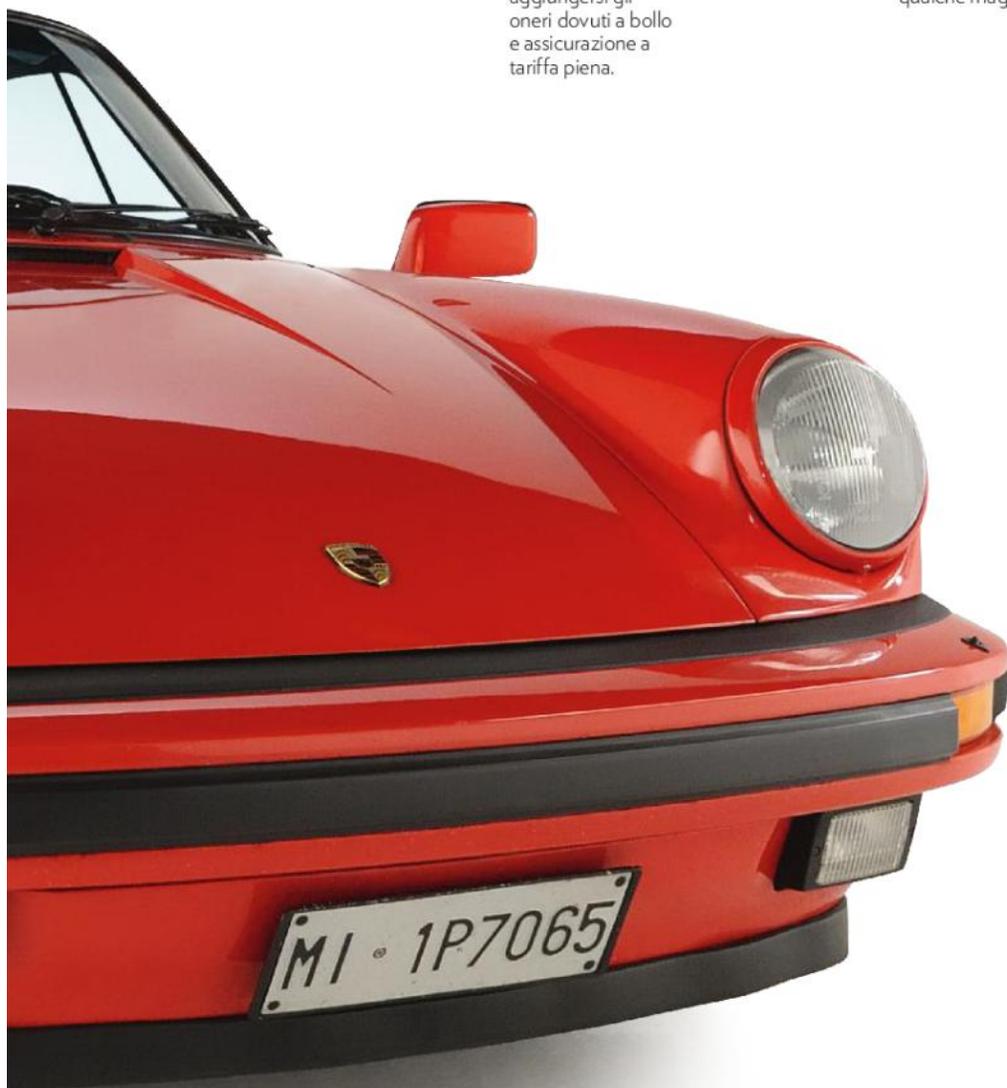
Si ringraziano per la consulenza l'Officina Girola di Saronno (VA) e l'esperto di Porsche 911 Carlo De Bernardi.





## LA PAGELLA

Fascino	Prezzo	Costo di gestione	Uso quotidiano	Affidabilità	Ricambi	Attività dei club
****	***	***	***	****	*****	*****
Il suo ruggito cupo è rimasto nella memoria e nel cuore di ogni vero porschista. Come il suo comportamento scorbutico, che richiede una guida coraggiosa e di grande sensibilità.	I contenuti tecnici e le prestazioni di questa fantastica supercar, assieme a una sicura rivalutazione futura, rendono adeguata l'attuale quotazione, sensibilmente più elevata rispetto a quella di pochi anni addietro.	Gli interventi di manutenzione potrebbero non essere molto frequenti, ma sono comunque molto onerosi. Tuttavia il consumo non risulta proibitivo. A tutto ciò, per gli esemplari che hanno meno di trent'anni, possono aggiungersi gli oneri dovuti a bollo e assicurazione a tariffa piena.	Come tutte le 911, la Turbo è abbastanza comoda per essere una supercar, e in teoria, andando piano, potrebbe anche essere un'auto da usare tutti i giorni, pure in città. Ma ne vale la pena?	Fatti i debiti controlli, su una vettura che ha pur sempre una certa età, la meccanica Porsche non dà in genere grossi problemi. Un lungo fermo o, all'opposto, un uso sportivo intenso potrebbero però far emergere qualche magagna.	Porsche Classic assicura la reperibilità di tutti i ricambi necessari, realizzati oggi in base alle specifiche originali, spesso dai fornitori storici. Questo per tutti i modelli usciti di produzione da almeno dieci anni.	Le Porsche classiche sono accolte con favore da ogni sodalizio. Nel nostro Paese, per questo modello il principale riferimento è il Registro Italiano 911 e 912, gestito dal Porsche Club.



## NE HANNO SCRITTO

**Quattroruote**, settembre 1980, Prova su strada Porsche 911 Turbo.

**Quattroruote**, aprile 1988, Top Car Porsche 911 Turbo Cabriolet.

**Ruoteclassiche**, maggio 2005, Storia e prova Porsche 911 Turbo 1976.

**Ruoteclassiche**, maggio 2009, Storia e prova Porsche 911 Turbo Cabriolet 1988.

**Porsche Turbo - The full History of the race and production cars**, MBI Publishing Company, 2000, autore Peter Vann, testo in inglese, 162 pagine, 39,95 dollari, online.

**Porsche 911 - Il mito di Stoccarda**, Giorgio Nada Editore, 2013, autori Paul Frère e Tony Dron, testo in italiano, 560 pagine, 78 euro.

## VITA DI CLUB

### Porsche Club - Registro Italiano 911 e 912

[www.rip911.it](http://www.rip911.it)

Fondato nel 2005 e ufficialmente riconosciuto da Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, si occupa di censire le 911 e 912 storiche e classiche, ovvero quelle appartenenti ai model year che abbiano superato i vent'anni. Tra i servizi riservati ai soci possessori di tali vetture c'è la verifica tecnica, che porta all'emissione, da parte di Porsche Italia, del Certificato di Autenticità.

**A TEST A TEST** FIAT 8V SUPERSONIC GHIA (1953) - JAGUAR XK 120 SUPERSONIC GHIA (1954)

LE AERODINAMICHE DI SAVONUZZI

# GOCCE D'ACQUA

Sotto forme identiche nascondono meccanica e temperamento molto diversi: nervosa e aggressiva la Jaguar, forte del suo 6 cilindri in linea da 220 CV; più tranquilla e confortevole la Fiat, mossa da un V8 con 105 CV. Vederle insieme è un evento rarissimo

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





N

on state vedendo doppio e non noi non siamo a tal punto impazziti da mettere a confronto quelle che a prima vista sembrano due sportive assolutamente identiche tra loro. In realtà sotto la medesima carrozzeria si celano due vetture molto diverse, per carattere, tecnica e dimensioni.

La colpa di tutto questo, e non potrebbe essere diversamente, è di un italiano: Giovanni Savonuzzi, ferrarese, classe 1911. È lui che, dopo una laurea in Ingegneria al politecnico di Torino, nel 1939 entra in Fiat Aviazione, per approdare in Cisitalia nell'immediato dopoguerra. Savonuzzi è un ingegnere atipico, perché riunisce in sé anche le doti di stilista: un

abile disegnatore, capace di combinare nelle sue creazioni stile e necessità tecniche e aerodinamiche. Proprio in virtù di questo talento, nel 1947 disegna la linea della Cisitalia 202, una vettura così innovativa da stabilire le linee ed i volumi di riferimento del cosiddetto stile "Gran Turismo all'italiana". Savonuzzi è affascinato dagli aerei e dalla corsa allo spazio, argomento in quegli anni al centro dell'attenzione, e questa fascinazione si esprime nei suoi disegni.

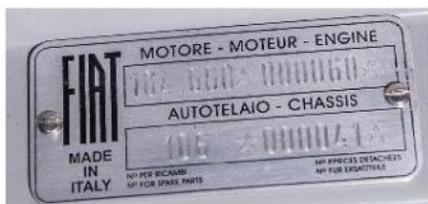
Nei primi mesi del 1953 propone alla carrozzeria Ghia, di cui diventerà direttore generale nel 1954, un nuovo disegno, dalle incredibili forme, chiamato Supersonic. La carrozzeria torinese, fondata nel 1919 da Giacinto Ghia, ha un'ottima reputazione ed il suo nome è legato all'allestimento di prestigiose automobili →

Savonuzzi infonde nella Supersonic  
numerosi tratti stilistici presi  
dal design aeronautico, una moda  
che spopolava negli States  
dalla fine degli anni Quaranta



**Conta fino a tredici**

Gli esemplari di Supersonic allestiti da Ghia sono tredici: uno con meccanica Alfa Romeo 1900, otto su base Fiat 8V, tre su Jaguar XK 120 e uno su meccanica Aston Martin DB2/4. In queste pagine è ritratta la 8V telaio #000041, che ha trascorso gran parte della sua esistenza negli Stati Uniti.



→ sia di lusso sia sportive. Dopo le distruzioni della guerra e la morte di Ghia, la carrozzeria è arrivata, tramite Boano, nelle mani di Luigi Segre, che individua subito le potenzialità del progetto stilistico di Savonuzzi e allestisce una Supersonic su meccanica Alfa Romeo 1900 preparata da Conrero per disputare la Mille Miglia con l'equipaggio svizzero R.Fehlman-G. Veuille. La vettura è splendida, ma non finisce la gara: si deve ritirare a causa di un'uscita di strada dopo poche centinaia di chilometri. Dell'auto non resta molto: Conrero salverà il telaio e la meccanica, ma la scocca è da buttare. Il design dell'auto però, che tra l'altro era stata esposta al Salone di Torino dell'aprile del 1953, ha colpito la fantasia di tutti e il progetto Supersonic non muore, anzi, trova un nuovo importante sviluppo.

### IN FIAT PUNTANO SUI CARROZZIERI

Nel 1952 infatti è apparsa sulla scena la Fiat 8V, nata dall'estro di Giacosa. Questa berlinetta sportiva equipaggiata con un motore V8 di 2 litri da 105 CV si pone come candidata ideale a vestire la carrozzeria "jet" di Savonuzzi. Le vendite della 8V inoltre non sono all'altezza delle aspettative e la Fiat si mostra ben lieta di fornire gli autotelai a carrozzieri esterni. La Ghia intravede dunque l'opportunità di realizzare una sportiva esclusiva per il promettente mercato americano, al quale peraltro avrebbe un accesso agevolato grazie ai contatti con la

Chrysler e in particolar modo con Virgil Exner, entrato nel centro stile della Casa americana nel 1949 per poi assumerne la direzione nel 1953. Alla Ghia quindi viene avviato l'allestimento di otto Supersonic su base 8V. Una di queste, telaio #106 000041, motore #104.000 000060, carrozzeria #804, è la nostra protagonista. Esposta al Salone di Parigi del 1953 in un'elegante livrea bianca con interno in pelle blu, subito dopo l'importante rassegna motoristica viene venduta a Henry Lauve, chief designer della Styling Section General Motors; nella famiglia Lauve la 8V rimane fino al 1991. Alla fine degli anni Novanta passa nelle mani dell'attuale proprietario, un collezionista svizzero che, come vedremo a breve, non si è accontentato di una sola Supersonic. Ma facciamo ancora un passo indietro

Accanto alle Fiat 8V Segre prova a individuare altri sbocchi e accetta con piacere di allestire tre Supersonic su base Jaguar XK 120. L'ordine per due di loro arriva dall'importatore Jaguar per la Francia, la Royal-Elysées di Parigi, per conto di Malpelli, un imprenditore di Lione che le richiede di diverso colore e con piccole differenze stilistiche e meccaniche. Quella identificata dal telaio #679768 (e carrozzeria #J1771), in livrea bordeaux, è equipaggiata col motore #W 5162-8, elaborato da Conrero: valvole più grandi, camme modificate, un esclusivo collettore d'aspirazione e tre carburatori Weber in luogo dei due tradiziona- →

## ↓ CARATTERISTICHE

**Motore** Anteriore, longitudinale - V8 di 70°  
 Alesaggio 72 mm - Corsa 61,3 mm  
 Cilindrata 1996 cm<sup>3</sup>  
 Rapporto di compressione 8,5:1  
 Potenza 105 CV a 6000 giri/min  
 Coppia 14,6 kgm a 3600 giri/min  
 Distribuzione ad albero a camme in testa  
 Due carburatori Weber 36 DCF3  
 Lubrificazione a carter umido  
 Raffreddamento a liquido  
 Impianto elettrico 12 V, batteria 35 Ah.

**Trasmissione** Trazione posteriore  
 Cambio manuale a 4 marce  
 Frizione monodisco a secco  
 Pneumatici 165 x 400.

**Corpo vettura** Coupé, 2 porte, 2 posti  
 Telaio a longheroni tubolari  
 Sospensioni a 4 ruote indipendenti, quadrilateri, molle elicoidali  
 Ammortizzatori idraulici  
 Freni a tamburo  
 Serbatoio 65 litri.

**Dimensioni e peso** Passo 2400 mm  
 Carreggiata ant./post. 1290 mm  
 Lunghezza 4130 mm - Larghezza 1560 mm  
 Peso kg 950.

**Prestazioni** Velocità massima 205 km/h.



### Eleganza sportiva

L'abitacolo risulta ben più lussuoso e curato rispetto a quello della Fiat 8V di serie, decisamente più spartano. Il motore invece è rimasto conforme alle specifiche della Casa.



**Nel solco della tradizione**

La plancia e la strumentazione della XK 120 esibiscono un'impostazione stilistica decisamente classica, in netto contrasto con il disegno originale e futuristico di quelle della 8V. Sono sopravvissute solo due delle tre XK 120 Supersonic costruite.



## La Jaguar si distingue a colpo d'occhio per la presenza dei paraurti; inoltre è di ben 40 cm più lunga



li SU. La potenza erogata sale dai 160 CV d'origine a 220. È lei la seconda protagonista di queste pagine.

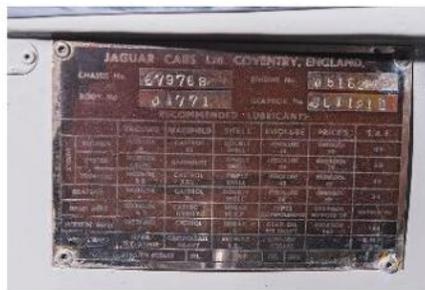
Prima della consegna è esposta al Salone di Parigi e al London Motor Show del 1954 e partecipa ai concorsi di eleganza di Montreaux e di Cannes. Malpelli non ritirerà mai la macchina, che resta a carico della Royal-Élysées, che la targa 69 BJ 75 e, dopo poco, 66 BJ 75. La Jaguar rimane a Parigi fino al 1969, quando l'importatore cessa la collaborazione con la casa madre e la vende. Dopo un paio di proprietari, finisce da Roland Urban, esposta nel suo museo di Monthéry dedicato alle Jaguar con carrozzerie speciali.

Nel 1994 viene acquistata da un altro collezionista francese, Jean Claude Ferchaud, che la restaura, la porta a vincere il primo premio al Concorso di Eleganza Louis Vuitton di Bagatelle del 1996 e la guida per circa 10.000 chilometri prima di venderla all'asta nel 2007, quando la Jaguar entra nella collezione del nostro appassionato svizzero, incrociando il suo destino con quello della Fiat. "Sono sempre stato innamorato della Supersonic - dice l'attuale proprietario - una vettura straordinaria nel suo concetto stilistico, che ha influenzato in modo importante il design degli anni successivi, sia in Europa sia in America".

### LAPPARENZA INGANNA

Seppure quasi uguali all'apparenza, come accennato le due Supersonic sono in realtà diverse nel carattere. La Fiat è più confortevole e molto meno sportiva; la Jaguar ha più del doppio dei cavalli e, anche se pesa qualcosa in più, è più nervosa e aggressiva. Per adattarsi alle diverse misure dei telai, le due auto hanno mi-

sure differenti: se la Jaguar risulta più grande in ogni dimensione, la Fiat si rivela più convincente perché meglio proporzionata. Difficile vederle insieme considerando che la Jaguar, che ha una percorrenza esigua, esce lo stretto indispensabile. Nel 2014, però, la XK 120 è tornata in Francia in occasione del concorso di Chantilly. La 8V, invece, viaggia di più, anche perché assicura un livello di confort più elevato. Esiste un'altra "diversa" Supersonic, quella su meccanica Aston Martin DB2/4: "Ci ho pensato tanto e quando è andata all'asta l'ho valutata con attenzione. Tuttavia ho desistito perché il prezzo richiesto era eccessivo, soprattutto considerando il livello del restauro, non eseguito secondo i miei standard". Altrimenti, chissà, oggi avremmo anche potuto credere di vedere tripla. **R**

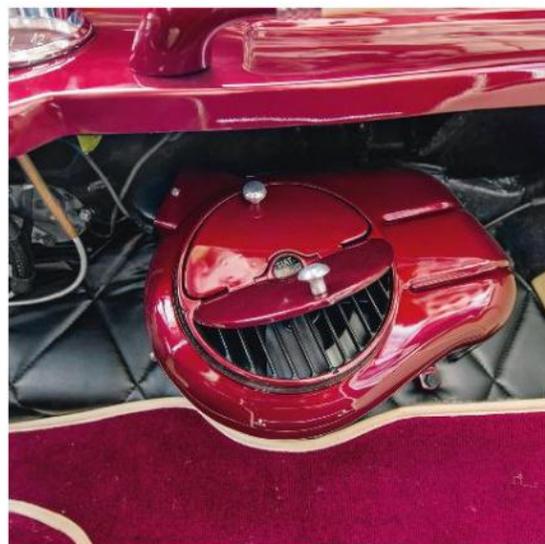


### Lo zampino di Conrero

Ben in vista i tre carburatori Weber che alimentano il motore della XK 120 modificato da Conrero (in alto, a destra). L'incremento di potenza è notevole: dai 160 CV d'origine a 220. La Fiat 8V è equipaggiata con impianto di riscaldamento, montato sotto la plancia (a destra).

### ↓ CARATTERISTICHE

<b>Motore</b>	Anteriore, longitudinale - 6 cilindri in linea Alésaggio 83 mm - Corsa 106 mm Cilindrata 3442 cm <sup>3</sup> Potenza 220 CV a 5500 giri/min Distribuzione a doppio albero a camme in testa Tre carburatori doppio corpo Weber 40 DCO3 Impianto elettrico 12 V.
<b>Trasmissione</b>	Trazione posteriore Cambio manuale a 4 marce Frizione monodisco a secco Pneumatici 6.00 x 16 Cerchi a raggi da 16".
<b>Corpo vettura</b>	Coupé 2 porte Telaio a longheroni scatolati, con traverse di rinforzo Sospensioni ant. a ruote indipendenti; Sospensioni post. a trave rigida Freni a tamburo Girling Serbatoio carburante 60 litri.
<b>Dimensioni e peso</b>	Passo 2590 mm Carreggiata ant./post. 1295/1270 mm Lunghezza 4530 mm - Larghezza 1610 mm Peso kg 1377.
<b>Prestazioni</b>	Velocità massima 214 km/h Accelerazione 0-100 km/h in 9,7 secondi.



**FUORI TEMPO MASSIMO**

# ESPERIMENTO TRE VOLUMI

Con la coraggiosa carrozzeria a due volumi, la Gamma berlina non ebbe grandissimi consensi. Così, a Chivasso provarono a realizzarne una variante con l'aggiunta del bagagliaio separato dall'abitacolo. Un'alternativa alla Scala, mai vista sinora e che arrivò però troppo tardi. Quando la Thema era già in fase di progettazione avanzata

Testo di **Marco Di Pietro** - foto di **Paolo Carlini**



**L**a storia della Lancia Gamma è nota a tutti gli appassionati: nella seconda metà degli anni Settanta fu la nuova ammiraglia destinata, almeno nelle intenzioni, a rinverdire i fasti dell'Aurelia e della Flaminia. Il progetto prese origine all'indomani dell'ingresso di Fiat nella Casa di Chivasso, anche se i tecnici discutevano dell'erede della Flaminia (uscita dai listini nel 1970) già a metà degli anni Sessanta. Come per ogni Lancia che si rispetti, doveva essere una vettura dotata di grande originalità. A partire dalla meccanica: la trazione sarebbe stata anteriore, mentre per il motore si pensò a un'evoluzione del "boxer" 4 cilindri della Flavia oppure, in alternativa, a un V6

derivato da quello delle precedenti ammiraglie Aurelia e Flaminia, opportunamente rivisitato. Tutte le concorrenti, in particolare le tedesche che già all'epoca dominavano il mercato, avevano la trazione posteriore e motori a sei cilindri. Con l'arrivo di Fiat si valutò pure l'utilizzo del V6 Dino. Prevalse una posizione di compromesso e venne scelto di progettare un nuovo "boxer" 4 cilindri, tutto in lega leggera. Due le cilindrata: 2 litri (soprattutto per il mercato italiano) e un 2,5 litri (per i clienti esteri).

### SCELTA CORAGGIOSA

Ma la vera esclusiva della Gamma stava nella carrozzeria: un'originalissima due volumi disegnata da Pininfarina, che si ispirava al prototipo Berlina Aerodinamica BMC 1800 del 1967. Anche questa una soluzione decisamente

controcorrente: soltanto Rover e Citroën ebbero il coraggio di proporre un'ammiraglia a due volumi, l'inglese SD1 (svelata nel 1976), e la francese CX, che precedette la Gamma di un paio d'anni. E la leggera similitudine tra CX e Gamma non è casuale: nei primi anni Settanta tra la Casa francese e il gruppo Fiat vi era un accordo di collaborazione (poi naufragato) che diede origine a un unico progetto di serie, il veicolo commerciale Fiat 242. Secondo gli intenti, la nuova ammiraglia Citroën e quella della Lancia avrebbero sfruttato alcune sinergie.

La Gamma non ebbe successo: fu prodotta in soli 15.272 esemplari fino al 1984, più 6789 coupé. Quest'ultima aveva una linea a tre volumi decisamente più moderna e gradevole, frutto anch'essa della matita di Pininfarina (che ne curava anche la produzione, mentre la ber-

### Sfida stilistica

La Gamma Elaborazione 3V è, con tutta probabilità, la proposta alternativa del Centro Stile Lancia alla Scala di Pininfarina, la tre volumi derivata dalla Gamma Coupé presentata al Salone di Parigi del 1980. Quasi sicuramente questi due studi furono pressoché contemporanei.



## Privo di spunti stilistici di particolare originalità, questo prototipo evidenzia però una certa eleganza

La Lancia usciva dagli stabilimenti di Borgo San Paolo). Ad affossare la Gamma provvede anche la nomea di auto poco affidabile. Il difetto maggiore riguardava la cinghia di distribuzione, che in fase di progetto non era stata dimensionata correttamente (era il primo "boxer" Lancia senza catena). Il problema venne risolto poco tempo dopo l'inizio della produzione, ma la fama negativa accompagnò la Gamma per tutta la vita.

Ai difetti stilistici, invece, non si pose rimedio. Anche se, con la collaborazione di Pininfarina, furono realizzati diversi prototipi. Il più famoso dei quali fu la Scala, una splendida berlina a tre volumi che debuttò al Salone di Parigi del 1980. Non entrò mai in produzione: alla Lancia si pensava già a un progetto interamente nuovo, che sarebbe diventato la Thema. Questa sì, fu una vettura dal successo clamoroso. Ma anche verso la fine della produzione

della Gamma, gli stilisti della Casa di Chivasso non smisero di lavorarci sopra.

Quello che vedete in queste pagine è il prototipo Elaborazione 3V. Un esemplare unico realizzato sulla base della Gamma 2.5 i.e. in un periodo imprecisato tra la fine del 1980 e l'inizio del 1983 (per logica, è più facile che sia stato costruito nel 1980-81, poiché nel 1983 la successiva Thema era già in fase avanzata di collaudo) e perfettamente funzionante ancora oggi, dopo un restauro eseguito nelle officine di Mirafiori in cui vengono accudite tutte le auto della Collezione Lancia.

### PRONTA PER LA PRODUZIONE

Vista posteriormente la 3V assomiglia abbastanza alla Trevi, versione a tre volumi derivata dalla Beta: è molto probabile che i progetti di "trivolumizzazione" della Beta e della Gamma siano stati realizzati quasi in parallelo.

Come accennato, nella 3V tutto funziona alla perfezione, dal climatizzatore alla strumentazione e agli accessori elettrici. Il prototipo infatti era destinato fin dall'inizio a essere utilizzato per numerose prove. Tant'è che fu regolarmente immatricolato con targa Torino W86687 (la targa risale al 1983 e quindi è con ogni probabilità successiva al periodo di costruzione). Pare che, a turno, tutto il management Lancia l'abbia avuto a disposizione per parecchi mesi. Infatti il contachilometri segna una percorrenza di 55.000 km. Segno che la Elaborazione 3V doveva aver ottenuto il gradimento della dirigenza della Casa di Chivasso. Peccato che sia giunta troppo tardi: negli anni Ottanta i tecnici della Lancia erano già impegnati sulla Thema (presentata al Salone di Torino del 1984). Eppure, con poche modifiche alla catena di montaggio avrebbe potuto tranquillamente entrare in produzione. A differenza della Scala



### Piena efficienza

La Gamma 3V (sopra) funziona ancora oggi perfettamente ed è stata messa a punto dallo staff di Collezione Lancia appositamente per il nostro servizio.





**Pensata per contenere i costi**  
La 3V è del tutto simile alla berlina di serie fino alle porte posteriori comprese. Le differenze riguardano solo i lamierati della coda e la parte posteriore del padiglione. Si comprende l'esigenza di ridurre al minimo le modifiche nell'ottica di un'eventuale produzione di serie.

## LA BERLINA DI SERIE

### L'INIEZIONE ARRIVA NEL 1980

Nel giugno del 1976 la Lancia presentò la Gamma, innovativa berlina a due volumi. Era equipaggiata con un inedito motore a 4 cilindri contrapposti con monoblocco e teste in lega leggera. Due le cilindrata: 1999 cm<sup>3</sup> (120 CV) e 2484 cm<sup>3</sup> (140 CV). Nel 1980 giunse la seconda serie (foto in basso): la novità più significativa riguardava il propulsore 2,5 litri a iniezione elettronica (140 CV), che affiancava i precedenti. Esteticamente spiccavano la nuova calandra, la presa d'aria anteriore e i pneumatici ribassati; rivisti anche gli interni. Uscì di produzione nel 1984.



## LA SCALA DI PININFARINA

### OCCASIONE MANCATA

Il carrozziere torinese nel 1980 presentò un prototipo di berlina a quattro porte strettamente derivata dal punto di vista stilistico dalla Gamma Coupé di serie. La vettura ottenne ampi consensi e "conquistò" la copertina del numero di ottobre di Quattroruote. Lunga 4,65 metri, larga 1,73 e con un passo di 2,67, la Scala (identificata dal numero di telaio 99789) non ebbe purtroppo alcun seguito. Nel 2007 è stata riportata in Italia dopo un lungo soggiorno in Gran Bretagna.



➔ che, per entrare in listino, avrebbe necessitato di investimenti ingenti per la modifica della catena di montaggio, visto che la sua scocca era un collage tra quella della coupé e della berlina. Comunque il successo di critica e di pubblico ottenuto dalla Scala aveva fatto sorgere da più parti la richiesta di tradurla in un'auto di serie, richiesta ufficializzata persino da Quattroruote sulle colonne del giornale. Chissà, forse avrebbe potuto cambiare il corso della storia...

La Elaborazione 3V è meno appariscente della Scala, perché derivata dalla berlina (la Scala, invece, stilisticamente prende origine dalla Gamma Coupé), ma comunque gradevole. Il terzo volume, ossia il bagagliaio, è per-

Realizzata sulla base della Gamma berlina 2<sup>a</sup> serie, non era un semplice studio di stile, ma una vettura funzionante in tutto e per tutto



fettamente integrato nella linea della carrozzeria. Il lunotto, piuttosto verticale, ha la stessa forma (ma dimensioni maggiori) di quello della Beta Trevi. Di quest'ultima la 3V adotta le luci posteriori. Il padiglione discende in modo armonico verso la coda, come nella berlina a due volumi. Il bagagliaio ha una capienza paragonabile a quella offerta dalla contemporanea Mercedes-Benz W123. Il cofano riprende il motivo in rilievo che caratterizza quello anteriore (artificio utilizzato per evidenziare la calandra con lo scudetto Lancia): questo particolare sottolinea quale attenzione i progettisti avessero posto su questo prototipo, in vista di un'eventuale produzione di serie. Lo sbalzo posteriore

re non cambia rispetto a quello della Gamma di serie: per questo le dimensioni in lunghezza sono identiche.

### PATERNITÀ INCERTA

La Gamma Elaborazione 3V non ebbe mai alcun battesimo ufficiale, ma rimase confinata per qualche decennio nei depositi del museo Lancia, prima di essere riesumata e sottoposta al recente maquillage che l'ha fatta ritornare in piena attività. Rimane un mistero: chi l'ha disegnata? Quasi certamente il Centro Stile Lancia, anche se sotto la supervisione di Pininfarina. Sull'auto però non compare alcuna targhetta che ne certifichi la paternità. **R**

### Nessuna modifica

Il motore è il quattro cilindri contrapposti di 2,5 litri a iniezione introdotto sulla Gamma seconda serie, che debuttò nel 1980.



### ↓ CARATTERISTICHE

**Motore** Anteriore, longitudinale - 4 cilindri contrapposti  
 Alesaggio 102,0 mm  
 Corsa 76,0 mm  
 Cilindrata 2484 cm<sup>3</sup>  
 Rapporto di compressione 9,0:1  
 Potenza 140 CV DIN a 5400 giri/min  
 Coppia massima 21,0 kgm a 3000 giri/min  
 Distribuzione monoalbero per bancata, 2 valvole per cilindro  
 Iniezione elettronica Bosch L-Jetronic  
 Lubrificazione forzata a carter umido  
 Capacità carter 5 litri  
 Raffreddamento ad acqua a circolazione forzata  
 Capacità radiatore 8,2 litri  
 Impianto elettrico a 12 V, batteria 55 Ah.

**Trasmissione** Trazione anteriore  
 Cambio manuale a 5 rapporti  
 Leva di comando centrale  
 Rapporto finale: 3,65:1  
 Frizione monodisco a secco  
 Pneumatici 195/60 VR 15  
 Cerchi in lega da 5,5Jx 15.

**Corpo vettura** Berlina tre volumi 4 porte, 5 posti  
 Scocca portante  
 Sosp. ant. a ruote indipendenti, schema McPherson, molle elicoidali, barra stabilizzatrice  
 Sosp. post. a ruote indipendenti, molle elicoidali, barra stabilizzatrice  
 Ammortizzatori idraulici telescopici  
 Freni a disco (anteriori e posteriori), doppio circuito frenante Superduplex  
 Scatola guida a cremagliera, con servosterzo idraulico  
 Serbatoio carburante 63 litri.

**Dimensioni e peso** Passo 2560 mm  
 Lunghezza 4500 mm  
 Larghezza 1730 mm  
 Altezza 1350 mm  
 Peso a vuoto 1290 kg  
 Capacità bagagliaio 530 litri.

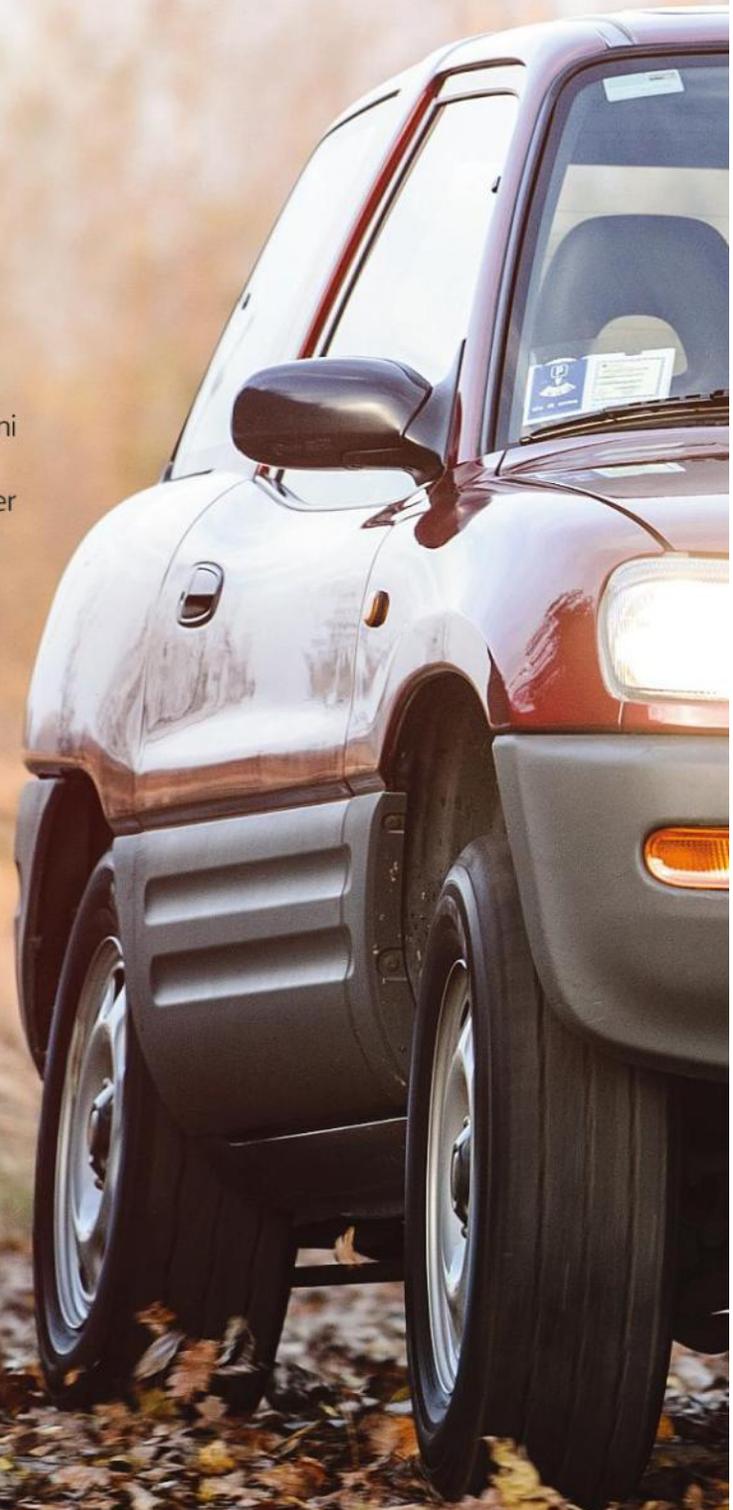
**Prestazioni** Velocità massima 195 km/h  
 Accelerazione da 0 a 100 km/h 10,5 secondi  
 Consumo medio 11,9 litri/100 km.

L'ORIGINE DELLE SUV COMPATTE

# UN'IDEA NUOVA

Un'auto nata quasi per gioco: in 3,70 metri racchiude trazione integrale permanente, scocca portante, sospensioni a ruote indipendenti, confort e finitura da berlina. Un mix che ha saputo creare dal nulla una categoria che oggi va per la maggiore. Sono passati vent'anni e ancora piace

Testo e foto di **Alessandro Barteletti**





**S**e nel 1994 vi foste trovati a bordo di uno dei primi esemplari di Toyota Rav 4 in circolazione - ve lo garantiamo - al vostro passaggio molte teste si sarebbero girate. Per l'aria indubbiamente simpatica, la linea compatta, ma soprattutto per la novità: fuoristrada nell'aspetto e nello spirito, berlina nella guida e nel confort, nei suoi tre metri e sessantanove nascondeva una doppia personalità che la stampa specialistica riuscì a sintetizzare in "Urban 4WD", la fuoristrada urbana, un mezzo da montagna e da città capace di fare tendenza.

Oggi avremmo detto semplicemente Suv, ma vent'anni fa no, non sarebbe stato possibile, perché è stata proprio la Rav 4 a stravolgere l'identità delle fuoristrada, nel concetto e nel contenuto, e lanciare la moda delle Sport Utility Vehicle.

### SUCCESSO INATTESO

E pensare che tutto è nato quasi per gioco, da una concept car avviata nel 1986 e svelata al Salone di Tokyo del 1989, che già si chiamava Rav Four (Recreation Active Vehicle a quattro ruote motrici). "Presi il meglio di una berlina e di un fuoristrada - dichiarò Masakatsu Nonaka, chief engineer del team di sviluppo - e ne feci qualcosa di completamente nuovo, originale". L'idea era buona ma in quella fase si trattava di un esercizio di stile, senza pensare alla serie. Per questo la Casa giapponese fu colta alla sprovvista dall'entusiasmo del pubblico, enorme e inaspettato. "Feci uno sforzo enorme a convincere gli alti dirigenti Toyota a lanciarsi verso un segmento così nuovo", raccontò in seguito Nonaka. "In Europa avevo notato come i giovani usassero le loro off road molto più in città e per un fine settimana al mare che non per il duro lavoro per cui erano state concepite. Era un trend da cavalcare assolutamente ed ero certo che avrebbe funzionato anche in America e in Giappone". Due anni più tardi, nel 1991, partì lo studio verso la produ- ➔

#### Due anime in 3,7 metri

L'aspetto e l'assetto sono da off road, ma l'interno accoglie quattro passeggeri con il confort di una berlina. Mancano le ridotte, ma sulla plancia c'è il pulsante per bloccare il differenziale centrale (la trazione è integrale permanente).



## ↓ CARATTERISTICHE

**Motore** Anteriore, trasversale - 4 cilindri in linea  
Alesaggio 86 mm - Corsa 86 mm  
Cilindrata 1998 cm<sup>3</sup>  
Rapporto di compressione 9,4:1  
Potenza 129 CV a 5600 giri/min  
Coppia 178 kgm a 4600 giri/min  
Distribuzione a 4 valvole per cilindro  
Due assi a camme in testa (cinghia dentata)  
Impianto di iniezione elettronica Multipoint  
Bosch L-Jetronic  
Lubrificazione forzata  
Impianto elettrico 12 V, batteria 55 Ah.

**Trasmissione** Trazione integrale permanente  
Differenziale centrale bloccabile manualmente  
Cambio manuale a 5 marce  
Leva di comando centrale  
Pneumatici 215/70 ZR 16  
Cerchi 6J x 16.

**Corpo vettura** Fuoristrada 3 porte, 4 posti  
Scocca portante con strutture di rinforzo  
Sosp. ant. a ruote indipendenti, bracci trasversali con montante telescopico (MacPherson), molle elicoidali, barra stabilizzatrice  
Sosp. post. a ruote indipendenti, braccio longitudinale, bracci trasversali e biella obliqua, molle elicoidali  
Ammortizzatori idraulici telescopici  
Freni anteriori a disco autoventilanti, posteriori a tamburo (ABS a richiesta)  
Scatola guida a cremagliera, servosterzo  
Capacità serbatoio carburante 58 litri.

**Dimensioni e peso** Passo 2200 mm  
Carreggiata ant. 1460 mm - post. 1465 mm  
Lungh. 3705 mm - Largh. 1695 mm  
Altezza 1655 mm  
Peso in ordine di marcia 1205 kg.

**Prestazioni** Velocità massima 170 km/h  
Accelerazione 0-100 km/h in 10 secondi.

## ↓ LA TECNICA

# SCHEMA STRADALE

**Vista ai "raggi X"**, la Rav 4 ha più l'aria di una berlina che di una fuoristrada nell'accezione più pura. Non c'è il classico telaio a longheroni e traverse bensì la scocca portante, non ci sono gli assali rigidi ma le sospensioni a ruote indipendenti e il motore (anteriore) è disposto trasversalmente. Si tratta del due litri a 16 valvole della Carina rivisto nella potenza, ridotta a 129 cavalli, e migliorato nella coppia ai bassi regimi. Il cambio è a cinque marce e la trazione è integrale permanente. Il differenziale anteriore e centrale sono raggruppati in un blocco unico sotto il motore a cui è collegato l'albero che trasmette il moto alle ruote posteriori. Per compensare eventuali perdite di trazione su uno degli assi, il differenziale centrale si può bloccare; optional l'autobloccante Torsen al retrotreno. I gruppi sospensione anteriore e posteriore sono ancorati a telaietti ausiliari per migliorare la rigidità e contenere le vibrazioni su fondo sconnesso. Interessante l'adozione di una sospensione posteriore a ruote indipendenti con doppi bracci oscillanti e puntoni di reazione. Le quattro ruote indipendenti, apparentemente meno indicate in situazioni off road estreme, offrono un confort più adatto all'uso in città, ma grazie ai lunghi bracci utilizzati, che consentono ampie escursioni verticali, la presa delle ruote è costante anche sui terreni accidentati.

## ↓ RILEVAZIONI

### Velocità massima

Dichiarata (km/h)	<b>170,0</b>
Effettiva (km/h in 5 <sup>a</sup> marcia)	<b>171,7</b>

### Accelerazione

km/h	secondi
0-60	<b>4,0</b>
0-100	<b>10,0</b>
0-130	<b>12,1</b>
0-160	<b>17,5</b>

### Consumo in 5<sup>a</sup> marcia

km/h	litri/100 km
90	<b>7,9</b>
100	<b>8,8</b>
120	<b>10,9</b>
130	<b>12,0</b>
140	<b>13,4</b>

### Frenata

km/h	metri
60	<b>15,7</b>
100	<b>43,6</b>
130	<b>73,7</b>



zione in serie; nel 1993, ancora a Tokyo, fu mostrato un nuovo prototipo e nel 1994, al Salone di Ginevra, la Rav 4 (adesso scritto in numero) venne svelata nella sua veste definitiva.

Per comprendere il "fenomeno Rav 4" bisogna riuscire a osservarla con l'occhio di un automobilista di almeno vent'anni fa, non abituato a Suv, Crossover, coupé-cabriolet, motori ibridi, ma a concetti di auto più classici e ben definiti. Solo così si può apprezzare il coraggio e l'abilità con cui il team di Nonaka ha saputo fondere nella Rav 4 due anime tanto diverse. La piccola Toyota non ha il telaio ma la scocca portante, ruote indipendenti anziché gli assali rigidi, motore trasversale. Un'impostazione automobilistica che viene confermata appena si impugna il volante. C'è cura del dettaglio all'interno, i sedili sono comodi e il volante è regolabile. Mancano le ridotte, caratteristiche delle fuoristrada pure, ma in mezzo alla plancia c'è il pulsante per bloccare il differenziale centrale. Nel traffico la piccola Toyota è comoda e silenziosa come una berlina, ma offre quel punto di vista un po' rialzato e quell'agilità tipica di una fuoristrada. Sul misto veloce non si scompone e mantiene un comportamento neutro come un'auto da strada, ma appena si mettono le ruote fuori dall'asfalto la Rav 4 continua ad andare e si arrampica come una vera off road.

Inarrestabile, insomma, come la sua evoluzione da vent'anni a questa parte. Nel 1995 ha debuttato la versione a cinque porte, nel 2000 la seconda generazione, nel 2006 la terza e nel 2013 la quarta, per un totale, a oggi, di oltre 5 milioni di esemplari. **R**

**Apertura ad anta**

Il portellone è incernierato sul lato destro. La capacità di carico è abbastanza limitata, ma in assenza dei passeggeri posteriori (che se sono di statura sopra la media non viaggiano comodissimi) si possono ribaltare i due sedili.



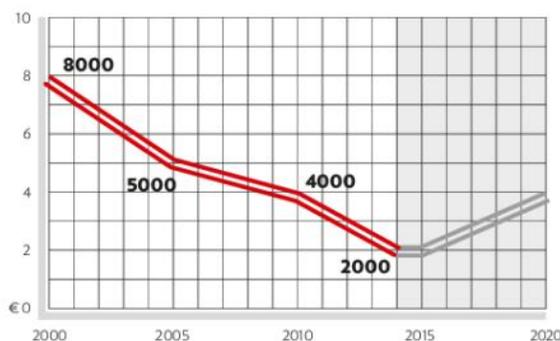
**PRO...**

- Ha lanciato la moda delle Suv
- Prezzo alla portata di tutti
- Brillante e sfruttabilissima
- Affidabile e robusta
- Reperibilità ricambi buona

**...E CONTRO**

- Scarsa abitabilità posteriore
- Bagagliaio piccolo
- Molti gli esemplari sfruttati
- Considerata ancora un usato
- Rivalutazione lenta

**VALORE NEL TEMPO**

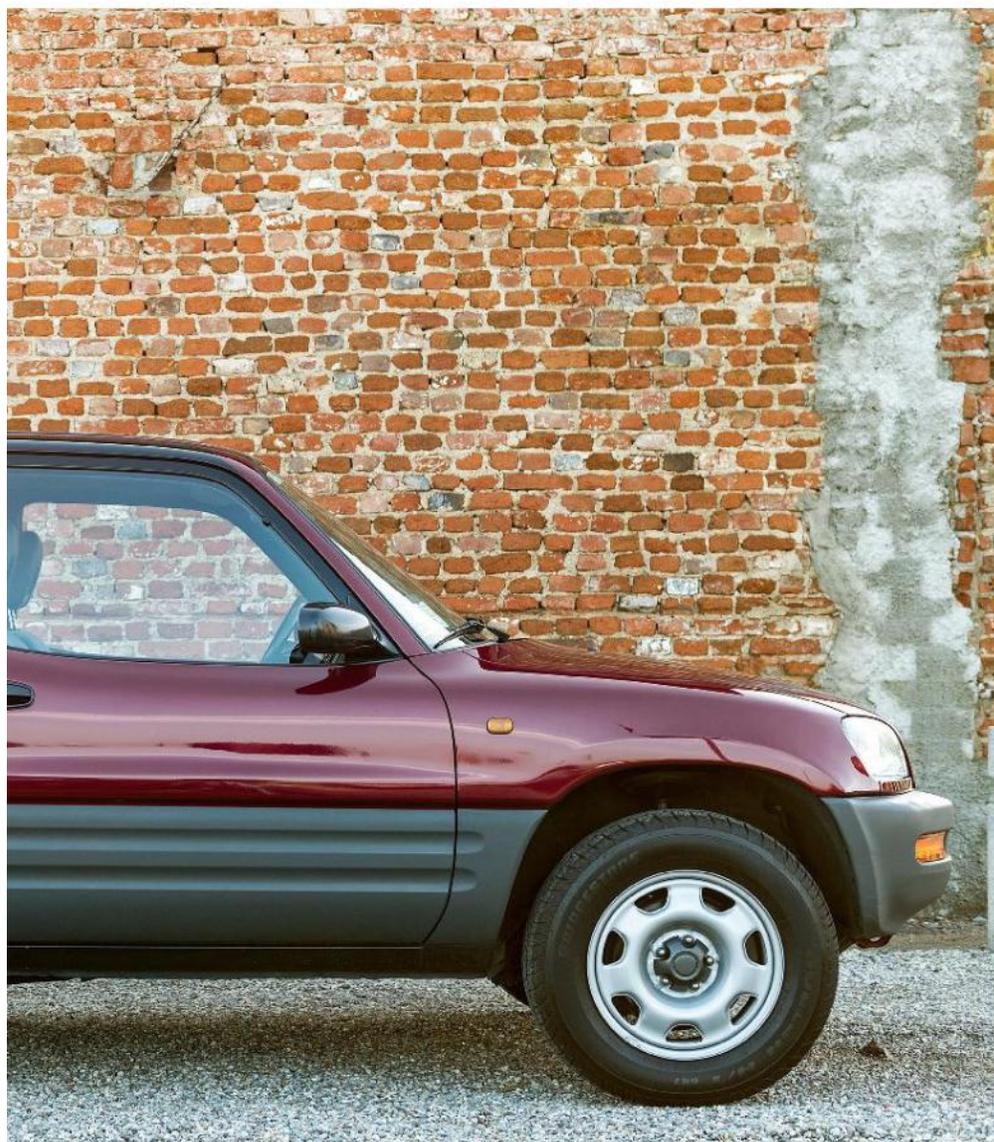


Sono molti gli esemplari venduti e per questo la prima serie della Rav 4 è trattata ancora da usato. In questa fase ha toccato il minimo della sua quotazione, ma già da tempo vanta un'ampia schiera di seguaci. Seppur graduale, ci aspettiamo quindi un aumento di valore nei prossimi anni.

**20<sup>TH</sup> ANNIVERSARY**

Per festeggiare l'importante anniversario della Rav 4, Toyota ha lanciato un'edizione speciale dell'attuale versione (la quarta), che abbina la trazione integrale AWD al motore turbodiesel 2 litri D-4D da 124 CV con controllo dinamico della trazione (in base a velocità, angolo di sterzata, accelerazione laterale). I dati: velocità massima 180 km/h, 0-100 in 11 secondi, consumo medio 18,9 km/litro.





## LA PAGELLA

Fascino	Prezzo	Costo di gestione	Uso quotidiano	Affidabilità	Ricambi	Attività dei club
***	*****	****	****	*****	****	*****
Non seduce certo per le linee classiche, ma ispira grande simpatia e, soprattutto, è il veicolo che ha rivoluzionato il concetto di fuoristrada e definito quello di Suv. Vi basta per trovarle un posto tra le automobili che hanno scritto la storia recente delle quattro ruote?	Vale sicuramente più di quello che è il suo attuale prezzo di mercato. Un esemplare in buone condizioni di carrozzeria e meccanica può offrire grandi soddisfazioni per gli appassionati del genere.	I consumi sono nella media di una vettura degli anni Novanta, resi interessanti se visti dal punto di vista di una fuoristrada. Con una guida regolare percorre una media di 10 km/litro. Affidabile nella meccanica richiede solo tagliandi regolari; prezzi dei ricambi nella media.	La concezione è quella di un'auto moderna e come tale si comporta: la Rav 4 è agile nel traffico, si parcheggia bene perché compatta e ha la potenza per affrontare l'autostrada. Resta comunque un'auto di 20 anni fa, attenzione dunque alle limitazioni della circolazione per gli esemplari Euro 1.	La Rav 4 è una vettura robusta e affidabile, che si accontenta di un tagliando periodico. È pronta ad affrontare lunghi viaggi come anche una passeggiata fuoristrada, senza particolari precauzioni. Non sono noti problemi a livello di motore e trasmissione.	Reperibili senza particolari difficoltà, sia originali attraverso la rete ufficiale Toyota sia presso i ricambisti generici. I costi sono in linea con quelli di un'auto moderna.	Sono molti i forum dove i "Ravver", come si definiscono i proprietari di Rav 4, possono discutere e confrontarsi sulle loro vetture. Molto attivo <a href="http://www.rav4world.com">www.rav4world.com</a> (in inglese). I sodalizi di riferimento in Italia sono il Toyota Club Italia ( <a href="http://www.toyotaclubitalia.it">www.toyotaclubitalia.it</a> ) e il Registro Italiano Rav 4 ( <a href="http://www.rav4.it">www.rav4.it</a> ).

**DAL FANGO AL COUNTRY CLUB**

# VIVERE SENZA FRONTIERE

Negli anni Ottanta le fuoristrada persero la restrittiva connotazione di strumenti da lavoro per diventare veicoli destinati al tempo libero. Iniziò così un'ascesa senza sosta, che ha conquistato fasce di mercato sempre più ampie e articolate. Ecco una lista dei modelli più amati e rilevanti dal punto di vista collezionistico. Alcuni dei quali sono tuttora in produzione

Testo di **Roberto Bruciamonti**



**Jeep CJ7**  
pag. 74



**Jeep Wagoneer**  
pag. 74



**Range Rover Classic**  
pag. 75



**Land Rover 90-110**  
pag. 75



**Land Rover Series III**  
pag. 76



**Mercedes G**  
pag. 77



**Mitsubishi Pajero**  
pag. 78

**T**ornare con i piedi per terra. No, la nostra non è un'esortazione a smettere di sognare. Anzi. Quando diciamo terra, intendiamo quella delle sterrate e delle carrarecce, dove le 4x4 trovano il loro habitat naturale.

Proprio questi veicoli hanno iniziato a scuotere un crescente interesse presso gli appassionati di storiche. E guarda caso circa trent'anni fa iniziò la loro inarrestabile conquista di una fascia di mercato sempre più ampia. Gli anni Ottanta rappresentarono un periodo d'oro per le 4x4. Non si parlava ancora di Suv per fare la spesa, il Camel Trophy iniziava la sua fantastica parabola, i più avventurosi si spingevano a esplorare, per diporto, un mondo misterioso ma non ancora pericoloso, in Ita-

lia le strade chiuse e gli itinerari off road vietati erano l'eccezione e non la regola... E le 4x4 nascevano spartane e robuste, con lo scopo di sopravvivere negli ambienti naturali più ostili, non per far bella mostra nella giungla urbana. Per questo motivo avevano strutture massicce e motori tranquilli, capaci di superare senza difficoltà tanto le asperità naturali quanto le ingiurie del tempo, doti che hanno permesso loro di arrivare ancora in ottima forma alla soglia dei fatidici trent'anni prescritti dalla legge per usufruire di tutte le facilitazioni previste. Vi proponiamo una carrellata dei modelli più diffusi con una serie di consigli per gli acquisti che vi permetteranno di orientarvi nella giungla delle offerte, tenendo bene in mente che si tratta di mezzi robusti ma non indistruttibili e costosi da riparare. Per questo motivo, attenzione: mai come in questo caso con-

viene parafrasare la regola del "chi più spende, meno spende", trasformandola in "chi meglio spende meno spende".

Si tratta di veicoli ancora validi anche dal punto di vista operativo e questo scambussole un po' la legge della domanda e dell'offerta. Molte 4x4 trentenni sono ancora utilissime nel lavoro dei campi e per raggiungere rifugi o località isolate di montagna, fattore che può contribuire a far salire il prezzo, ma a mantenere la quotazione a livelli logici vi è comunque la concorrenza dell'usato "fresco", del nuovo e delle occasioni a chilometri zero. Ci sarà sempre la singola richiesta esorbitante, però si tratta di casi isolati, spesso da tenere anche d'occhio, perché una voce fuori dal coro potrebbe nascondere tanto una solenne fregatura quanto un pezzo di alto valore collezionistico, che potrebbe addirittura rappresentare un sicuro investimento.

## JEEP CHEROKEE XJ

# RIVOLUZIONE INTEGRALE

**Fu la prima Jeep** a scocca portante e anche la prima a prevedere tra le opzioni, sin dall'origine, un motore diesel. E fece gridare allo scandalo. Ora, a poco più di trent'anni dalla sua presentazione (il lancio avvenne in Usa nel 1983, in Europa arrivò nel 1985), la Cherokee XJ può vantare un palmarès degno del blasone che porta: è rimasta in produzione fino al 2001 (in Cina fino al 2005, come Beijing Jeep BJ 2012), con un totale di 2.319.833 esemplari venduti ai quattro angoli del mondo. In Italia è stata molto apprezzata, ma le cifre richieste attualmente sul mercato dell'usato sono contenute: partono da 1000 euro e arrivano a sfiorare i 6000. La maggioranza delle Cherokee XJ vendute sul nostro mercato era dotata di motore turbodiesel (dal 1985 al 1994 il Renault J8S, di 2,1 litri e 85 CV, dal 1994 al 2001 il VM 425 di 2,5 litri da 114 CV), però gli esemplari oggi più desiderabili sono i modelli a benzina: tutte le unità adottate, dal 2500 a quattro cilindri al 2800 V6 e al 4 litri sei in linea, sono valide, ma il 2,8 litri (1984-1986) è l'unità più delicata e può rivelarsi un mal di testa dal punto di vista della manutenzione e della reperibilità dei ricambi. Il 2500 a quattro cilindri (1984-1996) e il 4 litri a sei cilindri (1987-2001) sono perfetti: non molto potenti, ma fluidi, robusti e privi di vibrazioni.



### Il nostro giudizio ★★★★★

Quotazione € **3000**  
Anni di produzione **1984-2001**

### Tecnica (2,5 litri, 4 cilindri, benzina)

Cilindrata cm<sup>3</sup> **2464**  
Potenza CV/kW **105/78**  
Velocità km/h **151**

### Ricambi principali in euro:

Paraurti anteriore **111**  
Ammortizzatori posteriori **182**  
Serie pastiglie anteriori **35**  
Disco frizione **118**  
Radiatore **330**

### Internet:

[www.duriepuri.com](http://www.duriepuri.com)  
[www.jeepgeneration.com](http://www.jeepgeneration.com)



**Nissan Patrol**  
pag. 79



**Suzuki SJ410**  
pag. 79



**Toyota L.C. Serie 60**  
pag. 80



**Toyota L.C. BJ40-42**  
pag. 80



**Toyota L.C. 2L-3B**  
pag. 81



**Uaz 469B 350**  
pag. 81



**Vaz 2121 Lada Niva**  
pag. 81

## JEEP CJ7

## LA PIÙ DIVERTENTE E SBARAZZINA

Presentata nel 1976, la CJ7 era la variante con passo allungato (25 centimetri) della CJ5, in produzione dalla metà degli anni Cinquanta. In Italia divenne nota soprattutto nella versione Renegade. Fu l'ultima delle CJ a uscire dal listino Jeep quando, nel 1986, venne lanciata la Wrangler YJ. Nel corso degli 11 anni di produzione adottò diversi motori: due quattro cilindri a benzina di 2,5 litri, due sei cilindri a benzina di 3,8 e 4,2 litri, un 5.0 V8 e, infine, il 2,4 litri diesel costruito dalla giapponese Isuzu che rappresentò la motorizzazione più richiesta in Italia. Per la CJ7, come per tutte le CJ, le quotazioni seguono un andamento proprio, non sempre legato al valore storico del veicolo: una CJ7 elaborata con gusto e criterio può valere ben di più di un esemplare originale e perfetto, ma occorre fare attenzione, perché non sempre è tutto oro quello che luccica. Le richieste variano da 5 a 30 mila euro ma, prima di concludere, meglio chiedere il parere di un buon conoscitore del modello.



Il nostro giudizio ★★★★★

Quotazione € **12.000**Anni di produzione **1976-1986****Tecnica (4,2 litri, 6 cilindri, benzina)**Cilindrata cm<sup>3</sup> **4233**Potenza CV/kW **112**Velocità km/h **150****Ricambi principali in euro:**Paraurti anteriore **230**Ammortizzatori posteriori **182**Serie pastiglie anteriori **28**Disco frizione **129**Radiatore **354****Internet:**[www.jeepdubitalia.it](http://www.jeepdubitalia.it)[www.4wditalia.com](http://www.4wditalia.com)

## JEEP WAGONEER

## IL LUSSO ABBANDONA L'ASFALTO

La Wagoneer (dal 1984 Grand Wagoneer) serie SJ è l'esempio più classico della fuoristrada di lusso all'americana, in contrapposizione all'europea Range Rover. Lusso e confort su questo modello la fanno da padroni, come pure lo spazio a bordo e la capacità di carico. Le dimensioni sono imponenti (quasi cinque metri di lunghezza e due di larghezza), la struttura è quella di un autocarro leggero (telaio e carrozzeria separati, sospensioni con ponti rigidi e balestre semiellittiche longitudinali), i motori (gli originali solo rigorosamente a benzina) variano dal "piccolo" 4,2 litri a sei cilindri in linea al grosso V8 di 6,6 litri. In Italia lo specialista vicentino Carollo ne convertì in diesel una piccola serie utilizzando, su richiesta del cliente, diversi tipi di propulsori a sei cilindri in linea, dal 2500 BMW ai VM di 3,8 o 4,2 litri. Le cifre richieste variano dai 4500 ai 29.000 euro.



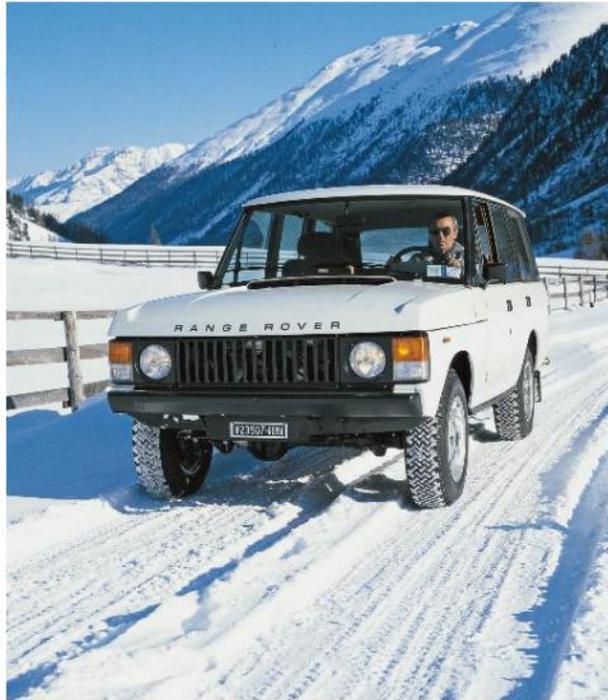
Il nostro giudizio ★★★★★

Quotazione € **6000**Anni di produzione **1962-1991****Tecnica (5,9 litri, V8, benzina)**Cilindrata cm<sup>3</sup> **5896**Potenza CV/kW **157**Velocità km/h **170****Ricambi principali in euro:**Paraurti anteriore **400**Ammortizzatori posteriori **140**Serie pastiglie anteriori **25**Disco frizione **99**Radiatore **380****Internet**[www.renegade-station.de](http://www.renegade-station.de)[www.pinguin-werkstatt.com](http://www.pinguin-werkstatt.com)

## RANGE ROVER CLASSIC

# OVUNQUE CON ELEGANZA

**Presentata nel 1970**, la Range Rover è il simbolo della fuoristrada di lusso all'europea. L'evoluzione del progetto, frutto di una costante opera di aggiornamento, aveva prodotto un veicolo estremamente robusto e affidabile (la struttura di base, come pure la trasmissione e il motore, erano realizzati utilizzando gli stessi elementi del trattore di artiglieria FC101 ed erano praticamente indistruttibili), dotato di grande mobilità e capace di garantire un eccellente confort su strada. Non è l'auto per tutti, richiede passione, competenza e... pazienza: è robusta, ma complessa. Meglio dunque non fidarsi delle apparenze e farsi seguire da qualcuno che "conosca la bestia". Un errato acquisto si risolve inevitabilmente con danni ingenti al conto corrente e, soprattutto, poco divertimento. I prezzi sul mercato sono variabilissimi: dai 2500 euro di un veicolo da restaurare completamente ai 40.000 di una Range conservata, uniproprietario e con poche decine di migliaia di chilometri.



### Il nostro giudizio ★★★★★

Quotazione € **5000**  
Anni di produzione **1970-1994**

<b>Tecnica (3,5 litri, V8, benzina)</b>	
Cilindrata cm <sup>3</sup>	<b>3528</b>
Potenza CV/kW	<b>126/93</b>
Velocità km/h	<b>160</b>

<b>Ricambi principali in euro:</b>	
Paraurti anteriore	<b>280</b>
Ammortizzatori posteriori	<b>124</b>
Serie pastiglie anteriori	<b>31</b>
Disco frizione	<b>63</b>
Radiatore	<b>504</b>

**Sito internet:**  
[www.landroverteam.it](http://www.landroverteam.it)  
[www.aylmermotors.com](http://www.aylmermotors.com)  
[www.land-rover-parts-shop.com](http://www.land-rover-parts-shop.com)  
[www.rimmerbros.co.uk](http://www.rimmerbros.co.uk)



## LAND ROVER 90-110

# MITO INARRESTABILE

**Rappresentò il primo** sostanziale aggiornamento apportato dal 1948. Rispetto alle precedenti 88 e 109 (Series III) aveva un look più moderno, un abitacolo leggermente più curato, impianto frenante potenziato e sospensioni a ponti rigidi con molli, ispirate a quelle della Range Rover, che conferivano doti superiori quanto a confort e a tenuta di strada, soprattutto perché associate alla trazione integrale permanente con differenziale centrale ripartitore bloccabile. Le già buone doti di mobilità fuori strada venivano esaltate, mentre i motori per il primo periodo rimasero quelli delle 88 e 109, robusti e affidabili, ma piuttosto lenti. Anche i successivi diesel di 2,5 litri non migliorarono la situazione, mentre il primo turbodiesel, pur raggiungendo una discreta potenza per l'epoca, risultò particolarmente assetato e non affidabile come i predecessori: soltanto l'arrivo, verso la fine degli anni Ottanta, degli eccellenti 200 Tdi (e, in seguito, 300 Tdi) fu un passo avanti decisivo sotto questo aspetto. La linea delle 90 e 110 non risente del passare del tempo e la reperibilità dei ricambi è eccellente e a prezzi ragionevoli. Le richieste si rivelano in genere contenute: si parte dai 2800 euro e si arriva a 8000, con gli esemplari a passo lungo più apprezzati rispetto a quelli a passo corto. Da controllare bene il telaio e la paratia parafiamma dietro al motore, spesso aggrediti dalla ruggine.



### Il nostro giudizio ★★★

Quotazione € **6000**  
Anni di produzione **dal 1983**

<b>Tecnica</b>	
Cilindrata cm <sup>3</sup>	<b>2494</b>
Potenza CV/kW	<b>67/50</b>
Velocità km/h	<b>112</b>

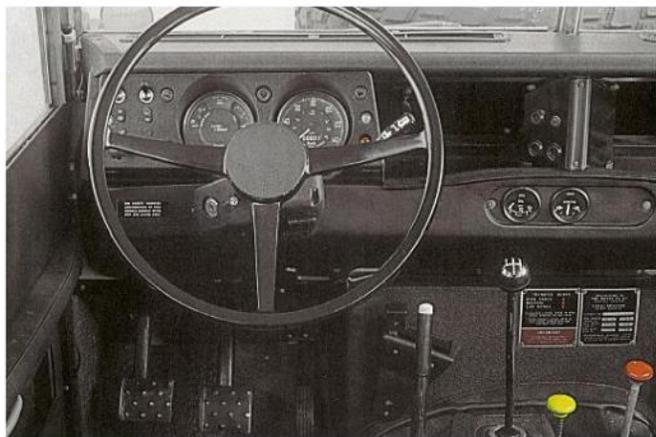
<b>Ricambi principali in euro:</b>	
Paraurti anteriore	<b>140</b>
Ammortizzatori posteriori	<b>124</b>
Serie pastiglie anteriori	<b>31</b>
Disco frizione	<b>35</b>
Radiatore	<b>265</b>

**Sito internet:**  
[www.landroverteam.it](http://www.landroverteam.it)  
[www.aylmermotors.com](http://www.aylmermotors.com)



## LAND ROVER 88 SERIES III

## INTRAMONTABILE ICONA



che poteva essere utilizzata come griglia per i barbecue). Si potrebbe definire la più Land Rover delle Land Rover. Venne prodotta proprio fino al 1984 e, a inizio anni Ottanta, fu proposta in serie speciali più rifinite e accessoriate con l'intento di contrastare la poderosa offensiva giapponese nel settore delle 4x4 "da diporto". Però, anche imbellettata, la 88 restava un robusto quanto rustico veicolo da lavoro: sospensioni a ponti rigidi con balestre semiellittiche longitudinali, sedili posteriori a camionetta, ovvero montati sui passaruota posteriori e rivolti all'interno, carrozzeria in lega d'alluminio con rivettature e saldature a vista, poco sensibile alla corrosione e facile da riparare, ma dall'aspetto naïf. La vettura possiede tuttora un gran fascino, ma la maggior parte delle 88 ancora in circolazione ha condotto, almeno per il primo quarto di secolo della sua esistenza, una dura vita di lavoro, per cui prima di acquistarne una occorre andare oltre le apparenze: una bella carrozzeria d'alluminio, sana e senza tracce di riparazioni, potrebbe celare un telaio corroso al punto da essere irrimediabile. Attenzione alle marce che escono, in particolare la terza, ma anche la seconda e, spesso, la retromarcia, sintomo di costose riparazioni all'orizzonte, o alla frizione che sembra staccare in un punto non preciso (il comando è idraulico e sistemarlo richiede interventi laboriosi e costosi). Occhio, infine, ai parafranghi anteriori: non si trovano più gli originali in alluminio, in quanto da tempo queste parti di ricambio vengono realizzate in materia plastica, più flessibile e duratura del metallo e, a prima vista, indistinguibile sotto la vernice, però non prevista in origine.

Il nostro giudizio ★★★★★

Quotazione € **4500**Anni di produzione **1971-1984****Tecnica (2,3 litri, 4 cilindri, diesel)**Cilindrata cm<sup>3</sup> **2286**Potenza CV/kW **60**Velocità km/h **110****Ricambi principali in euro:**Paraurti anteriore **140**Ammortizzatori posteriori **124**Serie ganasce anteriori **55**Disco frizione **35**Radiatore **265****Internet:**[www.registrotoricolandrover.eu](http://www.registrotoricolandrover.eu)[www.landroverteam.it](http://www.landroverteam.it)[www.aylmerrmotors.com](http://www.aylmerrmotors.com)[www.johnraddockltd.co.uk](http://www.johnraddockltd.co.uk)

## ↓ MERCATO ITALIANO

**Tra le serie speciali** sviluppate per i mercati specifici, vale la pena di segnalare la 88 Italian Limited Edition (spesso abbreviata in ILE). Realizzata nel 1982 e presentata al Salone di Torino, fu costruita in 200 esemplari numerati, riconoscibili oltre che per la particolare colorazione, per una dotazione particolarmente ricca (era analoga a quella della versione County con hardtop, selleria in tessuto, sedili posteriori singoli) e completata dall'overdrive. Il motore era il diesel 2286 cm<sup>3</sup> aspirato, 60 CV a 3800 giri al minuto.



## LA STELLA BRILLA ANCHE IN LONGEVITÀ

**Le basi del progetto** della Mercedes Classe G furono poste nei primi anni Settanta e il modello W460 venne messo in vendita nel 1979. La struttura convenzionale, con carrozzeria in acciaio e telaio separato, e l'utilizzo di parti provenienti dalla gamma Mercedes di vetture e veicoli commerciali garantisce alle G una longevità eccezionale, visto che le versioni militari sono studiate, da contratto, per una durata media di 25 anni nelle condizioni d'impiego più severe. La vettura, costantemente aggiornata nella meccanica, ha subito nel tempo modifiche estetiche talmente limitate che solo gli appassionati del modello sono in grado di distinguere a prima vista tra loro, dai particolari, gli esemplari delle varie annate. Fino ai primi anni Novanta la W460 venne proposta essenzialmente in due varianti di passo, 2,4 e 2,85 metri, con trazione integrale inseribile e quattro motorizzazioni: 2,3 e 2,7 litri a benzina e 2,4 e 3 litri a gasolio. Il mercato offre, oltre alle versioni civili, anche i modelli militari posti in "congedo": le 230 svizzere torpedo, a passo lungo e con cambio automatico, e le G austriache, disponibili con tutta la gamma di motori, insieme alle Peugeot P4, costruite su licenza in Francia negli stabilimenti Panhard dal 1982 al 1985 con motore diesel Peugeot XD3 da 70 CV (della 504) e cambio francese (della 604). I prezzi delle versioni civili variano da 2800 a 22.500 euro, le varianti militari si possono trovare allo stato in cui sono state alienate per cifre tra i 5 e gli 8000 euro o, risistemate e garantite, a prezzi tra i 10 e i 15.000 euro. Le G invecchiano bene e i ricambi non pongono problemi di reperibilità (anche presso la rete di assistenza della Casa), anche se i prezzi non sono sempre contenuti.



**Il nostro giudizio** ★★★★★

Quotazione € **6000**

Anni di produzione **dal 1979**

**Tecnica (2,7 litri, 6 cilindri, benzina)**

Cilindrata cm<sup>3</sup> **2746**

Potenza CV/kW **156/116**

Velocità km/h **165**

**Ricambi principali in euro:**

Paraurti anteriore **300**

Ammortizzatori posteriori **306**

Serie pastiglie anteriori **50**

Disco frizione **94**

Radiatore **568**

**Internet:**

[www.clubmercedesg.eu](http://www.clubmercedesg.eu)

[www.g-manufaktur.de](http://www.g-manufaktur.de)

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



## MITSUBISHI PAJERO

## NEGLI ANNI OTTANTA ERA LA PIÙ MODAIOLA

A vederla oggi fa un po' tenerezza, alta e allampanata, squadrata e persino un tantino tozza, almeno nella versione a passo corto... Però nel 1984 era considerata la Volkswagen Golf delle fuoristrada: veloce, confortevole, dotata di buona tenuta di strada grazie alla configurazione delle sospensioni (ruote anteriori indipendenti con barre di torsione, ponte posteriore rigido con balestre) e dotata di uno straordinario equilibrio tra costo, consumo e prestazioni. Rimase l'off road più alla moda per anni, grazie al look mantenuto costantemente aggiornato, fino alla comparsa delle prime Suv "di livello", in particolare la BMW X5. Nel 1984 adottava motore diesel turbo di 2346 cm<sup>3</sup> e 84 CV (l'intercooler, col caratteristico "scoop" sul cofano, sarebbe arrivato dopo), aveva una velocità massima di circa 130 chilometri orari, freni a disco autoventilanti all'avantreno e cambio in blocco col riduttore. La trazione era al retrotreno, con 4x4 insensibile controllata da una corta leva (che comandava anche le ridotte). Si tratta di una 4x4 ancora oggi molto valida tanto sulla strada quanto fuori strada, proposta in genere a prezzi ridotti (da 1000 a 3500 euro). In Italia è stata molto diffusa, quindi è opportuno scegliere un esemplare in perfette condizioni. La protezione contro la ruggine è buona, ma con il tempo può evidenziarsi corrosione sui margini inferiori delle porte, a livello dei passaruota e, a volte, addirittura sul bordo anteriore del cofano. Attenzione al cambio, che ha sincronizzatori piuttosto deboli sulla seconda e anche sulla terza marcia. I motori sono affidabili, a patto che non venga trascurata la manutenzione: cambi d'olio oltre i limiti prescritti (o con oli scadenti) possono causare guai al turbo, mentre regolazioni "birichine" della pompa di iniezione, per spremere qualche CV in più, sono all'origine di fumosità allo scarico e, a volte, di teste crepate (surriscaldamento e calo costante del livello del liquido di raffreddamento).



## Il nostro giudizio ★★★

Quotazione € **3500**  
Anni di produzione **1982-1990**

## Tecnica (2,3 litri, 4 cilindri, diesel)

Cilindrata cm<sup>3</sup> **2346**  
Potenza CV/kW **84/62**  
Velocità km/h **130**

## Ricambi principali in euro:

Paraurti anteriore **90**  
Ammortizzatori posteriori **85**  
Serie pastiglie anteriori **20**  
Disco frizione **64**  
Radiatore **113**

Internet: [www.pajeroworld.it](http://www.pajeroworld.it),[en.mitsubishi-club.eu](http://en.mitsubishi-club.eu),[it.tarostrade.com](http://it.tarostrade.com),[www.japanese4x4spares.co.uk](http://www.japanese4x4spares.co.uk)

## MOBILITÀ RIDOTTA

Insieme alla **Toyota Land Cruiser**, la Nissan Patrol fu la prima fuoristrada nipponica, presentata nel 1951. La serie MQ (in Italia furono apprezzate in particolare le versioni della gamma 160, con motori diesel) venne lanciata in Giappone nel 1981 ed era sostanzialmente un veicolo da lavoro. Il suo diesel a sei cilindri di 3,2 litri, con tanto di cambio e riduttore, era quello di un autocarro leggero, caratterizzato da notevole coppia in basso e robustezza a tutta prova (le successive versioni turbo potevano invece accusare qualche problema alle teste) ma era piuttosto lento e rumoroso. La Patrol, anche nelle versioni a passo corto, per questioni di peso, di altezza da terra non eccezionale (in confronto alle altre off road dell'epoca) e del posizionamento della ruota di scorta molto bassa nella parte posteriore del telaio non brillava per mobilità, anche perché le ruote avevano un'escursione modesta: le sue sospensioni, con due ponti rigidi e balestre, erano molto dure, pensate soprattutto per il carico. In relazione alla cilindrata, i consumi erano invece ragionevoli. Conobbe una certa diffusione e la costruzione massiccia ha garantito la sopravvivenza in buone condizioni di numerosi esemplari, quasi tutti nella più diffusa versione a passo corto. La corrosione in genere è limitata ad aree dove è facile intervenire.



**Il nostro giudizio** ★★★

Quotazione € **3000**

Anni di produzione **1980-1989**

### Tecnica

Cilindrata cm<sup>3</sup> **3246**

Potenza CV/kW **110/81**

Velocità km/h **130**

### Ricambi principali in euro:

Paraurti anteriore **98**

Ammortizzatori posteriori **96**

Serie pastiglie anteriori **36**

Disco frizione **62**

Radiatore **190**

### Internet:

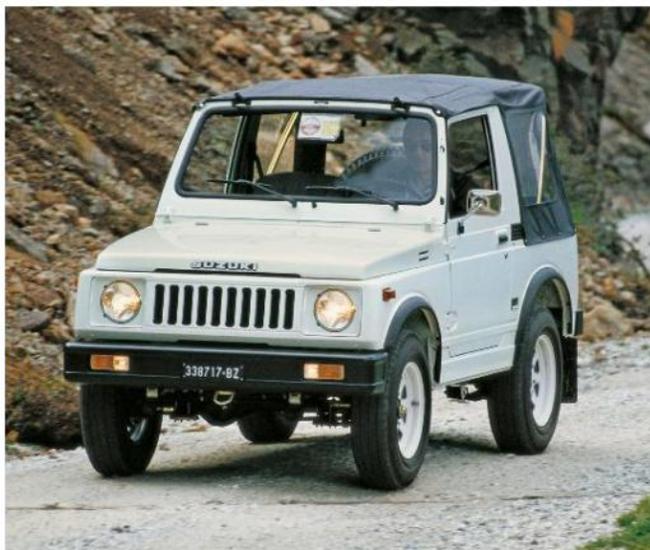
[www.patroltribe.it](http://www.patroltribe.it)

[www.lacasadel4x4.it](http://www.lacasadel4x4.it)



## INVIDIABILE AGILITÀ E ROBUSTEZZA

Introdotta in Giappone nel 1981 e lanciata in Europa l'anno successivo, la SJ conobbe un successo notevole sin dai primi anni della commercializzazione. Le sue misure erano grossolanamente quelle della Willys MB, la Jeep della seconda guerra, le sue prestazioni fuori strada comparabili, con incredibili doti nei passaggi più difficili grazie alla compattezza e al peso contenuto. Con i suoi 45 cavalli non era un fulmine su strada, e le sospensioni a ponte rigido con balestre potevano creare qualche problema alle schiene più delicate, ma per i giovani era un autentico oggetto del desiderio. Robusta e affidabile (solo i motori, sugli esemplari utilizzati per lunghi trasferimenti su strada, potevano accusare un'usura prematura, con consumi d'olio accentuati a partire dagli 80.000 chilometri), aveva le carte in regola per arrivare in perfetta forma alla soglia dei trent'anni, se non fosse che molti esemplari sono caduti vittime delle frequenti campagne di rottamazione messe in atto in Italia negli anni. Per questo, nonostante il numero notevole di SJ vendute, gli esemplari rimasti in buone condizioni sono meno di quelli che ci si potrebbe aspettare e le quotazioni riflettono questa situazione: abbiamo visto un esemplare veramente bello (un solo proprietario e pochi chilometri) proposto a 9000 euro, valutazione elevata ma non del tutto fuori luogo in relazione alle condizioni veramente da concorso.



**Il nostro giudizio** ★★★★★

Quotazione € **3500**

Anni di produzione **1981-1989**

### Tecnica

Cilindrata cm<sup>3</sup> **970**

Potenza CV/kW **45/33**

Velocità km/h **110**

### Ricambi principali in euro:

Paraurti anteriore **190**

Ammortizzatori posteriori **100**

Serie pastiglie anteriori **57**

Disco frizione **35**

Radiatore **170**

### Internet:

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

[www.zukimania.org](http://www.zukimania.org)

[www.samurai4x4.org](http://www.samurai4x4.org)

[www.japanese4x4spares.co.uk](http://www.japanese4x4spares.co.uk)



## TOYOTA LAND CRUISER SERIE 60

## IN ITALIA NE SOPRAVVIVONO POCHE

La serie 60 della Land Cruiser, introdotta nel 1980, sostituì la serie 50 e le versioni con carrozzeria a quattro porte delle Serie 40 prodotte per alcuni mercati. Più spaziosa e con caratteristiche stradali migliorate, rappresentò per le 4x4 della Casa nipponica il passaggio dallo status di cavallo da lavoro a quello di veicolo ricreativo. Nel mirino c'era il mercato nordamericano, e i modelli di riferimento erano la Jeep Wagoneer, la Chevrolet Blazer ma anche la Range Rover; l'interno fu quindi progettato cercando di proporre materiali e finiture da berlina di classe. Per telaio e sospensioni venne mantenuta una struttura con longheroni e traverse e ponti rigidi e balestre. Il modello riscosse un notevole successo, ma nel nostro Paese fu penalizzato dal prezzo (costava 28 milioni e 903 mila lire, quasi due volte una Land Rover 88 diesel). Le caratteristiche di robustezza e affidabilità hanno favorito, in anni recenti, la scomparsa per esportazione di quasi tutti gli esemplari importati. I pochi rimasti sono proposti spesso a prezzi decisamente elevati.



## Il nostro giudizio ★★★★★

Quotazione € **5000**  
Anni di produzione **1980-1990**

## Tecnica (4 litri, 6 cilindri, diesel)

Cilindrata cm<sup>3</sup> **3980**  
Potenza CV/kW **103/76**  
Velocità km/h **135**

## Ricambi principali in euro:

Paraurti anteriore **314**  
Ammortizzatori posteriori **114**  
Serie pastiglie anteriori **55**  
Disco frizione **122**  
Radiatore **550**

## Internet:

[cruiserworld.eu](http://cruiserworld.eu)  
[www.euro4x4parts.com](http://www.euro4x4parts.com)



## TOYOTA LAND CRUISER BJ40-42 (SERIE 40)

## IL SUCCESSO ARRIVÒ COL DIESEL

Nei primi anni Ottanta il suo aspetto, definito nel 1951, ne faceva una instant classic. Alla linea arcaica la BJ univa una costituzione da autocarro: massiccia oltre ogni ragionevole considerazione, creata per funzionare sempre, rifinita con cura, ma priva di frivolezze. Fino alla BJ40 la plancia era di lamiera nuda, mentre sulla BJ42, presentata nel 1982, fu aggiunta una palpebra imbottita. La strumentazione comprendeva manometro olio, termometro acqua, indicatore di livello carburante e amperometro, più il tachimetro con contachilometri, il tutto inserito in un pannello di lamiera (una configurazione ispirata a quella degli autocarri Dodge e Chevrolet degli anni Trenta), la cui forma veniva ripresa dal portello del vano portaoggetti (sempre in lamiera, con spessore di 10/10 di millimetro, come il resto della carrozzeria). Le prime Land Cruiser giunsero in Italia alla fine degli anni Sessanta con motore a sei cilindri a benzina (FJ) di 3,8 litri, ma il successo nelle vendite arrivò con i diesel di 3 e 3,4 litri. Sia i motori a benzina sia quelli a gasolio sono piacevoli: il sound dei sei cilindri a benzina è più nobile, ma i diesel sono meno assetati. Da cercare sono le BJ42 con il 3400 diesel (90 CV), capaci di sfiorare i 130 orari e dotate di freni a disco autoventilanti all'avantreno. Occhio alla ruggine (passaruota posteriori, zona del portellone e vasca posteriore).



## Il nostro giudizio ★★★★★

Quotazione € **4000**  
Anni di produzione **1960-1984**

## Tecnica (3,4 litri, 4 cilindri, diesel)

Cilindrata cm<sup>3</sup> **3431**  
Potenza CV/kW **90/67**  
Velocità km/h **125**

## Ricambi principali in euro:

Paraurti anteriore **160**  
Ammortizzatori posteriori **151**  
Serie pastiglie anteriori **88**  
Disco frizione **90**  
Radiatore **454**

## Internet:

[www.toyotabjclub.it](http://www.toyotabjclub.it)  
[www.cruiserparts.net](http://www.cruiserparts.net)  
[www.safarimarket.com](http://www.safarimarket.com)  
[www.euro4x4parts.com](http://www.euro4x4parts.com)



## SOTTO IL VESTITO RIMANE RUDE

A inizio anni Ottanta le fuoristrada cominciavano a essere apprezzate da nuove categorie di utenti: a fianco dei tradizionali utilizzatori "professionali" cresceva il numero di coloro che ne apprezzavano le doti di versatilità e mobilità sia per uso sportivo sia per turismo a medio e lungo raggio. Questo indusse le Case ad ampliare l'offerta. Nel 1984 la Toyota rinnovò

la gamma Land Cruiser, suddividendola in due modelli ben diversi tra loro, accomunati da un look più moderno rispetto alle vecchie BJ40-42: il 2L, definito light duty, e il 3B, vero erede delle BJ, che invece era heavy duty. Entrambi avevano struttura tradizionale, con telaio a longheroni e traverse imbullonate alla carrozzeria e sospensioni a ponti rigidi, con uguale interasse (231 cm), ma la 2L adottava molle elicoidali come elementi elastici, mentre la 3B conservava le tradizionali balestre. Altre differenze riguardavano motore e trasmissione: la serie light duty adottava un moderno diesel 2,4 litri (2L, appunto, che divenne 2LT quando venne aggiunto il turbo) da 72 CV, con trazione 4x4 inseribile mediante comando a pulsante, mentre la variante heavy duty era equipaggiata con il glorioso diesel 3B sempre a quattro cilindri, ma di 3,4 litri e capace di sviluppare 90 CV, accoppiato a una trasmissione convenzionale controllata da leve derivata da quella della BJ. Il look dei due modelli era simile: a colpo d'occhio si distinguevano dagli indicatori di direzione anteriori, incorporati nella calandra sulle 2L ed esterni, sporgenti sui parafranghi, sulle 3B. Queste ultime sono le più pregiate dal punto di vista del collezionista, ma attenzione, meglio stare lontani dagli esemplari più sfruttati: come tutte le macchine estremamente robuste, sono anche estremamente costosi da riparare se la manutenzione non è stata curata con scrupolo.



**Il nostro giudizio** ★★★★★

Quotazione € **4500**

Anni di produzione **dal 1984**

### Tecnica

Cilindrata cm<sup>3</sup> **3431**

Potenza CV/kW **90/67**

Velocità km/h **135**

### Ricambi principali in euro:

Paraurti anteriore **234**

Ammortizzatori posteriori **151**

Serie pastiglie anteriori **88**

Disco frizione **90**

Radiatore **354**

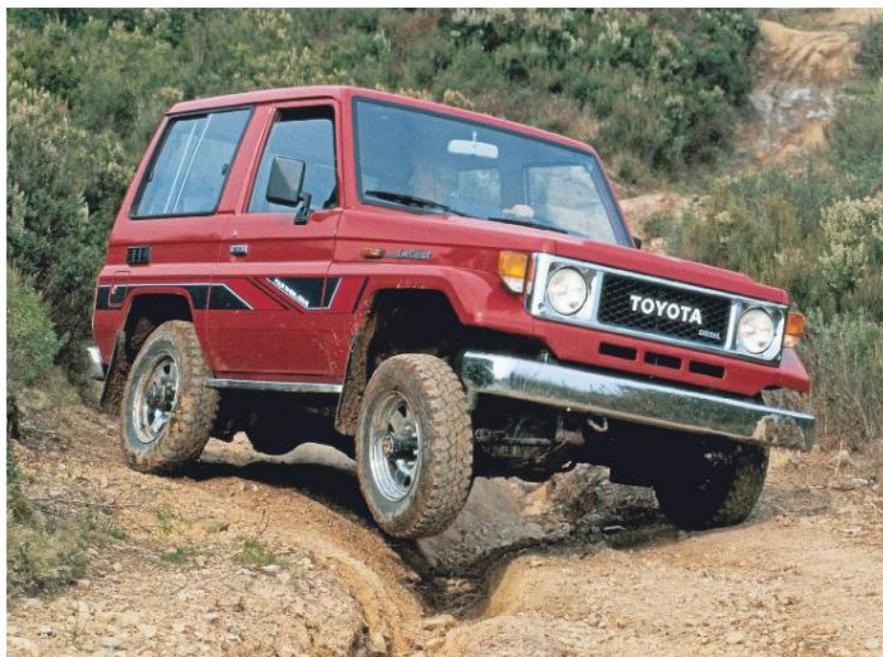
### Sito internet:

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

[www.cruiserparts.net](http://www.cruiserparts.net)

[toyota.epc-data.com](http://toyota.epc-data.com)

[www.euro4x4parts.com](http://www.euro4x4parts.com)



## MADRE RUSSIA

Prodotta dal 1973 per l'Armata Rossa e gli eserciti dei Paesi satelliti dell'URSS, la Uaz 469 ottenne in Italia una grande diffusione grazie all'Organizzazione Martorelli. La Uaz ha grandi doti di mobilità e testimonia un approccio originale al problema del fuoristrada. Da scegliere con l'originale motore a benzina, è robusto e si ripara facilmente. [www.uazitaliaclub.it](http://www.uazitaliaclub.it)

Quotazione € **2500**

Anni di produzione **dal 1973**



## ANCORA A LISTINO

La Niva, costruita in Russia nello stabilimento Vaz (Volžskij Avtomobil'nyj Zavod, fabbrica d'automobili del Volga) è da considerare la madre di tutte le crossover. Stupisce ancora oggi per le sue doti di adattabilità ed economia d'esercizio. Ha scocca portante e trazione integrale permanente, i prezzi sono modesti ed è ancora in listino (nuova!) a un prezzo molto interessante (12.080 euro). [www.lada.it](http://www.lada.it)

Quotazione € **1500**

Anni di produzione **dal 1977**



**30 ANNI DI BENESSERE ALLA FRANCESE**

# QUANDO SULLA TERRA ARRIVÒ LO SPAZIO

Prima di lei, quasi solo berline o giardinette. Almeno in Europa. Dopo, un'inedita definizione di abitacolo e tanti nuovi vocaboli nel dizionario del confort. Oggi la prima Espace ha trent'anni. E uno dei suoi papà racconta tutti i perché del progetto

Testo di **Silvio Jr. Suppa**





**Elogio della convivialità**  
Sedili anteriori ruotati contromarcia e una sola poltroncina centrale ripiegata a tavolino. Ecco l'immagine icona del progetto. L'esemplare provato da Quattroruote nel marzo 1985 (foto in alto) è una 2000 TSE a benzina Verde Yucca 967.

R

ueil-Malmaison, una manciata di chilometri a Est di Parigi. Il gelo, fuori dal centro studi della Régie, attanaglia senza ritegno il gruppetto di uomini che si avvia verso l'ingresso. Quasi quanto l'ansia in cui inciampano a ogni passo. È il 15 dicembre 1982 e, nonostante occorranza ancora dieci minuti per le tre del pomeriggio, il sole sembra già giocare a nascondino. Minacciando di tramontare anche su ciò a cui il gruppetto di infreddoliti, alcuni dei quali hanno appena polverizzato duecento chilometri di autostrada dalla sede Matra di Romorantin, tiene di più: il progetto di un'auto sorprendente, quasi sovversiva, germogliata nel solco della riscuotissima Ranch, ma riformulata nelle premesse e decisamente più matura. I precedenti non concedono l'illusione di un'approvazione agevole, già miseramente mancata all'esame di Peugeot e Citroën (vedi riquadro a pag. 84). Ma stavolta, forse, il puzzle delle decisioni manageriali potrebbe comporsi in un incastro favorevole.

#### PIATTA, NON NOIOSA

Il prototipo P23, che alle quindici in punto sarà svelato in una livrea provvisoria non meno algida del clima, è già equipaggiato con elementi ripresi da diverse Renault di serie. "Era molto vicino alla vettura definitiva" conferma Jacques Cheinisse, all'epoca capo dello sviluppo prodotto per i segmenti medio e alto. Trentadue anni dopo, l'ex manager, un fulgido passato da pilota e direttore sportivo Alpine prima, una carriera da dirigente di spic-



#### Jacques Cheinisse, l'arte di capire il cliente

Pilota ufficiale Alpine dal 1964, ne diventa direttore sportivo dal 1968 al 1975. Poi comincia una lunga carriera in Renault. Ma Cheinisse (classe 1934) è anche un maestro nello studio dei bisogni inespressi, capace di anticipare il mercato.

## LE ORIGINI

# NASCEVA LEONESSA

È il 1979 quando Matra propone a Peugeot, già partner per la Ranch, di reinterpretare all'europea i grandi van americani. Nascono diversi prototipi con divanetto posteriore classico, come il P17 su base Talbot (in primo piano). Ma nel 1982 la crisi del gruppo PSA stronca il progetto. Seguono contatti con Renault e drastici cambiamenti: ecco la P23 (in secondo piano). Da cui (ri)comincia la storia.



co della Losanga poi, ricorda perfettamente quei momenti. Allinea le parole con pacata sicurezza, ma di tanto in tanto lascia percepire quel guizzo con cui, viene da pensare, un tempo disegnava le curve nei rally. E così, tranquillamente, pennella la prima derapata di sincerità: "La P23 era già pensata per integrare una delle caratteristiche essenziali dell'Espace definitiva, ma solo perché richiesto da noi di Renault. Il pianale piatto, con le cinque poltroncine posteriori identiche e amovibili, era nato infatti da una mia idea". Chei-

### Collage riuscito

Fari ripresi dal Trafic, cerchi in lega dell'ammiraglia 25, maniglie e specchietti (oltre a diversi dettagli interni) migrati dalle 9 e 11: la versione di lancio non ignora le economie di scala. Ben integrate.

nisse continua disinvolto a guidare il racconto di quella giornata. Poco importa che sia appena uscito da una rivelazione così impegnativa. Probabilmente, è solo la prima...

### INGEGNERIA CHIAVI IN MANO

Dunque le sedute singole e riconfigurabili, che vestono l'abitacolo di una flessibilità sconosciuta ad altre sperimentazioni sul tema, recano indiscutibile il DNA della Régie. Altre soluzioni vengono subito sostenute da tutti, ad esempio le quattro portiere a battente: "Anche i progettisti di Romorantin dimostravano di comprenderne l'importanza per l'architettura a cui lavoravano da mesi. Per noi, era fondamentale che non si adottassero le aperture posteriori scorrevoli, pena scivolare nel peggior 'effetto furgoncino', assolutamente da evitare" si accende l'ex dirigente. Ascoltandolo oggi, sorge il dubbio che tanta compe-

tenza, tanta puntualità nelle richieste e nella visione funzionale, non emergessero solo da un'estemporanea preparazione personale. O da un gruppo di lavoro riunito per l'occasione. "In realtà, in Renault studiavamo da tempo l'idea di un'auto ampia, comoda e generosa, ma diversa dalle tre volumi o dalle grosse station" conferma lui. "La chiamavamo 'berline de voyage', berlina da viaggio. Conoscevamo esattamente l'uso a cui sarebbe stata destinata, ma riuscivamo solo a elaborarne la filosofia: mancava la concretizzazione strutturale. Matra ha risposto alle nostre esigenze al momento giusto, senza saperlo".

### SOLA CONTRO TUTTI (O QUASI)

Nella sala della presentazione, quel 15 dicembre, la tensione s'impenna. L'attesa del responso tende i tratti del volto di Philippe Guédon, presidente di Matra e autentico padre





#### Riflettori sulle plastiche

Oltre alle sedute, all'interno colpiscono gli estesi inserti in tessuto e la luminosità (anche grazie al doppio tetto apribile optional, foto a sinistra). Ma la qualità della prima generazione non esalta: oggi è difficile trovare un esemplare immacolato.



**Monovolume, multiversione**

La gamma Espace si articola ben presto: al lancio è disponibile l'allestimento base GTS, privo di sedili anteriori girevoli e altri dettagli (foto grande). La versione più equipaggiata è la TSE (foto sotto). Nel 1988, con il restyling, debutta la Quadra a trazione integrale (in basso a destra).

➔ concettuale del progetto. L'atmosfera si fa tagliente, come gli sguardi di alcune figure di spicco della Losanga. "Di solito, quando viene valutata l'opportunità di produrre un nuovo modello, lo scontro di vedute è tipico: ingegneri da un lato, uomini di marketing dall'altro" racconta Cheinisse. "Ma l'Espace mostrò immediatamente una curiosa abilità di inimicarsi entrambi gli schieramenti. Al primo non piaceva la carrozzeria in poliestere, troppo complessa per gli abituali standard di qualità, il secondo era disorientato dall'impossibilità di inquadrare e promuovere la vettura in un segmento esistente". Non stupisce che, anni dopo, Guédon

abbia confessato di aver davvero tremato, quel pomeriggio, per le sorti della sua creatura e della sua azienda. Ma la neonata monovolume, con quel muso da TGV e le superfici geometriche già molto simili all'impostazione definitiva, conta fin da subito un fan di prestigio: Bernard Hanon, il presidente del gruppo Renault. "In una società parastatale, dove spesso le decisioni si prendevano per suffragio universale, il fatto che fosse gradita al capo supremo fu risolutivo" sorride compiaciuto Cheinisse. Lui si collocava fra i sostenitori fin dal primo istante. Dopo l'approvazione, però, coglierà l'opportunità di intervenire incisivamente.



“In Renault studiavamo da tempo l’idea di un’auto ampia, comoda e generosa, diversa dalle tre volumi e dalle grosse station. Matra ha risposto a tutte le nostre esigenze”

## LA CURIOSITÀ



### SPAZIO... AI CAVALLI

Nel 1994 l’Espace F1 festeggia i dieci anni di produzione regalandosi lo stesso 3,5 V10 della Williams FW15C. Dal motore centrale alla carrozzeria in fibra di carbonio, i due esemplari costruiti stravolgono la meccanica di serie. Ma gli 820 CV (per oltre 300 km/h e uno 0-200 in soli 6,9 secondi) fanno più rumore di un soffio sulle candeline...

### QUESTIONE DI FEELING... DI GUIDA

Del resto, il percorso dal foglio di carta all’asfalto non è ancora completo. Anzi, manca un aspetto essenziale: la dinamica. “Era fondamentale che tutti, anche i più scettici, capissero che non si intendeva evocare in alcun modo un furgone vetrato, neppure nella guidabilità” insiste l’ex manager. “L’intesa con Matra, dopo le avversioni iniziali, era perfetta. Condividevamo tutto della percezione del prodotto. Tocca a me, però, sostenere fino in fondo questa visione all’interno dell’azienda: ecco perché proposi che l’Espace adottasse il motore

a benzina da 110 cavalli della Fuego”. Un’innata deviazione di traiettoria da ex pilota di rally? Tutt’altro: un colpo di genio da uomo di prodotto. Miscelando un propulsore sufficientemente potente e componenti telaiistici ripresi dalla 25, dalla 18 e dalla stessa Fuego, si consegue davvero una modalità innovativa di vivere l’automobile. Un’impostazione legata non solo alla funzionalità, ma soprattutto al piacere, che affascina subito il pubblico. “E che dopo trent’anni resta, per molti versi, ancora attuale” conclude Jacques Cheinisse. Perché il vero lusso, oggi più che mai, è lo spazio. **R**



## L'EVOLUZIONE

### SEMPRE DI MODA



#### 1991: Qualità e tecnologia

La seconda generazione si ammorbidisce nelle forme e migliora nella fattura dell’interno. Per la prima volta offre i sedili di seconda fila scorrevoli o, volendo, cambio automatico e motore V6.



#### 1997: A caccia di centimetri

Dopo il lancio della Scénic, crescono le misure e nasce la variante con passo e sbalzo posteriore allungati (Grand Espace). Dentro, plancia rivoluzionaria a comandi decentrati.



#### 2002: Non più Matra

Il corpo vettura diventa interamente in acciaio e la produzione passa negli stabilimenti Renault. I contenuti non mancano, ma il boom delle Suv relega questa edizione in secondo piano.



#### 2014: Parola d’ordine: crossover

Presentata a settembre, l’ultima Espace gioca con lo stile, accostando pianale rialzato e forme sportive. Le sedute sono tradizionali, senza scorrimento, ma si ribaltano elettricamente in pochi istanti, anche dalla plancia.

DAL GARAGE DEL MAGNATE

# NEL COLORE DEI DOLLARI

Il verde "Forbes" è un'unicità per la entry level della gamma Touring. Come particolari erano l'assenza della carenatura e il motore cromato. La ordinò così proprio Malcolm Forbes al presidente dell'Harley, Beals. Che la inviò al suo ranch in Colorado

Testo di **Fabrizio Greggio** - foto di **Simone Romeo**





## Nel 1989 la Sport fu prodotta in 2330 esemplari. Il modello è essenzialmente la versione civile della Electra Glide destinata alla polizia



aro Vaughn Beals, facendo seguito alla nostra telefonata dell'altro giorno ecco le due Harley che vorrei mi fossero consegnate presso il Forbes Trinchera Ranch

attraverso il concessionario Harley-Davidson di Pueblo, Colorado: la FLHS - the Sport Tour Glide - che gradirei verde... con carrozzeria standard e filetti oro, e la FLTCU... Entrambe devono avere il motore cromato. Desidero che siano a destinazione entro venerdì 30 giugno". A scrivere questa lettera, datata 18 aprile 1989, è Malcolm Forbes, l'editore milionario noto alle cronache per il suo stile di vita eccentrico e non certo all'insegna dell'understatement. Il destinatario della missiva è niente meno che Vaughn Beals, presidente della Casa di Milwaukee dal 1981 al 1996.

Forbes aveva subito il fascino delle motociclette alla soglia dei cinquant'anni, e vi si era dedicato con grande passione, fondando addirittura il motoclub Capitalist Tools, sodalizio riservato a facoltosi amanti delle due ruote. Nei tour da lui organizzati non mancavano mai nomi di prima grandezza del jet set e del cinema, come l'attrice Elizabeth Taylor, alla quale Forbes nel 1988 regalò una Sportster 883 viola (chiamata Purple Passion). Presto quindi era divenuto una figura di spicco nel mondo Harley, come sottolineato dalla sua collezione di oltre cinquanta motociclette della factory americana (più numerose di altri marchi). Importante fu anche il suo impegno nel promuovere l'immagine dei biker e l'uso della moto negli Usa.

Ma torniamo alla FLHS, sigla che identifica la Electra Glide Sport, illustrata in queste pagine. Tale denominazione fu usata per la prima volta nel 1977 per una versione minimalista (priva di borse, portapacchi, parabrezza) della

Electra Glide, da produrre in serie limitata (535 unità). Nel 1981 la FLHS fu riproposta come Sport Electra Glide, nella quale si accentuò il carattere custom con l'adozione degli scarichi separati, dei comandi avanzati e del manubrio pullback buckhorn, che faceva assumere una posizione di guida molto sdraiata. L'anno successivo la FLHS tornò a una vocazione più turistica grazie alle borse laterali, alle tradizionali pedane e ai collettori di scarico "cross-over". Poi più nulla fino al 1987: la nuova FLHS, modello di accesso alla gamma Touring, si distingueva a colpo d'occhio dalle Electra Glide Classic (FLHTC) e Tour Glide (FLTC) per l'assenza della carenatura, sostituita da un parabrezza regolabile in altezza (in un range di 3") e amo-

vibile, per il motore (l'Evolution 1340, introdotto nel 1984) privo di carter e coperchi punterie cromati e per essere equipaggiata solo con le borse laterali. Rimase in produzione fino al 1993, quando fu sostituita dalla Road King, ancora oggi a listino. Per il 1989, l'anno-modello della nostra protagonista, la gamma FL venne aggiornata grazie al nuovo alternatore a 32 A, agli indicatori di direzione a disinserimento automatico e al pacchetto Ultra (cruise control, CB radio, interfono, altoparlanti posteriori con regolazione autonoma del volume e carenature inferiori), disponibile per le versioni Electra Glide Classic e Tour Glide Classic. Come accennato Forbes ordina la sua FLHS model year 1989 in una livrea verde non prevista





### Frece intelligenti

Il blocchetto comandi di destra. Con il model year 1989 fu introdotto il disinserimento automatico degli indicatori di direzione. Massiccio il cruscotto (pagina a lato in basso) con tachimetro e contagiri.

e con tutti i carter di motore e trasmissione (a cinque marce) cromati. La consegna avviene entro i tempi stabiliti dal magnate americano, che però riesce a godersela solo per pochi mesi: un infarto infatti lo stronca il 24 febbraio del 1990, quando non ha ancora compiuto 71 anni.

Dopo la sua morte la Electra Glide Sport, con circa 8000 miglia all'attivo, viene messa a riposo per oltre vent'anni, nel corso dei quali percorre appena 11.000 miglia; nonostante l'uso esiguo la Sport è sottoposta a una puntuale manutenzione, grazie alla quale si mantiene in perfetta efficienza. Nel 2012 viene venduta dagli eredi di Malcolm Forbes a uno specialista di muscle car di Honosassa in Florida, che la mette subito in vendita online.

E qui entra in scena un appassionato milanese, che nel dicembre dello stesso anno l'acquista per circa 6000 dollari; egli chiede al commerciante di non spedirgliela in Italia, ma di custodirla fino a marzo, quando andrà a prenderla di persona per partecipare con la Sport alla 72ª edizione del Daytona Beach Bike Week (Florida), manifestazione nata nel 1937 che contende allo Sturgis Motorcycle Rally (istituito nel 1938) il primato tra gli eventi motociclistici più importanti al mondo. Terminata l'importante manifestazione motoristica, la Electra attraversa l'Atlantico e giunge finalmente a Milano, dove oggi scorrazza con regolarità, incurante dei suoi 25 anni. **R**

### ↓ CARATTERISTICHE

<b>Motore</b>	V2 di 45°, 4 tempi, raffreddato ad aria Alessaggio 88,8 mm - Corsa 108 mm Cilindrata 1338 cm <sup>3</sup> Rapporto di compressione 8,5:1 Potenza 64 CV a 5000 giri/min Coppia 14,3 kgm a 3000 giri/min Carburatore Keihin CV 38,5 Accensione elettrica.
<b>Trasmissione</b>	Secondaria a cinghia dentata Cambio a 5 marce Pneumatici: ant. MT90-16T, post. MT90-16 T.
<b>Ciclistica</b>	Telaio tubolare in acciaio Forcella telescopica idraulica Forcellone oscillante Doppi ammortizzatori idraulici Freni: anteriore a doppio disco, posteriore a disco singolo Capacità serbatoio 19 litri.
<b>Peso</b>	Peso a vuoto 343 kg.
<b>Prestazioni</b>	Velocità massima 150 km/h.



**STRAPPO ALLE REGOLE**

# SELEZIONE VARIEGATA

Una trentina di esemplari della compatta tedesca si sono ritrovati ad Auto e Moto d'Epoca a Padova per celebrare i 40 anni del modello. Ruoteclassiche è stata coinvolta nella giuria che ha individuato i sette "pezzi" più significativi, filologicamente impeccabili o resi unici perché personalizzati con alcune licenze

Testo di **Maurizio Schifano** - foto di **Alessandro Barteletti**

## GTI 1980

### REGALO PER I QUARANT'ANNI

"Come auto 'normale' ho una GTI quinta serie", così esordisce Paolo Gioppi, artigiano di Como, "che uso poco, perché per lavoro guido un furgone. L'occasione di comprare questa GTI prima serie mi è capitata proprio quest'anno, quando anch'io, come la Golf, ho compiuto quarant'anni. Difficile oggi trovarne una così originale e ben conservata; perciò me la sono regalata. Cambiati gli ammortizzatori e revisionati i freni, la meccanica è tornata come nuova; la voglia di rendere così anche tutto il resto mi ha spinto a far riverniciare la carrozzeria, naturalmente del colore originale Ebenholz Schwarz (nero ebano), annotato sulla

targhetta. Le strisce adesive argento andavano quindi sostituite, ma la Casa le forniva solo nere, perciò le ho fatte riprodurre a campione da una ditta di Lucca. L'interno era in ordine, però ho voluto aggiungere la radio Grundig marcata VW, recuperata da un Transporter T25 venduto anni fa. Unica personalizzazione, la cuffia in finta pelle per proteggere il cofano da insetti e sassolini. Non lo avevo previsto, ma alla fine questa macchina, che uso solo nei weekend e solo col bel tempo, mi è costata il quadruplo della sua quotazione attuale. A conti fatti, dato anche il piacere che provo a guidarla, penso comunque che ne sia valsa la pena".



## ↓ GLI CABRIOLET 1982

# LA SCOPERTA CON IL CUORE GTI

“I cerchi in lega ATS Cup da 15 pollici, con canale da 7, sono l'unica deroga all'originalità che mi sono concesso”. Così Massimiliano Ronchetto, 42 anni, di Rivarolo Canavese (TO), presenta la sua Cabriolet prima serie. “Si tratta di una delle ultime GLI col mitico

motore 1600 a iniezione da 110 CV, condiviso con le prime berline GTI; col model year '83 infatti sarebbe arrivato il 1800 da 112 CV. Il colore grigio-verde metallizzato, che la Casa chiamava Zirrus Metallic (codice LK5V), è uno dei più suggestivi offerti per le Golf prima

serie e nella parte alta della carrozzeria è ancora quello di fabbrica; la parte bassa è stata riverniciata per cancellare i segni del tempo e dell'uso, con un lavoro direi impeccabile.

Sulla destra del cofano bagagli c'è la scritta Rabbit col 'coniglietto', che identificava le Golf per il mercato Usa; in Italia, all'epoca, andava di gran moda montarla al posto della sigla del modello. Anche la magnifica e robustissima capote multistrato, col lunotto in vetro, è quella originale; come lo sono i rivestimenti interni. Sul lato destro del piantone di sterzo c'è uno strano antifurto a tastiera, montato pare dal titolare della concessionaria Volkswagen di Cuneo, primo intestatario della macchina; la particolare targa CN 520000 fu sicuramente richiesta da lui. Da tempo cercavo una Cabriolet come questa, nel 2013 l'ho trovata”.



## ↓ GTI 1988

# ALLA RICERCA DELLE EMOZIONI PERDUTE

“Francamente credo siano poche le auto attuali capaci di emozionarmi; almeno quelle che potrei permettermi”, così la pensa Pierpaolo Mosca, 22 anni, di Bologna. “Quand'ero piccolo mio padre aveva una GTI 16V, che ricordo per l'abitacolo così spartano, coi sedili rigidi per sostenere nelle accelerazioni di cui era capace, e per il favoloso sound del motore. Sono queste le cose che volevo ritrovare quando ho avuto l'età per guidare. Presa la patente, mi sono messo alla ricerca di una GTI come quella di mio padre e a settembre di quest'anno l'ho trovata: colore Alpinweiss, praticamente perfetta, però col motore a 8 valvole anziché a 16 e con un assetto Koni per migliorare la tenuta, peraltro già ottima. L'ho pagata 7000 euro, ma andava reimmatricolata, perché era stata radiata; essendo d'interesse storico, è stato possibile, senza troppi problemi. Per festeggiare il suo ritorno alla circolazione ho voluto regalarle quattro cerchi in lega d'epoca BBS da 15 pollici, davanti con canale da 6 pollici e dietro da 7, con gomme ultraribassate 195/50 VR15”.



↓ 1.1 L 1975

## STREGATO DALLA PRIMISSIMA SERIE

“Lavoro presso un concessionario, quindi per me l'automobile non è solo passione ma anche professione”. A presentarsi così è Stefano Odorizzi, 24 anni, di Lavis (TN). “Cercavo una Golf prima serie, preferibilmente un esemplare prodotto prima del restyling del 1978, di quelli coi paraurti in acciaio cromato, i fanali posteriori piccoli e lo specchio di coda con le caratteristiche nervature che gli

esperti definiscono 'a coda di rondine'. Sono stato fortunato, perché nel 2013, a Verona, ho trovato una cinque porte che aveva avuto un solo proprietario e che era stata messa in vendita dagli eredi. La carrozzeria, verniciata del bellissimo azzurro metallizzato chiamato dalla Casa Ancona Metallic, ha avuto bisogno solo di una velatura. L'interno non era conservato in buone condizioni e ho

dovuto ripristinarlo con soluzioni non sempre originali, per ora. Versione base in tutti i sensi, col motore 1100 da 50 CV e l'allestimento L, mancava di mordente, perciò, almeno nell'estetica, le ho voluto dare un po' di grinta: con cerchi BBS RS da 15 pollici, larghezza 6 1/2 davanti e 7 1/2 dietro, che sporgono vistosamente dai passaruota, e assetto ribassato con camber posteriore negativo”.



↓ 1.6 GL 2000

## L'AUTO DEL PRESIDENTE

Fabio Sartori, 36 anni, di Vicenza, è il presidente del club VW Golf Mania e la sua quarta serie, argento Satinsilber Metallic, che non è ancora storica, è però certamente speciale. “È mia da sempre” spiega. “Davanti ho montato un paraurti della francese Character; dietro invece, un paraurti della versione 25th Anniversary e uno spoiler sul lunotto della tedesca Rieger. I cerchi sono dei Mille Miglia 7 1/2 x 16” e l'assetto è ribassato, con componenti della tedesca Eibach. L'elaborazione estetica, lo ammetto, è notevole, ma il colore argento la rende meno vistosa e, a mio parere, riuscita se non raffinata. Quando anche questa serie diverrà storica, magari ricondurrà la mia vettura all'originalità. Per il momento preferisco sfoggiarla e godermela così com'è”.



## ↓ GTI 16V 1991-97



## TRASFORMATA PER CORRERE SU TERRA

**Difficile datare** la vettura di Fabio Castelli, 43 anni, di Polpenazze (BS), una terza serie radiata da tempo e ora destinata solo alle gare di autocross organizzate dal Coordinamento Automobilismo della UISP (Unione Italiana Sport Per tutti). Dalle tracce più profonde di vernice presenti sulla carrozzeria si deduce però che in origine fosse rosso metallizzato (Red Pearl). "Da diversi anni la sua livrea è nero e giallo,

i miei colori sociali", spiega Fabio, "con gli adesivi dei vari sponsor. Per rientrare nel peso prescritto dal regolamento, la scocca è stata spogliata di tutto, anche della fanaleria; ora c'è solo un faretto posteriore, per farsi vedere nelle gare in notturna. Il pianale però è rinforzato, le porte posteriori e il portellone sono stati saldati e naturalmente c'è un rollbar, per proteggere l'abitacolo. All'interno ci sono solo il sedile di guida e il serbatoio benzina

da 15 litri, fissato al centro. L'assetto è rialzato e le gomme sono di tipo adatto alla terra, montate però sui cerchi di serie. Per favorire l'accelerazione e la ripresa è stata modificata la mappatura dell'iniezione ed è stato montato uno scarico più libero; il cambio poi ha rapporti più corti. Con questa macchina quest'anno ho vinto il campionato italiano; continuerò a perfezionarla, per mantenerla competitiva".

## ↓ GTI DSG 2011

## IN FUTURO, PIACERÀ

**Uscita di produzione** nell'estate del 2012, la sesta serie non è certo una storica. Di storico però ha lo spirito Golf, specie nella versione GTI. Luca Chiappa, 28 anni, di Arluno (MI), ha voluto regalarsene una nuova nel 2011, di colore rosso (Tornadorot). Già abbastanza vistosa nell'allestimento di serie, la vettura non si prestava a ulteriori elaborazioni estetiche, almeno nei limiti del buon gusto. "Perciò", racconta Luca, "mi sono limitato a far modificare la mappatura dell'iniezione e i collettori di aspirazione e di scarico; così la potenza è passata da 210 a 260 CV. A questo punto ho preferito far potenziare anche l'impianto frenante, montando i dischi autoventilanti della Porsche Cayenne, dotati delle magnifiche pinze verniciate di rosso, perfettamente in tinta con la carrozzeria".

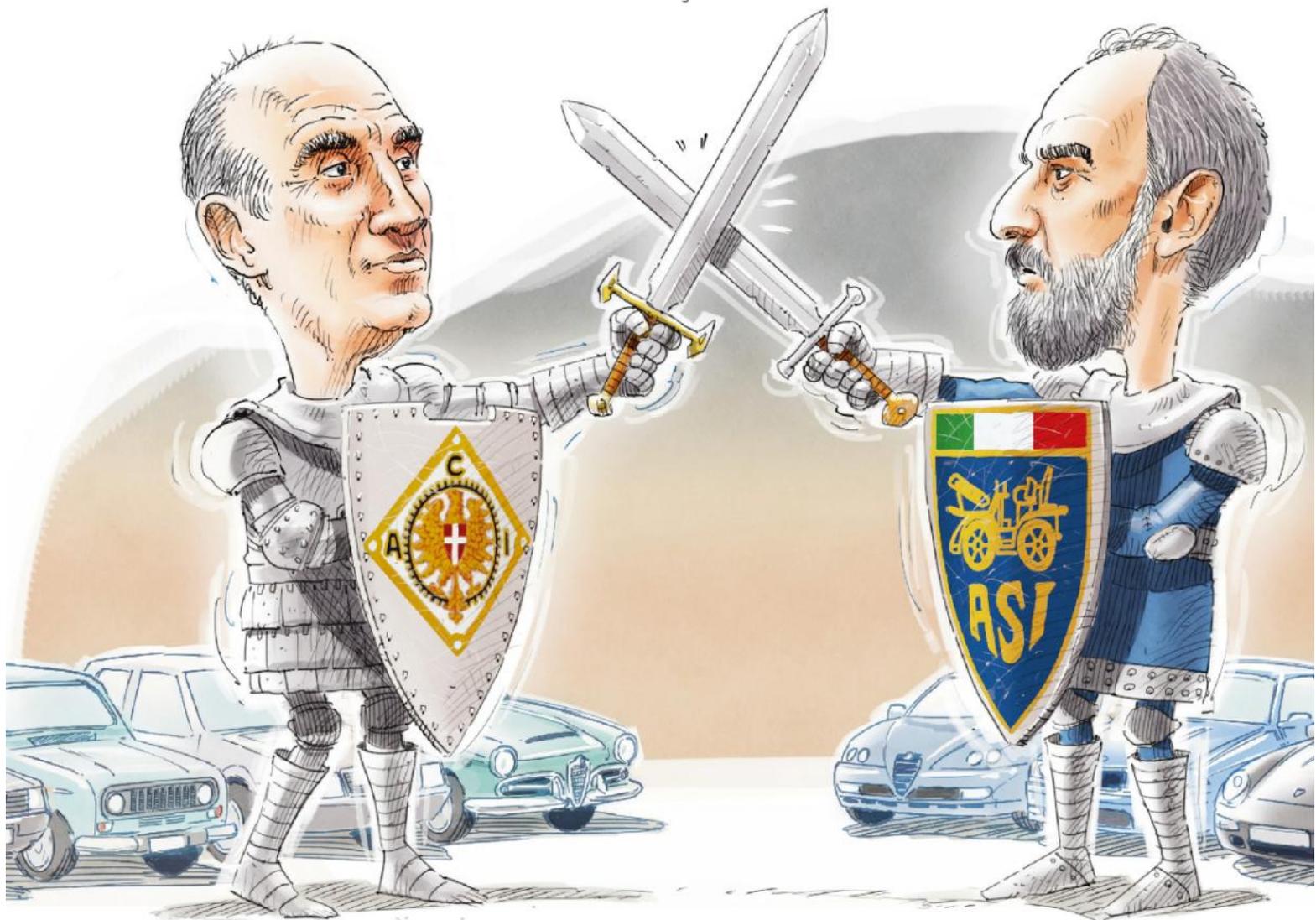


YOUNGTIMER NELL'OCCHIO DEL CICLONE

# VENTENNI LA RESA DEI CONTI

L'approvazione della Legge di stabilità così come è stata formulata, toglierebbe ogni esenzione ai possessori di auto con età compresa tra i 20 e i 30 anni. Un dramma per chi dovrà tornare a pagare il bollo. Ma cosa stanno facendo Asi e Aci per evitarlo? Come si comportano all'estero? Che cosa dice la Fiva? E che cosa propone Ruoteclassiche? Tutte le risposte, e molto altro ancora, in queste pagine

Testo di **Gilberto Milano** - disegni di **Stefano Tartarotti**



“U

n accordo Asi-Aci sulla lista chiusa? Allo stato attuale non ci può essere. L'Acì non ha nessuna delega da parte dello Stato per operare nel settore dei veicoli storici". "No, parliamo due lingue troppo diverse, siamo troppo distanti". A sentirli sembra di essere sul set del sequel de "I Duellanti", il bel racconto di Joseph Conrad portato al successo cinematografico da Ridley Scott nel 1997, dove si narra la vicenda di due ussari napoleonici impegnati in un duello protrattosi per 15 anni. Nel nostro caso la storia si ripete, solo che al posto delle armi si usano le parole, taglienti, sprezzanti, pronunciate con una animosità sfociata in aperta ostilità tra due personalità che più distanti di così non potrebbero essere.

Angelo Sticchi Damiani, 69 anni, presidente dell'Automobile Club d'Italia dal 2012, e Roberto Loi, 71 anni, presidente dell'Automotoclub Storico d'Italia dal 1997, sono i nostri attuali "Duellanti", responsabili dei due enti che si stanno contendendo il movimento

collezionistico automobilistico italiano. Come per i "Duellanti" di Conrad, è da molto tempo che i loro destini si sono incrociati. Di sicuro dal 2009, quando l'uno è salito al vertice della Csaì (la Commissione sportiva automobilistica italiana, già in conflitto con l'Asi dal 2000) e l'altro, già al vertice Asi, che non volle rinnovare quattordici anni fa l'"Accordo Asi-Csaì" che regolamentava le gare di regolarità.

Schermaglie e incomprensioni che si sono accentuate nel 2013, allorché Sticchi Damiani ha fondato l'Acì Storico ponendosi in aperta contrapposizione all'Asi. E che sono arrivate alla probabile resa dei conti il mese scorso, quando il Governo è intervenuto a gamba tesa nel mondo delle auto storiche inserendo nel Disegno di Legge di stabilità 2015 un comma che, se venisse approvato, annullerebbe tutte le esenzioni e i benefici per le auto di età compresa tra i 20 e i 30 anni. Da quel momento, salvo emendamenti dell'ultima ora, tutti i possessori di auto ultraventennali potrebbero tornare a pagare bollo e tassa di circolazione pieni (vedi box a pag. 101), il che renderebbe molto più complicata la loro volontà di continuare a conservare la propria auto in attesa che compia 30 anni di età, quando l'esenzione scatta in automatico.

Non solo, ma se il Ddl Stabilità 2015 fosse approvato senza modifiche, salterebbero gli attuali equilibri "politici" che hanno governato il settore fino a questo momento. L'Asi, infatti, potrebbe subire un ridimensionamento del suo ruolo istituzionale: non essendo più possibile esentare le ultraventennali dal pagamento del bollo, cadrebbe per molti l'utilità di richiedere il Certificato di Rilevanza Storica, che disciplina anche i requisiti per la circolazione delle auto di interesse storico. Al contempo, anche l'Acì vedrebbe ridotta, per il momento, l'ambizione di porsi come ente riformatore del settore automobilistico storico attraverso l'imposizione della sua lista chiusa. Siamo comunque ancora nel campo delle ipotesi, in attesa che il Governo decida. Entro dicembre si saprà qualcosa di definitivo.

#### LE DOMANDE IN SOSPESO

Nel frattempo, cosa stanno facendo Asi e Acì per evitare che siano azzerati tutti i vantaggi fiscali previsti per i collezionisti? La lista chiusa suggerita dall'Acì potrebbe essere una soluzione accettabile? Quali altre decisioni alternative potrebbero essere adottate? E come si comportano gli altri Governi nel resto d'Europa sul tema auto storiche? Sono so-

lo alcune delle domande sul tappeto alle quali i collezionisti di veicoli 20-30enni sperano sia data presto risposta. Nell'attesa, Ruoteclassiche ha cercato di fare chiarezza ricostruendo i fatti che hanno portato a questa situazione. Ma non è stata solo a guardare, e nelle pagine successive potete trovare uno specchio esauriente di come questa materia viene trattata all'estero, di che cosa attende i collezionisti nel caso dovessero tornare a pagare il bollo e una serie di proposte che il giornale intende sostenere in tutti gli ambiti possibili per portare chiarezza e pulire questo settore dalla presenza dei cosiddetti "furbetti".

#### I NUMERI IN GIOCO

Ecco, il fatto scatenante, è noto, riguarda l'anomala passione per le auto d'epoca che ha travolto gli italiani negli ultimi anni. Che cosa è successo? Che grazie a una legge del 2000 (legge 342/2000 art. 63) e successivamente di un decreto legge (17 dicembre 2009), chiunque fosse stato in possesso di un'auto di età compresa tra i 20 e i 30 anni avrebbe potuto usufruire dell'esenzione dal bollo e di una forte riduzione della tassa di circolazione regionale a fronte della semplice iscrizione della propria auto in uno dei registri riconosciuti dallo Stato a rilasciare un attestato di storicità. Tutto ciò senza distinzione di marchio e modello (l'Asi è contraria alla lista chiusa) e dietro pagamento di una tassa di 20 euro (più iscrizione a un Club federato) a parziale copertura dell'esame del veicolo e non della sua registrazione, come sostiene la stessa Asi. Un beneficio fiscale che, secondo molti, avrebbe creato confusione e ingiusti privilegi.

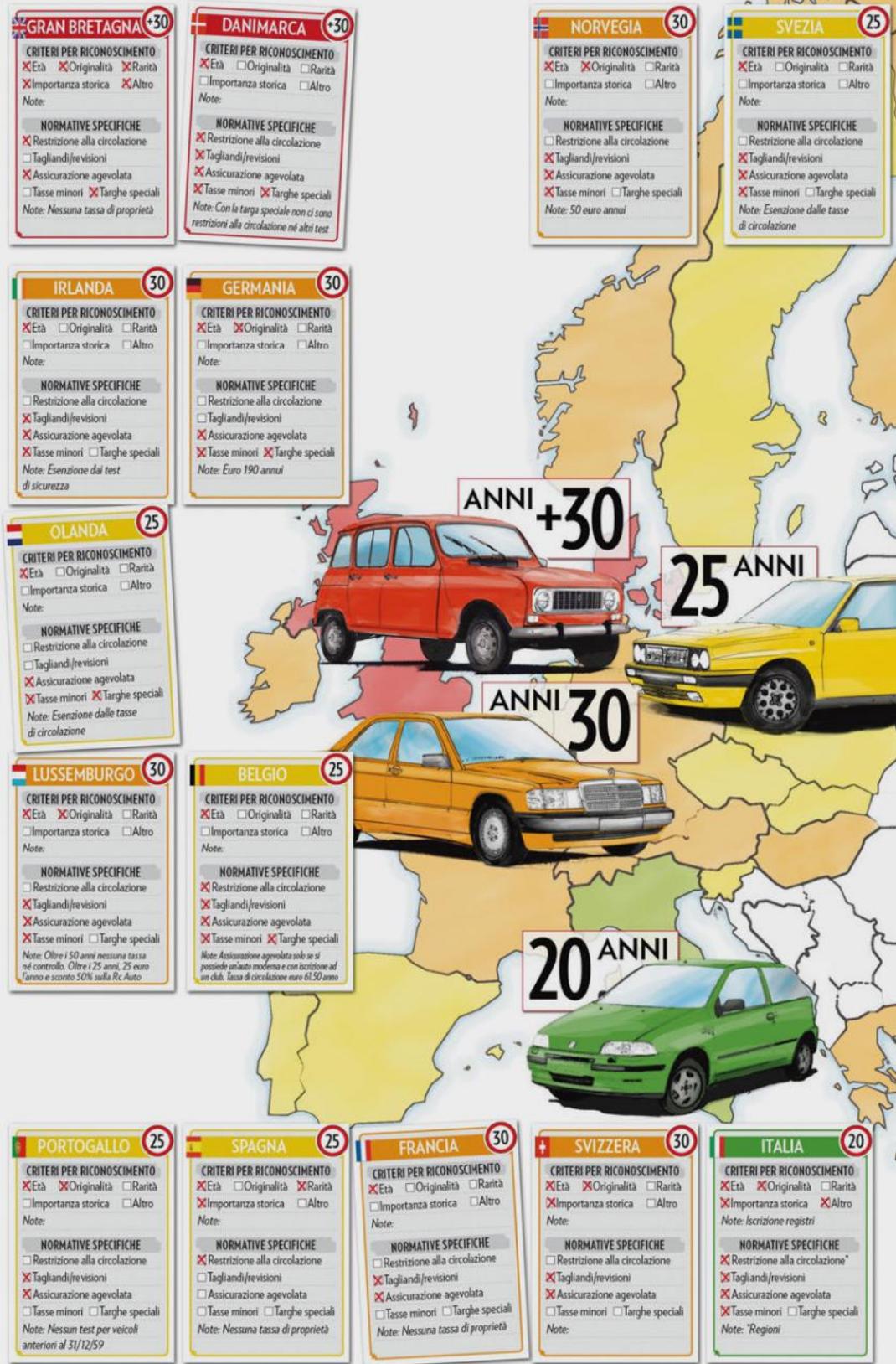
Per Roberto Loi, presidente Asi, dal 2000 al 31 gennaio 2013 i veicoli esentati in seguito a provvedimento Asi sarebbero circa 375.000, per un importo non percepito dall'erario di quasi 56.250.000 euro. Se però il Governo dovesse abolire qualsiasi esenzione-riduzione per le 20-30enni "pochi dei veicoli beneficianti resterebbe in vita o in circolazione in Italia. Neanche 50.000 auto di interesse storico-collezionistico pagherebbero le tasse ordinarie cui sarebbero tenuti, con una conseguente forte riduzione del gettito fiscale previsto. E con una conseguente perdita di posti di lavoro che colpirebbe piccoli riparatori e ricambisti, già indeboliti dalla diminuzione di lavoro, a cui si aggiungerebbe quella nel settore turistico che nasce da una media di 2500 raduni annui". Un danno complessivo che il presidente Asi stima in cir-

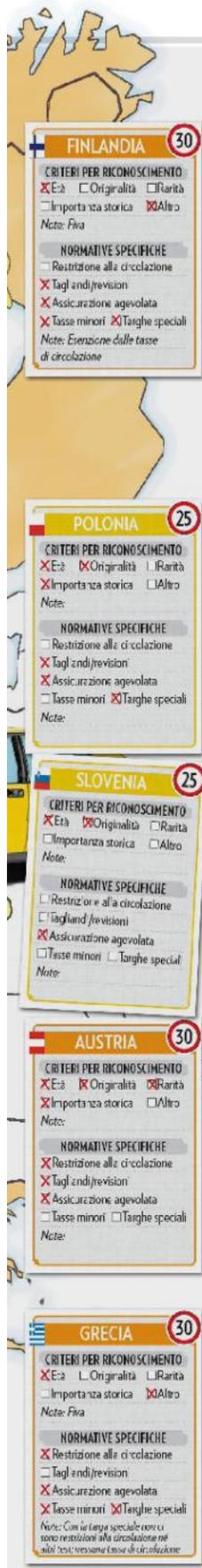


LO SGUARDO OLTRECONFINE

# L'Europa si muove disunita

**In Italia impazza la polemica** sulla paventata possibilità che alle vetture ventennali sia revocato il privilegio di non pagare la tassa di circolazione. Opinioni contrapposte e prese di posizione si sprecano: ma cosa accade fuori da nostri confini? Come si comportano i legislatori degli altri Paesi europei? Nell'infografica qui a fianco sono riportate le norme che regolano il mondo delle auto storiche negli altri Paesi dell'Unione e in Svizzera. Si può così notare quali sono le leggi, gli obblighi e i privilegi riservati ai veicoli storici nella maggior parte degli Stati del Vecchio Continente. Tra tutti, un dato balza subito all'occhio: l'unico Paese nel quale i veicoli diventano di "interesse storico e collezionistico" al compimento dei vent'anni di età è il nostro. A eccezione dell'Italia, in tutto il resto del continente l'età di storicizzazione di un veicolo parte - almeno - dal compimento dei 25 anni! Per la precisione, su 22 Stati presi in esame, in 9 si parte da 25 anni, in altri 10 da 30 e negli ultimi due neppure 30 sono sufficienti. Nella maggioranza delle nazioni (13 su 22) l'età di un'auto non è un requisito sufficiente a darle lo status di storica, essendo richiesto pure il riconoscimento di una originalità a prova di storia. In cinque Stati (Austria, Polonia, Regno Unito, Spagna e Svizzera), inoltre, per storicizzare un veicolo sono valutati pure fattori quali la rarità del modello e l'importanza storica. In altri quattro, il riconoscimento è legato al possesso della Identity Card Fiva. Va aggiunto che, in quasi tutti i Paesi, la materia è regolamentata da una precisa legge nazionale e in cinque da appositi decreti; in quattro Stati, infine, vige il principio giuridico di origine anglosassone che prende il nome di "common law", con il quale si intende una pratica comune, cioè un modello di ordinamento





**FINLANDIA** 30

**CRITERI PER RICONOSCIMENTO:**  
 Età  Originalità  Rarità  
 Importanza storica  Altro  
 Note: Fiva

**NORMATIVE SPECIFICHE**  
 Restrizione alla circolazione  
 Tagliandi/revisioni  
 Assicurazione agevolata  
 Tasse minori  Targhe speciali  
 Note: Esenzione dalle tasse di circolazione

**POLONIA** 25

**CRITERI PER RICONOSCIMENTO:**  
 Età  Originalità  Rarità  
 Importanza storica  Altro  
 Note:

**NORMATIVE SPECIFICHE**  
 Restrizione alla circolazione  
 Tagliandi/revisioni  
 Assicurazione agevolata  
 Tasse minori  Targhe speciali  
 Note:

**SLOVENIA** 25

**CRITERI PER RICONOSCIMENTO:**  
 Età  Originalità  Rarità  
 Importanza storica  Altro  
 Note:

**NORMATIVE SPECIFICHE**  
 Restrizione alla circolazione  
 Tagliandi/revisioni  
 Assicurazione agevolata  
 Tasse minori  Targhe speciali  
 Note:

**AUSTRIA** 30

**CRITERI PER RICONOSCIMENTO:**  
 Età  Originalità  Rarità  
 Importanza storica  Altro  
 Note:

**NORMATIVE SPECIFICHE**  
 Restrizione alla circolazione  
 Tagliandi/revisioni  
 Assicurazione agevolata  
 Tasse minori  Targhe speciali  
 Note:

**GRECIA** 30

**CRITERI PER RICONOSCIMENTO:**  
 Età  Originalità  Rarità  
 Importanza storica  Altro  
 Note: Fiva

**NORMATIVE SPECIFICHE**  
 Restrizione alla circolazione  
 Tagliandi/revisioni  
 Assicurazione agevolata  
 Tasse minori  Targhe speciali  
 Note: Con la targa speciale non ci sono restrizioni alla circolazione né altri test, nessuna tassa di circolazione

**REPUBBLICA CECA** 25

**CRITERI PER RICONOSCIMENTO:**  
 Età  Originalità  Rarità  
 Importanza storica  Altro  
 Note:

**NORMATIVE SPECIFICHE**  
 Restrizione alla circolazione  
 Tagliandi/revisioni  
 Assicurazione agevolata  
 Tasse minori  Targhe speciali  
 Note: Test speciali per la sicurezza

**SLOVACCHIA** 25

**CRITERI PER RICONOSCIMENTO:**  
 Età  Originalità  Rarità  
 Importanza storica  Altro  
 Note: Fiva

**NORMATIVE SPECIFICHE**  
 Restrizione alla circolazione  
 Tagliandi/revisioni  
 Assicurazione agevolata  
 Tasse minori  Targhe speciali  
 Note: Con targa restrizioni alla circolazione

**UNGHERIA** 30

**CRITERI PER RICONOSCIMENTO:**  
 Età  Originalità  Rarità  
 Importanza storica  Altro  
 Note: Fiva per esenzione tasse

**NORMATIVE SPECIFICHE**  
 Restrizione alla circolazione  
 Tagliandi/revisioni  
 Assicurazione agevolata  
 Tasse minori  Targhe speciali  
 Note: Esenzione dalle tasse di circolazione

giuridico basato sui precedenti giurisprudenziali più che su codici, leggi o altre norme. Pressoché in tutti gli Stati, poi, esiste per i veicoli storici la possibilità di sottoscrivere una polizza assicurativa con premio ridotto; per il resto, la situazione è assai diversa da un confine all'altro. Quanto al pagamento della tasse, quella di proprietà (per tutti i veicoli, compresi quelli moderni) va scomparendo in

quasi tutta Europa, mentre è più spesso richiesta quella di circolazione, ribadendo un concetto giuridico molto importante: pago le tasse per un bene se lo uso, non pago se lo lascio inutilizzato. In ogni caso, sono 12 le nazioni dove le storiche godono di una riduzione delle tasse automobilistiche oggi da noi tanto discusse; deve però essere notato che in alcuni Paesi, con il Regno Unito in testa, non è richiesto il pagamento di alcuna tassa neppure alle vetture di nuova immatricolazione. Altre profonde differenze riguardano le targhe: nove stati riservano ai veicoli

d'epoca una targa specifica, in genere la "H" di Historic; la situazione è però complessa, in quanto in alcuni Paesi la targa è intestata al proprietario e non alla vettura, in altri cambia secondo province o regioni di residenza del possessore, in altre ancora resta per sempre legata al veicolo, salvo essere modificabile o acquistabile, come in Gran

Bretagna. In 13 Paesi l'obbligo delle revisioni periodiche è facilitato per le vetture storiche, ma in alcuni le auto più antiche (40 anni o più) non sono tenute ad alcun controllo. Medesimo atteggiamento è adottato per le restrizioni alla circolazione, presenti in 9 Stati, mentre in altri i veicoli più datati sono esenti dai blocchi del traffico.

Tra le curiosità, una pare interessante: per rendere la vita difficile a quelli che in Italia chiamiamo "furbetti", cioè coloro che utilizzano quotidianamente una vettura riconosciuta di interesse storico e collezionistico allo scopo di non pagare tasse e polizze, le esenzioni sono rilasciate solo ai possessori di auto d'epoca che dimostrano di possedere anche un veicolo moderno, con il quale circolano abitualmente.

In sostanza, pur con varie difformità locali, lo scopo delle autorità di tutta Europa pare il medesimo: sostenere la conservazione dei veicoli storici, agevolandoli sotto molti aspetti, compreso quello della tassazione, favorendo però solo quelli di età adeguata e di indiscutibile utilizzo collezionistico. Al tempo stesso, le politiche dei Governi sono indirizzate allo svecchiamento del parco vetture di ciascun Paese, inibendo sempre di più le strade ai veicoli maggiormente inquinanti. Il quadro europeo deducibile dalla nostra tabella è inequivocabile: l'Italia è il Paese europeo dove i veicoli storici godono dei maggiori vantaggi finanziari, intesi come pagamento di tasse automobilistiche e polizze assicurative. Sostenere l'esentabilità dei veicoli ventennali, per quanto per chi scrive, preoccupato di quanto sarà costretto a pagare), appare oggi, in un'ottica sociale, difficilmente sostenibile.

**Paolo Mazzetti**



ca 6 miliardi di euro.

Ben altri numeri quelli resi pubblici dall'Ac, che quantifica in oltre 4 milioni i veicoli con più di vent'anni oggi circolanti in Italia, di cui solo 800.000 avrebbero un reale valore storico (comunque oltre il 50% in più rispetto a quelli certificati da Asi, ndr). "Gli altri 3,2 milioni sono solo auto vecchie, poco sicure, che girano tutti i giorni, inquinano e vanno rottamate" sostiene senza giri di parole Angelo Sticchi Damiani, presidente Ac. E anche sulle conseguenze economiche di un eventuale azzeramento delle esenzioni il suo parere diverge molto da quello di Loi. "Miliardi di che? Qui si fa disinformazione. Noi dobbiamo solo cercare di svecchiare il nostro parco circolante. È un problema serio di ambiente, di sicurezza, di mercato. Abbiamo 62 macchine ogni 100 abitanti e non possiamo preoccuparci di rottamarne qualche centinaio di migliaia su 34 milioni che circolano". Guardando ai nostri vicini, sono 51,2 in Francia, 53,9 in Germania e 46,4 in Gran Bretagna, popolo di collezionisti per eccellenza.

A questo proposito, va rilevato anche un dato appena pubblicato dall'Unrae, l'associazione che unisce i rappresentanti di importatori di auto straniera, dal quale si evince che nel 2014 le vetture con più di 14 anni di età circolanti nel nostro Paese sarebbero 10 milioni. Quante di queste saranno conservate per altri 6 anni se continueranno a sussistere le esenzioni a favore delle auto con più di 20 anni di anzianità? E quante saranno quelle, costruite dal 1995, che andranno a sommarsi nei prossimi anni alle ventennali già esenti?

"La nostra proposta è quella di tornare a 14 anni fa" dice Sticchi Damiani, "Tornare all'articolo 63 della legge 21 novembre 2000, n. 342. Ovviamente non affidandosi più agli stessi soggetti che non hanno applicato quella norma. Sarà poi il legislatore a decidere se azzerare tutto al 2015 e concedere l'esenzione solo a chi la merita, oppure lasciare che anche chi ha visto la propria auto esenta-

↓ IL PRESIDENTE DELLA FIVA, PATRICK ROLLET

## PROTEGGIAMO I NOSTRI BENI SU RUOTE



**Quali sono i requisiti perché in Europa una vettura sia riconosciuta come storica?**

Ogni Stato membro applica i propri criteri. A livello europeo, c'è una direttiva riguardante i controlli delle vetture che contiene la seguente definizione: è "di interesse storico" qualsiasi veicolo considerato come storico dallo Stato membro di immatricolazione. Oppure un veicolo che rispetta tutti i seguenti requisiti: è stato costruito o immatricolato almeno 30 anni prima; non è più in produzione; è preservato da un punto di vista storico, mantenuto nel suo stato originale e non sussistono cambiamenti sostanziali nelle caratteristiche tecniche dei suoi componenti principali. Il contenuto di questa direttiva, comunque, non è strettamente vincolante (è una direttiva e non una legge), ma viene interpretato liberamente dal Governo di ogni Stato membro. La Fiva e i suoi club federati faranno il loro meglio per assicurare che non ci siano impatti negativi per i veicoli storici.

**In tutti i Paesi sono applicati sconti sulle polizze di assicurazione per circolare?**

I rapporti con le compagnie assicurative dipendono dal diritto privato e, quindi, in ogni Stato le compagnie assicurative sono libere di stipulare polizze per i veicoli storici, anche agevolate. In ogni caso, polizze scontate sono offerte ai veicoli storici in quasi tutta Europa.

**Ci sono agevolazioni o limitazioni per la circolazione sulle strade delle storiche?**

Dipende da ogni Stato membro e dall'influenza che le autorità locali hanno sul legislatore nazionale. La Fiva, tramite i suoi club membri, sta lavorando per ottenere le esenzioni per i veicoli storici. Il nostro motto è "veicoli di ieri sulle strade di oggi". Secondo la nostra opinione, è importante promuovere la circolazione dei veicoli storici sulle strade pubbliche, dato che questo ha un impatto culturale sulle persone: i veicoli storici sono un museo su ruote e, per il nostro retaggio motoristico, è importante che siano visibili gratuitamente al grande pubblico.

**Secondo la Fiva, qual è l'età più corretta perché un'auto sia riconosciuta storica?**

La Fiva identifica due categorie di veicoli storici: veicoli con più di 30 anni; veicoli tra i 20 e i 30 anni, che vengono chiamati youngtimer. Questa seconda categoria è stata introdotta per ridurre il gap tra i 20 e i 30 anni, effettivamente un lasso di tempo

piuttosto lungo, soprattutto considerando che, normalmente, le vetture vengono utilizzate per 10 anni circa e poi demolite. In questo modo, si corre il rischio di perdere i veicoli che potranno essere considerati storici in futuro. Non dobbiamo dimenticare che tutti i veicoli hanno un potenziale interesse storico, incluse le vetture utilitarie e i motoveicoli, e non solamente le più lussuose: dalle 500 alle Ferrari Testarossa. Il valore storico non deve essere confuso con il valore economico: sono due cose differenti che non sempre coincidono. Inoltre, promuovere le youngtimer è un modo per avvicinare le nuove generazioni al mondo dei veicoli storici.

**Cosa propone la Fiva per uniformare le norme per i veicoli storici in tutti i Paesi dell'Unione Europea?**

La Fiva non lavora per l'allineamento delle norme in ogni Stato, perché sarebbe un approccio autoritario. Al contrario, incoraggia e supporta i propri rappresentanti nazionali (ANF o Autorità Nazionali Fiva) a dialogare con i propri Governi nazionali in modo da sviluppare una legislazione favorevole per i veicoli storici. Infatti, in ogni Stato si hanno condizioni particolari, e l'ANF ha maggiori conoscenze e sensibilità per lavorare con lo scopo di far progredire il movimento. Negli ultimi anni abbiamo creato il Gruppo per i Membri del Parlamento Europeo interessati ai veicoli storici, in modo da facilitare la circolazione delle idee e condividere un atteggiamento positivo verso questa particolare categoria di mezzi.

**In futuro, sarà opportuno aumentare l'età di una vettura perché sia riconosciuta come storica?**

La Fiva non raccomanda un'iniziativa di questo tipo. Il nostro lavoro è promuovere la storicità dei veicoli e il loro utilizzo responsabile. Non dobbiamo dimenticare che i veicoli storici, anche se sono spesso usati come capro espiatorio per l'inquinamento e altre ingiustizie, sono beni culturali che hanno bisogno di essere preservati e non molestati da leggi troppo severe. Inoltre, non dobbiamo dimenticare che i veicoli storici hanno un significato sociale ed economico, il che è abbastanza importante in un periodo di crisi come questo. Spero, quanto prima, di essere in grado di fornire informazioni più dettagliate tramite la pubblicazione della ricerca socioeconomica della Fiva.

**Paolo Mazzetti**



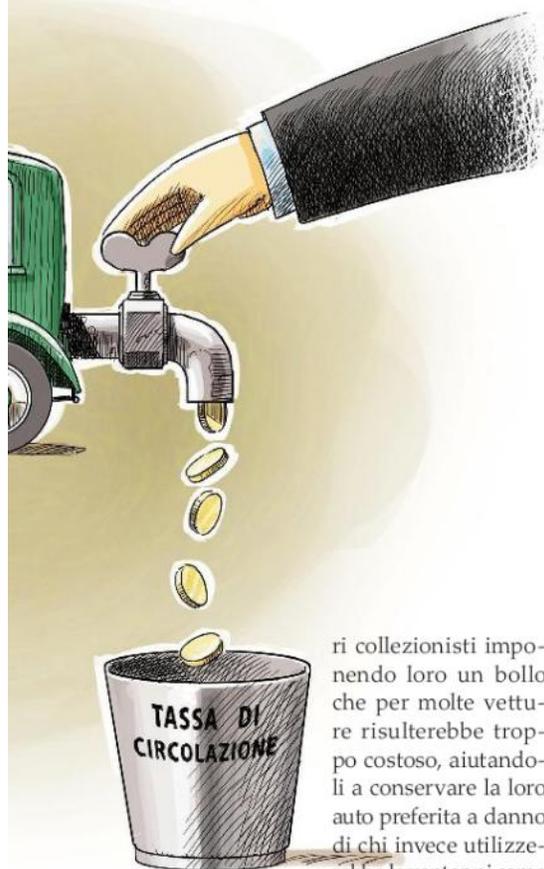
ta nel 2014 continui a godere di questo beneficio fino al 2023.

La legge del 2000 andava bene, prevedeva la lista chiusa, ma l'Asi non l'ha mai redatta. Non si può sostenere che tutte le ultraventennali siano storiche solo se iscritte a un registro. Noi invece dobbiamo salvaguardare esclusivamente i possessori di auto di sicuro collezionismo e cercare contemporaneamente di svecchiare il nostro parco circolante. È un problema serio di ambiente, di sicurezza, di mercato. L'Asi non ha interessi in questo mondo. Se non quello di rimettere a posto un settore che è stato veramente tradito. Lo scriva: tradito!".

### L'ASI È PER LO STATUS QUO

"Le informazioni di Acì paiono prive di alcun fondamento" tuona Loi, ribadendo che l'Asi si è attenuta alla legge dello Stato, seguendo la Corte di Cassazione. "L'Asi ha certificato con valenza interna nell'arco di 49 anni di attività, rilasciando il cosiddetto certificato di identità, 46.500 autoveicoli; gli altri 501.386 sono stati certificati sempre nel rispetto della legge dello Stato, meno severa dei regolamenti interni". La linea di Asi, descritta a Ruoteclassiche dal suo presidente, punta dunque a lasciare le cose come sono. "L'indirizzo è quello di mantenere lo status quo o, in via subordinata, di accettare un aumento delle tasse di circolazione attualmente in vigore. Nel caso si dovesse approvare la LdS nel testo attuale, con il consiglio federale mi comporterò come sempre: cercherò la soluzione equilibrata per uscire dalle conseguenze negative di tale provvedimento per tutto il settore, indotto compreso, ma che conta quanto quello dei proprietari di veicoli storici".

Una terza ipotesi vorrebbe invece un aumento sostanzioso della tassa di circolazione regionale lasciando invariata l'esenzione dal bollo per le ventenni. In questo modo lo Stato eviterebbe di danneggiare i ve-



ri collezionisti imponendo loro un bollo che per molte vetture risulterebbe troppo costoso, aiutandoli a conservare la loro auto preferita a danno di chi invece utilizzerebbe le ventenni come

auto per tutti i giorni.

Secondo Sticchi Damiani, tuttavia, la lista chiusa sarebbe l'unica vera soluzione: "Una lista chiusa per le auto dai 20 ai 30 anni che faccia chiarezza tra quelle che sono vere auto storiche e quelle che sono solo auto vecchie. Il concetto per me è semplice, chiaro: tutte le auto prima o poi diventano storiche. Perché lo diventano, però, alcune hanno bisogno di un periodo molto breve, mentre altre hanno bisogno di tempi più lunghi. Da che cosa dipende? Soprattutto dal numero di unità che sono state prodotte: ovvio che un'auto costruita in milioni di esemplari ci metterà molto più tempo. Ma se la mia auto fa parte della lista chiusa, io non mi devo iscrivere né all'Acì, né all'Asì, né a nessun altro club storico affinché qualcuno certifichi, dietro pagamento, che la mia macchina è storica. Perché lo è già. Lo dice la lista chiusa. Se poi le persone vogliono diventare soci di Acì Storico perché apprezzano i servizi che offre, lo possono fare come atto volontario, a differenza di quanti sono stati costretti a iscriversi all'Asì per le ragioni che conosciamo".

### LA LISTA DELLA DISCORDIA

Perché poi l'Asì non abbia mai stilato una lista chiusa delle ventenni, come indicato dall'art. 63 della Legge 342/2000, ce lo spiega lo stesso Roberto Loi. "La lista non avrebbe assolutamente 'regolamentato' le concessioni per l'esenzione delle tasse automobilistiche solo ai possessori di determinati modelli, ma tale soluzione non avrebbe ridot-

## TASSE AUTOMOBILISTICHE

# QUANTO PAGANO SENZA ESENZIONE

Dai calcoli di quanto pagherebbero come tassa automobilistica le vetture ventennali, nel caso di approvazione della Legge di stabilità che abolisce l'esenzione, si deduce che più la potenza sale e più l'importo diventa gravoso, soprattutto per le auto Euro 0. La cifra diminuisce di qualche euro per le vetture con emissioni, secondo la Direttiva CEE, Euro 1. È evidente che, nel caso fosse introdotto il pagamento di una cifra fissa forfettaria, ne sarebbero penalizzati i proprietari delle auto poco potenti e molto favoriti quelli con vetture più potenti ed inquinanti. Se, come qualcuno ha ipotizzato, fosse richiesto il pagamento di un contributo fisso di 100 o 150 euro l'anno, il proprietario di una Ferrari 512 TR risparmierebbe 1.167,00 euro, mentre a quello della Panda converrebbe pagare il bollo senza chiedere l'esenzione.

Calcolo dell'importo da pagare nel dicembre 2014 in base ai kW, effettuato sul sito dell'Agenzia delle Entrate: [http://www1.agenziaentrate.gov.it/servizi/bollo/calcolo/kw\\_cv\\_ins.htm?reset=true](http://www1.agenziaentrate.gov.it/servizi/bollo/calcolo/kw_cv_ins.htm?reset=true)  
Modelli di vettura e relative potenze dedotti dal listino prezzi di Quattroruote, numero del dicembre 1994.

Regione: Lombardia - Direttiva CEE: Euro 0 (Importi diversi nelle varie Regioni)

P.M.



**Alfa Romeo 33 1.3 Sportwagon (65 kW):**  
195,00 euro



**Alfa Romeo 155 1.8 Twin Spark (93 kW):**  
279,00 euro



**Alfa Romeo 164 2.0 V6 Turbo (148 kW):**  
516,00 euro



**BMW M3 (210 kW):**  
795,00 euro



**Fiat 500 1.1 Sporting (40 kW):** 120,00 euro



**Fiat Panda 900 (29 kW):**  
87,00 euro



**Fiat Punto 75 (54 kW):**  
162,00 euro



**Fiat Coupé 16V (102 kW):**  
309,00 euro



**Ferrari 348 (235 kW):**  
907,50 euro



**Ferrari 512 TR (315 kW):**  
1.267,50 euro



**Lancia Thema 2.0 i.e. (112 kW):** 354,00 euro



**Lancia Delta Integrale Evo (155 kW):** 547,00 euro

**↓ DIECI AUTO DA "TENERE" A TUTTI I COSTI**



**Alfa Romeo 164 3.0 Q4 (1993)**

La più potente delle 164: un concentrato di tecnologia sopraffina. Trazione 4x4, cambio a sei rapporti, quasi 250 km/h di velocità di punta. Ne hanno fatte poche, ma oggi vale solo 2500 euro.



**Alpine V6 Turbo (1985)**

Quintessenza della grandeur francese degli anni Ottanta, l'erede (molto evoluta) delle berlinette ammazza rally degli anni Settanta. La si acquista per 10.000 euro. Chi la salva, sarà ripagato!



**Audi V8 (1989)**

La prima ammiraglia "quattro" di Ingolstadt: quando esordì, i cancellieri tedeschi avevano solo BMW e Mercedes. Ripararla costa una fortuna, ma vale quattro soldi: chi ce l'ha la tenga stretta.



**BMW M5 E34 (1988)**

315 CV, grazie ai sei cilindri della supercar M1. Un mostro di potenza travestito da padosa berlinotta bavarese. Con lei iniziò la saga delle superberline. Si acquista con 5500 euro, ma salirà un bel po'.



**Fiat Coupé 2.0 16V Turbo (1994)**

L'ultima inconfondibile coupé torinese, dalle prestazioni impressionanti in relazione al prezzo (oggi come ieri). È già di culto. Un delitto disfarsi della 1ª serie, col motore derivato dalla "Deltona".



**Ford Sierra Cosworth 3 volumi (1988)**

Non avrà il fascino della due volumi con l'alettone, ma le prestazioni non sono inferiori. Ed è più facile da trovare. Attenti agli esemplari "sfiniti". Per chi ha l'occhio lungo, 10.000 euro sono il limite di spesa.



**Jaguar XJ-R XJ40 (1990)**

La prima delle XJ a strizzare l'occhio a chi su strada sa divertirsi: assetto rivisto, sterzo più diretto e una manciata di cavalli in più. Ne hanno fatte poche, ma vale poco più delle altre XJ40. 7500 euro ben spesi.



**Lancia Thema 2.0 16V Turbo (1988)**

Da conservare come la prima serie del 1984. La Thema non ha bisogno di commenti. Se si esclude la 8.32 imparentata con Ferrari, è questa la versione giusta. Nonostante il bollo per i 133 kW...



**Land R. Range Rover 4.2 LSE (1992)**

L'ultima evoluzione della "Classic", con passo allungato, sospensioni elettroniche e motore di 4,2 litri. Una limousine 4x4 prodotta prima della Range serie P38. Vale 6000 euro, ma è in fase di decollo...



**Mercedes 600 SEL W140 (1991)**

Due tonnellate abbondanti di superlusso con tutta la tecnologia di cui Mercedes disponeva a inizio anni Novanta. Il V12 6.0 sfodera 408 CV (cioè 300 kW tondi tondi): per la gioia dell'erario. Ma ripaga.

to nemmeno il numero dei veicoli esentati. La lista chiusa avrebbe determinato l'esenzione di tutti gli esemplari esistenti per ogni modello inserito nella lista, mentre quelli certificati dall'Asi sono molti meno. L'Asi non ha mai stilato una lista chiusa in materia, perché non era prevista dal legislatore. L'Asi non ha mai redatto una lista chiusa, se non per uso interno, e molto prima dell'entrata in vigore dell'Art.63, legge 342. È stata abbandonata dopo poco tempo perché, già allora, ci siamo resi conto che la storia non la si fa attraverso dei giudizi, ma è la storia che afferma se stessa con i fatti e con la valutazione dei posteri. Anche nel campo delle vetture storiche, i veicoli che si sono affermati è perché sono stati l'espressione del valore che esprimevano, in materia tecnica, in materia sociale ed estetica. Ho creduto sempre più nella valutazione degli appassionati e non in quella dei superficiali, dei burocrati o degli interessati". Posizioni molto lontane tra i due, come si può notare.

**ALL'ESTERO FANNO COSÌ**

Un contributo a risolvere il dilemma delle ventenni potrebbe venire anche dall'osservazione delle soluzioni adottate da altri Paesi europei (vedi riquadro a pag. 98). Come fanno all'estero? Come si può notare, accade solo in Italia che un'auto venga considerata di interesse storico-collezionistico al compimento del ventesimo anno di età.

In tutti gli altri Paesi europei è infatti richiesta un'età superiore. In meno di una decina il limite minimo è fissato a 25 anni, mentre in altri dieci gli anni sono 30. In altri due ne servono addirittura più di 30. E fino ad allora il trattamento fiscale per le ventenni è identico a tutte le altre vetture di uso comune. Anche se, come si può notare nell'infografica di pagina 98, la tendenza più diffusa è quella di togliere la tassa di proprietà a tutti i veicoli, compresi quelli moderni, a favore di una tassa di circolazione applicata solo alle vetture che vengono effettivamente fatte circolare. In caso contrario non si paga niente.

Complessivamente, in Europa le nazioni che applicano una riduzione delle tasse alle storiche sono una dozzina. Lo scopo delle varie legislazioni è comunque identico: venire incontro ai possessori di auto storiche con agevolazioni fiscali ma solo se di età avanzata e di riconosciuto valore collezionistico. Nella stragrande maggioranza dei Paesi, infatti, non è sufficiente che un'auto sia solo anziana per godere di agevolazioni fiscali, ma è necessario dimostrare anche che la vettura sia davvero originale. **R**

# Le proposte di Ruoteclassiche



**IL DILEMMA È SHAKESPEARIANO:** essere indiscriminatamente a favore di tutte le possibili esenzioni e sgravi a favore dei veicoli storici, e quindi dei loro possessori - i nostri lettori - o sostenere una proposta equa, che tenga eticamente conto delle attuali esigenze nel campo della circolazione automobilistica e che non consenta ai "furbetti" di in-

quinare ed evadere le tasse dovute? Questa è stata la domanda di fondo che la redazione di Ruoteclassiche si è posta in un pomeriggio di metà novembre. Mentre alcuni colleghi erano impegnati al telefono per sentire il parere di quelli che sono stati definiti i "duellanti", Angelo Sticchi Damiani e Roberto Loi, i presidenti di Aci e Asi, tutta la reda-

zione, dal direttore ai collaboratori, ha dato vita a una lunga disamina dei fatti, delle ragioni, dei pro e dei contro di ciascuna soluzione.

Dopo un lungo confronto, con la premessa che ciascuna voce tiene conto di cosa accade nel resto d'Europa e che si è valutata la situazione secondo le varie età dei veicoli, ecco quali sono le nostre proposte:

# 1

## **STORICITÀ: 30 ANNI**

Come per la maggior parte dei Paesi europei, la definitiva attestazione di storicità - con tutti i relativi diritti ed esenzioni - non può avvenire prima del raggiungimento dei trent'anni d'età.

# 2

## **INTERESSE STORICO: ESENTABILITÀ A 25 ANNI**

La soglia per la concessione del titolo di "veicolo d'interesse storico e collezionistico", quindi "esentabile" dalle tasse automobilistiche, dovrebbe essere fissata a venticinque anni. In nessun Paese d'Europa, tranne l'Italia, tale status è riconosciuto prima di questo limite. Si tratterebbe quindi di un allineamento alla normativa di tutti gli altri stati del continente, nel rispetto delle politiche di ringiovanimento del parco circolante e del contenimento dell'inquinamento.

# 3

## **SOSPENSIONE DALLA CIRCOLAZIONE TEMPORANEA: DOPO I 20 ANNI**

Le due precedenti proposte non devono penalizzare la conservazione di veicoli ventennali con futuro collezionistico o semplicemente affettivo, senza però consentirne l'uso quotidiano, magari con soluzioni, come l'impianto a gas, che ne snaturino l'originalità. Assodato che le utilitarie pagherebbero poche decine di euro di "bollo", il problema si porrebbe per le vetture più potenti, per le quali i proprietari si troverebbero costretti a pagare tasse onerose anche in caso di scarso utilizzo e modesto valore economico del mezzo (si veda lo specchietto con i costi dei bolli a pag. 101). Per questi veicoli, Ruoteclassiche propone che le somme richieste dallo Stato siano un'autentica tassa di circolazione e non di proprietà, introducendo la possibilità di sospendere la circolazione del veicolo. Raggiunti i vent'anni d'età, il proprietario potrebbe chiedere di arrestare il proprio veicolo, senza farlo circolare sulla pubblica strada: la targa rimarrebbe quella originale, riattivabile in qualsiasi momento, dopo uno o più dei cinque anni necessari per raggiungere lo stato di "veicolo di interesse storico". Tornando a una consolidata usanza in vigore fino a qualche anno fa, si potrebbe anche riproporre il "bollo semestrale" che, al costo del 50%, consentirebbe l'uso dei veicoli solo da aprile a settembre, o altri mesi a scelta. Da notare che, come sta per accadere per il controllo delle polizze assicurative, le moderne tecnologie consentono l'accesso in tempo reale alle varie banche dati da parte delle forze dell'ordine: ciò implicherebbe maggiori rischi e difficoltà per coloro che utilizzassero un veicolo temporaneamente sospeso.

# 4

## **CERTIFICAZIONE: DOPO I 25, SOLO SE IN REGOLA**

Quando il veicolo raggiunge i 25 anni, per essere considerato "d'interesse storico e collezionistico" e usufruire delle agevolazioni dovrà ottenere una certificazione da una commissione di esperti incaricata da un registro, ente o qualsiasi altro presidio riconosciuto dallo stato (Ruoteclassiche può esserne parte). Requisiti base dovranno essere autenticità e una ragionevole originalità, nonché un perfetto stato di conservazione ed efficienza. Superata la verifica, sarà rilasciato un documento di riconoscimento del veicolo, una sorta di "passaporto" (anche chip elettronico), con caratteristiche e foto, che attesti le condizioni e la storicità dell'esemplare; contestualmente, lo status di storicità sarà stampigliato sulla carta di circolazione. Il passaporto dovrà accompagnare il veicolo ed essere esibito per qualunque controllo; diventerà obbligatorio pure esporre un bollino di riconoscimento (o chip), con mese e anno di rilascio o dell'ultima verifica (si veda punto successivo).

# 5

## **RINNOVO CERTIFICAZIONE**

Il passaporto dovrà essere esibito in occasione delle revisioni periodiche; la presentazione del documento avrà due conseguenze: la prima sarà che la revisione dovrà tenere conto dell'età del mezzo esaminato, la seconda che l'esaminatore dovrà constatare che le condizioni del veicolo corrispondano a quelle riportate al momento della certificazione. Superata la revisione, sarà quindi rilasciato un bollino aggiornato, che consenta circolazione ed esenzioni.

## **LE ALTRE IDEE SUL TAVOLO**

### **BOLLO FORFETTARIO**

In aggiunta a queste proposte, la redazione di Ruoteclassiche ha discusso altre soluzioni. Tra le più importanti, c'è la possibilità di fissare un bollo "forfettario", uguale per tutte le vetture ventennali. Premesso che le utilitarie potrebbero scegliere di pagare il bollo ordinario, se più basso di importo, questa soluzione rispetterebbe un principio fiscale adottato in altri Paesi, per il quale - a prescindere da ogni considerazione sulla storicità dei veicoli - dopo aver pagato per due decenni una tassa su un bene, il contribuente ha diritto a vederla ridotta.

### **RIASSEGNAZIONE TARGHE**

Tra le proposte aggiuntive, che tratteremo presto, ci sono anche quelle che riguardano la riassegnazione delle "targhe nere" non utilizzate a veicoli della stessa epoca: ristampate e vendute, farebbero contenti sia i collezionisti sia le casse dello Stato, alla perenne ricerca di nuove entrate. Stesso discorso potrebbe essere fatto con una ristampa "ufficiale" dei bolli di circolazione storici, che per i veicoli con oltre trent'anni sarebbero simbolici, mentre per quelli tra 25 e 30 anni potrebbero costituire proprio i bollini rilasciati all'atto della certificazione.

### **SCATOLA NERA**

Infine, tutti sono stati concordi sul fatto che - pur essendo corretto identificare un sistema che contrasti l'uso quotidiano dei veicoli storici (si è parlato pure di una sorta di "scatola nera" che conteggi i km) - non è minimamente ipotizzabile limitare la circolazione alle sole attività di club, raduni e manifestazioni: l'utilizzo dell'oggetto della propria passione, nei limiti imposti dalle regole del collezionismo, deve essere libero.

PER APPASSIONATI INCONTENTABILI

# IDEE SOTTO L'ALBERO

Dalla replica in miniatura per i fan delle storiche in erba ai cronografi più ambiti, sino agli accessori utili e sfiziosi dai siti delle marche di auto, da quelli delle Case d'aste e altro ancora. Una selezione per non sbagliare pacchetto sotto l'albero anche per il collezionista più esigente. Con budget per tutti o allineati all'esclusività dell'oggetto

Testo di **Dario Tonani**

## VINTAGE

### Piccoli piloti crescono

Auto per bambini, scala 1:10, che riproduce le forme di una BMW 328 del 1937. Prodotta in Francia da Bérard (su licenza BMW), è dotata di motore a benzina Robin-Subaro da 169 cm<sup>3</sup>; avviamento elettrico. Sui 7000 euro. [www.berardsa.fr](http://www.berardsa.fr)



### Caschetto luminoso

Lampada da tavolo stile anni 70 (altezza 52 cm): come interruttore una leva del cambio BMW, come base un volante e come paralume un casco. Venduta all'asta il mese scorso, da ricercare su [www.artcurial.fr](http://www.artcurial.fr)

### Gallettone griffato

Fermacarte per appassionati (diametro 16 cm) con l'effigie del Cavallino rampante. Basetta in pelle Schedoni. Sui banchetti di automobilia, prezzo tra i 150 e i 300 euro. O su [www.artcurial.fr](http://www.artcurial.fr)



### Sognando il Cavallino

Fedele replica di volante per granturismo Ferrari degli anni 1959-65. Corona in legno. Prezzo 2950 euro. Su [store.ferrari.com/it\\_it/](http://store.ferrari.com/it_it/)



# ABBIGLIAMENTO



## Ricordando Le Mans

Borsone stile racing in pelle, della Jaguar Heritage Collection 57, ispirato alla D Type n. 3 che vinse la 24 Ore di Le Mans del 1957. Prodotto dalle pelletterie Pittards. A breve su [shop.jaguar.co.uk/heritage](http://shop.jaguar.co.uk/heritage)

## Audi powered by Pirelli

Cappellino della Capsule Collection Audi Powered By PZero, che comprende anche scarpe, sneakers e giacconi in pelle distribuiti nel network Audi e nello store Pirelli a Milano. Prezzo 65 euro. [www.pirellipzero.com/it](http://www.pirellipzero.com/it)



## Scarpe da pilota

Sneakers MC12 Sport Mid con personalizzazioni Maserati Corse e logo del Tridente. Le tre prese d'aria laterali, oltre che permettere un'adeguata traspirazione, richiamano il dettaglio presente sulle GT del marchio: 185 euro. [www.maseratistore.com/it\\_it/](http://www.maseratistore.com/it_it/)

## Calda pelle sulle mani

Guanti in nappa di Via Emilia SS9, il marchio (con relativo logo "scudato") che si ispira al cartello della famosa strada americana Route 66. Diverse varianti di colore; 49,29 euro su [www.ss9-viaemilia.com/it/](http://www.ss9-viaemilia.com/it/)



## L'Ape Piaggio tra i fiori

Se il regalo è per lei, borsa Braccialini Flower Express B8592. Simpatica rivisitazione del celebre motocarro Ape a tre ruote, è in pellame di capretto, con doppia zip, fodera in tessuto: 984 euro. [www.braccialini.it](http://www.braccialini.it)

# PASSIONE



### Un anno con Ruoteclassiche

L'abbonamento a Ruoteclassiche - 12 numeri a domicilio e versione digitale inclusa - a 48,90 euro (+ 3,90 euro per le spese di spedizione) è un must. Per sottoscriverlo c'è il numero verde 800.001199 o basta digitare [store.edidomus.it/](http://store.edidomus.it/)



### Charme Leather Car Kit

Cofanetto per la pulizia e il trattamento dei sedili in pelle: tripla azione idratante, detergente e nutriente, con effetto anti-invecchiamento. Da Ma-Fra, 54,45 euro. Nei migliori negozi di autoaccessori e su [www.ma-fra.com](http://www.ma-fra.com)



### Il sound Alfa

Struttura di legno di pino, alluminio e fibra di carbonio (questi ultimi in omaggio alla 4C) per una chitarra elettrica da collezione griffata Alfa Romeo. Piccolissima tiratura, prezzo 5040 euro. [www.harrisonguitars.co.uk](http://www.harrisonguitars.co.uk)



### Contatori in linea

Nuova versione in acciaio del "grande classico 40mm" di Eberhard. In tre versioni, con quadranti e contatori bianchi, neri o in livrea "all black". Cronografo meccanico a carica automatica. Prezzo 4280 euro. [www.eberhard-co-watches.ch](http://www.eberhard-co-watches.ch)

### Una carica in tasca

La "Jumpr" by Jonpower è una batteria tascabile delle dimensioni di uno smartphone, ma con una capacità di ben 6000 mAh. Dotata di un'uscita a 12 V, è in grado di avviare un'auto con batteria scarica in pochi minuti. Costa circa 130 euro. [www.emerenergy.com](http://www.emerenergy.com)

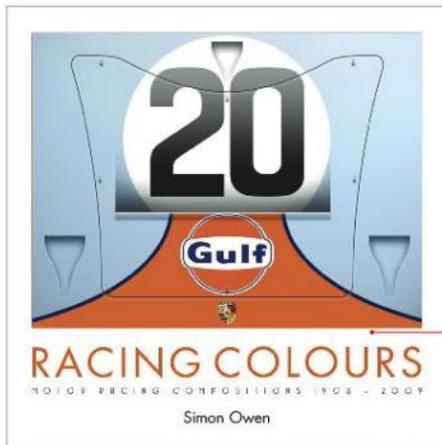


### 77 livree a colori

Una raccolta di opere d'arte di 192 pagine che celebra, attraverso le immagini straordinarie del fotografo Simon Owen, scomparso prematuramente, le livree più celebrate delle corse. Prezzo 26 euro. [www.veloce.co.uk](http://www.veloce.co.uk)

### Tempo da Formula 1

Cronografo Tag Heuer Formula 1 Calibre 16 con cassa e bracciale in acciaio e lunetta fissa con scala tachimetrica. Impermeabilità 200 metri. Prezzo 2300 euro. [www.tagheuer.com/it/home](http://www.tagheuer.com/it/home)



# COLLEZIONISMO

## Lancette da circuito

Raro cronografo professionale da circuito Tag Heuer del 1970, con funzione rattrappante. Contatore 30 minuti a mezzogiorno, lancetta dei secondi a ore 6, quadrante e custodia firmati.  
[www.artcurial.fr](http://www.artcurial.fr)



## Scrivere con stile

Montblanc Heritage Collection, un classico per chi ama oggetti "unici". Un avanzato doppio meccanismo a vite controlla sia il movimento del pennino retrattile sia il meccanismo di riempimento dello stantuffo. 870 euro.  
[www.montblanc.com](http://www.montblanc.com)



## Manifesti d'autore

Pregiati manifesti firmati da grandi maestri della grafica e dell'illustrazione. Due esempi: un Plinio Codognato di grande formato (196x136 cm) per la Fiat 520 del 1928 (sui 2500 euro) e un R. Géri per la Bugatti Type 57 (98x62 cm, attorno ai 500 euro). Sui banchetti dei mercatini più quotati. Oppure su [www.artcurial.fr](http://www.artcurial.fr)



## Pit stop in garage

Insegna pubblicitaria a doppia facciata, in metallo, di produzione americana (anni 50). Grande formato: altezza 143,5 cm. Questa è quotata attorno agli 800 euro, ma su eBay si fanno buoni affari.



## Slot in edizione limitata

Un piccolo classico da collezione questa Maserati 250 F slot car Scalextric, in edizione limitata di 2500 pezzi. In scala 1:32, riproduce la vettura condotta da Carroll Shelby al G.P. di Gran Bretagna del 1958 (9° posto): 44,99 sterline su [www.scalextric.com](http://www.scalextric.com)



UN "GENIACCIO" RIMASTO NELL'OMBRA

# L'INCOMPRESO

È uno degli stilisti più originali e innovativi della sua generazione ma non è mai comparso sotto le luci della ribalta. Ecco chi è l'autore della Ferrari Modulo, forse la più emozionante dream car del mondo, e di numerose altre auto celebri

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

**P**er chi non lo conosce, e sono parecchi, Paolo Martin è l'autore della Ferrari Modulo, la concept più straordinaria del mondo a detta di molti, disegnata nel 1967 e tornata di stretta attualità lo scorso ottobre, dopo la sua vendita da parte di Pininfarina al collezionista americano James Glickenhaus (vedi Ruoteclassiche 11/2014).

Pur essendo uno dei designer più originali e innovativi che la scuola stilistica italiana abbia prodotto, è curioso come sia sempre rimasto nell'ombra. Un incompreso, si direbbe, come spesso accade ai geniacci. E come è stato per la sua opera più nota. La Ferrari Mo-

dulo è sicuramente la più controversa tra le auto disegnate da Martin, la più enigmatica, la più estrema. Un "oggetto" che già nel 1970 sembrava sceso sulla Terra direttamente dal futuro, e che a distanza di 45 anni ha mantenuto inalterato tutto il fascino e la freschezza stilistica di allora. Nessuna come lei. Nemmeno le più belle concept progettate da mostri sacri come Giorgetto Giugiaro e Marcello Gandini, suoi contemporanei. Qual è il segreto della sua longevità? Ma soprattutto: come ha fatto Paolo Martin a pensare a un'auto del genere in quegli anni? Siamo andati a chiederglielo nel suo studio-laboratorio che si è costruito in un luogo molto appartato alle porte di Torino, dove si è ritirato nel 1974, quando, lasciata la Pininfarina, decise di ➔





mettersi in proprio creando la Paolo Martin Designer - Dream e Product, sogni e prodotti.

“È la stessa domanda che mi fece Sergio Pininfarina dopo aver visto per la prima volta la maquette in polistirolo della Modulo” ricorda Martin, “ma non la fece per complimentarsi: allora era piuttosto contrariato”. Siamo in un torrido fine agosto del 1968 e il famoso carrozziere torinese non riesce proprio a capire il senso di quel modello. Paolo Martin, allora venticinquenne, le idee invece le aveva ben chiare già dall’anno prima, quando tracciò il primo schizzo della Modulo. “Semplice - dice Martin - non ho mai pensato a un’automobile, ma a una forma grafica da trasforma-

re in una macchina. La Modulo è uno schizzo su carta trasformato in 3D senza passaggi intermedi. Ha una forma speculare che si ritrova in tutti i particolari, interni ed esterni: sono tutti pezzi simili graficamente. Se ancora oggi è così attuale penso lo si debba alle sue forme proporzionate, facili da comprendere, per cui la si assimila meglio di altre. Certo, se guardiamo alle auto in produzione in quegli anni, il salto stilistico è enorme”.

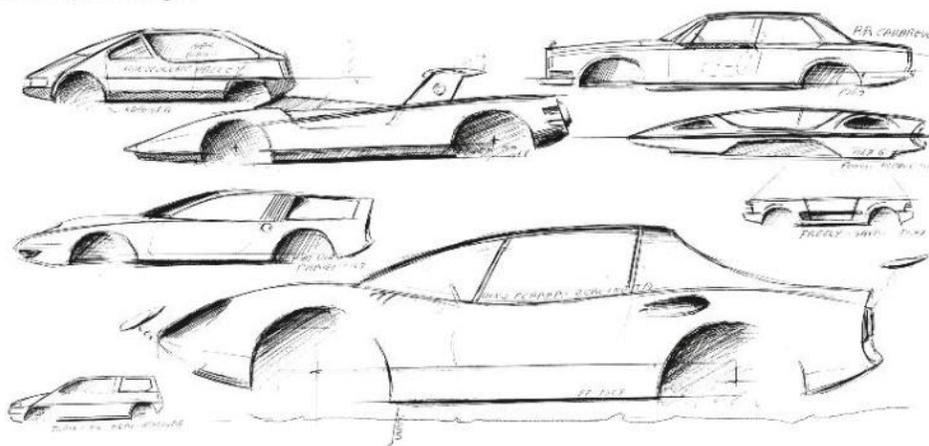
Ancora oggi Martin parla di quella vicenda con un velato risentimento. Alimentato oltretutto dalla recente vendita della Modulo, della quale non è molto contento. “Sono un po’ perplesso sull’idea che Glickenhau-

torizzi per poterla utilizzare su strada, come ha già fatto con la Dino 206 Berlinetta Competizione, un altro mio prototipo ora di sua proprietà. Non è stata pensata per quell’impiego” sostiene Martin. “All’epoca ho aspettato tre anni per vederla realizzata. Il primo schizzo è del 1967, ma non fu mai preso in considerazione. Poi nell’estate del 1968 ruppi gli indugi e la realizzai in scala 1:1, da solo, lavorando durante il periodo di chiusura estiva della Pininfarina. Usai dei blocchi di polistirolo che poi verniciai con il Duco-tone. Quando i vertici Pininfarina la videro ne furono letteralmente spaventati. L’hanno nascosta sotto un telo e messa da parte”.



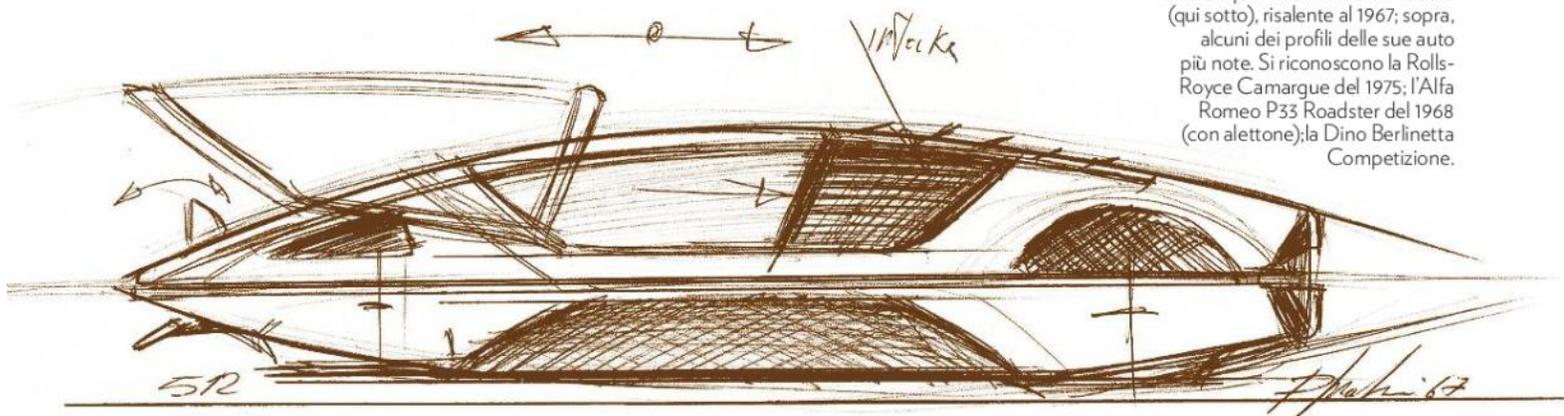
### Sogni e prodotti

A sinistra, Paolo Martin con alcuni suoi concept: sullo sfondo la maquette della Bugatti PM 1 del 1993, mai andata in produzione; in primo piano lo scooter Gilera GSA 50. Qui sopra, Martin con il disegno originale della Rolls-Royce Camargue.

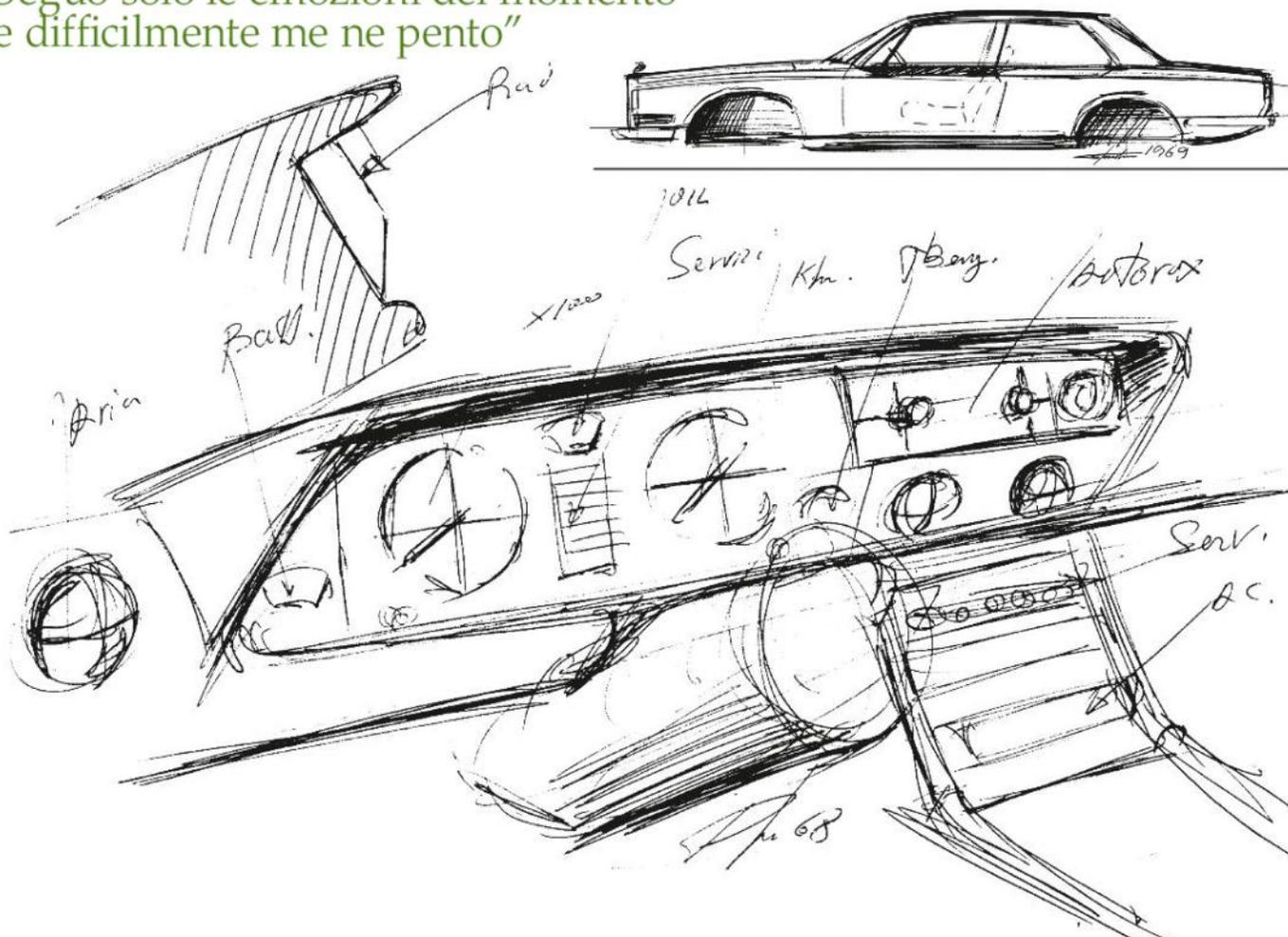


### Schizzi d'autore

Uno dei primi schizzi della Modulo (qui sotto), risalente al 1967; sopra, alcuni dei profili delle sue auto più note. Si riconoscono la Rolls-Royce Camargue del 1975; l'Alfa Romeo P33 Roadster del 1968 (con alettone); la Dino Berlinetta Competizione.

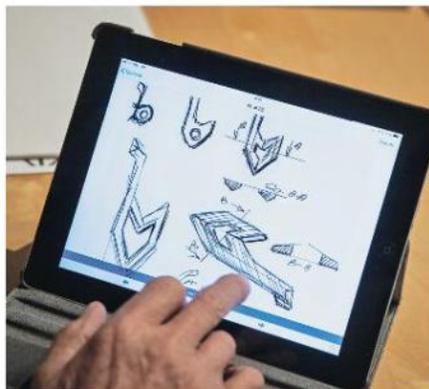


“Non sono legato in particolare ad alcuna delle auto che ho disegnato. Seguo solo le emozioni del momento e difficilmente me ne pento”



**Designer e inventore**

Qui sopra, lo schizzo del cruscotto della Fiat 130 3200 del 1971 e del profilo della Rolls-Royce Camargue del 1975. Nell'altra pagina, il modellino dell'Ape Piaggio in versione moderna, mai approvato dall'azienda. Qui sotto, lo studio per il logo Bertone, comparso per la prima volta sulla Lamborghini Miura.



La Modulo fu infatti “ripescata” solo a fine 1969 per esibirla poi al Salone di Ginevra del 1970, dove ebbe un enorme successo di pubblico, ma non della critica. “Qualcosa dovevano presentare e probabilmente in quell’occasione si ricordarono di lei”, continua Martin. “Io l’avevo dipinta in azzurro chiaro, che secondo me è ancora il suo colore ideale, ma a Ginevra tutti la videro nera. Fu Leonardo Fioravanti a volerla così, ma era graficamente scorretta: un negativo di quella originale. Fu poi ridipinta di bianco con la striscia centrale rossa, come è oggi, ma è troppo sparata... sembra un’ambulanza”.

Martin allora era molto giovane, ma già con le idee chiare. Prima di Pininfarina aveva lavorato da Bertone per nove mesi, e prima ancora da Michelotti, dove era entrato come ragazzo tuttora all’età di 16 anni. È Michelotti che lo introduce ai segreti del design automobilistico. È lui che gli insegna come si crea un’auto, come si traccia un figurino. “Negli ultimi anni però Michelotti non disegnava

più automobili, ma macchinine, auto non più attuali. Fu in quel periodo che un giorno mi apparve su strada una Lamborghini Miura e ne rimasi folgorato” ricorda Martin, “Realizai improvvisamente che si potevano fare auto molto diverse da quelle a cui ero abituato. Così, un sabato del 1966, presi il mio motorino e andai alla Bertone. Casualmente incrociai Nuccio, mi presentai, e il lunedì successivo iniziai a lavorare da lui. Preso sulla parola”. Altri tempi.

Ma anche qui l’irrequieto Martin non si trova a suo agio, non è il suo ambiente. Lavora a stretto contatto con un silenzioso Marcello Gandini, disegna la strumentazione della Montreal, il facelift della Simca 1000 Coupé e il logo Bertone con la “b” stilizzata (“Nuccio lo vide: ‘che bello, che bello!’, lo prese e non disse nemmeno grazie. Se ne appropriò e lo applicò sulla Miura”). Dopo nove mesi bussò alla porta di Pininfarina. Assunto. Costretto però inizialmente a lavorare di nascosto, per via di una clausola inserita nel contratto con Berto-



ne. È infatti nella camera da letto di Martin che nasce la Dino 206 Berlinetta Competizione. È l'inizio di una proficua collaborazione, anche se con tante incomprensioni.

"In quegli anni c'era un Salone dietro l'altro e in ognuno una show car da presentare. Era un lavoro stimolante, bello. Ognuno di noi era libero di fare quello che voleva" ricorda Martin. Nasce infatti in quel periodo tutta una serie di concept car e la creatività di Martin si esprime al meglio. Prima la "Dino Parigi" e poi la "Dino Ginevra", due studi di linea; quindi le BMC 1800 e 1100 Aerodinamica (tra le prime due volumi della storia); l'Alfa Romeo P33 Roadster, una spider avveniristica "poi distrutta dal solito Fioravanti per farci l'Alfa Romeo Cuneo". Quindi la Sigma, di fatto uno studio per la realizzazione di una monoposto di F.1 più sicura.

Fu poi la volta della Fiat 130 Coupé: "Per l'interno utilizzammo un velluto delle Ferrovie dello Stato, resistentissimo"; la Rolls-Royce Camargue, "la prima Rolls disegna-

ta da un italiano"; la Peugeot 104 e molte altre. Tra queste, la Lancia Beta Montecarlo. Che non avrebbe dovuto essere una Lancia. "La Beta Montecarlo era nata come Fiat Sport Giovani, con motore anteriore e telaio della 128" ricorda Martin. "Poi la decisione di cambiare: divenne Fiat X1/20, con motore posteriore trasversale. Si trasformò in Lancia dal sabato al lunedì, dopo che arrivarono in Pininfarina i vertici Fiat con l'avvocato Agnelli. Difatti, nella Beta Montecarlo c'è un difetto che non conoscono nemmeno i lancisti: se si guarda la calandra dall'alto in basso, la mascherina Lancia ha un profilo diverso dalla linea del cofano. Questo perché il sabato che è stato deciso di cambiare marchio, qualcuno andò in cantina, prese una calandra di non so che cosa, provò a sostituirla a quella Fiat, ma siccome non entrava bene la prese a calci fino a farcela stare. Furono tutti soddisfatti. Il lunedì la X1/20 era diventata una Lancia. E così com'era l'hanno rilevata e mandata in produzione, senza nemmeno prenderci la briga di correggerla. Difatti, se ci fate caso,

il difetto è rimasto. C'è un centimetro di differenza tra la parte centrale e l'esterno".

Chiusa nel 1972 la collaborazione con Pininfarina, dopo un ennesimo contrasto con colui che di lì a poco avrebbe preso il posto di responsabile del Centro Stile (Martin non ne vuole pronunciare il nome, ma si tratta di Leonardo Fioravanti), assume la responsabilità dello stile alla Ghia, allora controllata dal gruppo De Tomaso. Ci sta due anni. "Era un mondo di scombinati, caotico. Sono caduto dalle stelle alle stalle. Da De Tomaso ho imparato tutto quello che non si deve fare. Mi è servito da maestro al contrario". Lì Martin disegna tra le altre la Blue Car, da cui prende origine la Fiesta. Poi si ritira in campagna, dove ancora oggi, a 71 anni, progetta di tutto: auto, mezzi da lavoro, moto, biciclette e una infinità di oggetti diversi, tra cui barche, pianoforti, coltelli, pentole, posate, caffettiere, serrature, penne... "Passo la vita a crearli problemi per poi risolverli" è il giudizio finale che dà di sé. **R**

VITTORIE DA RICORDARE

# L'ALTRO EN PLEIN DELLA STELLA

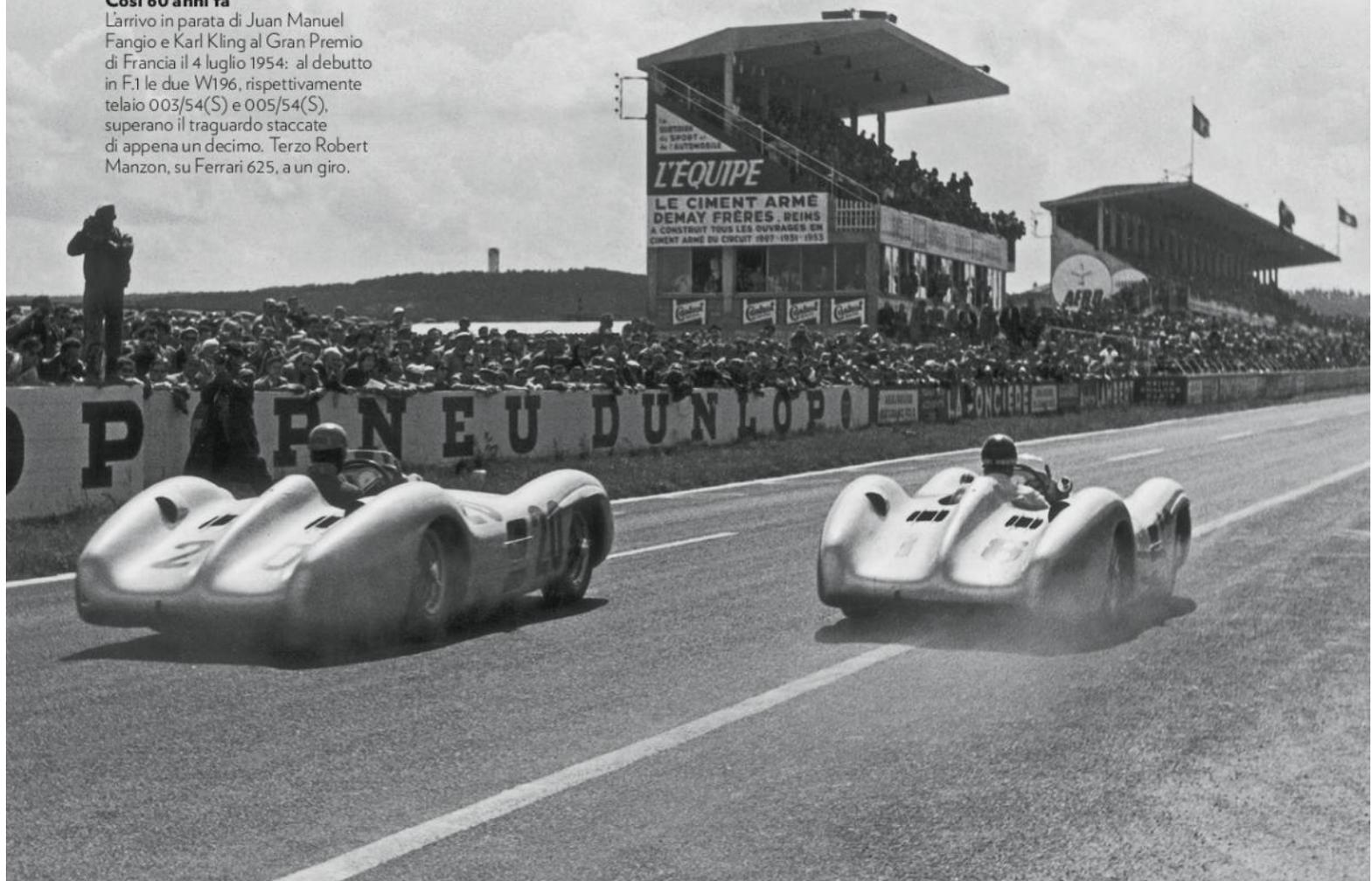
La Casa di Stoccarda non è nuova a stagioni sportive "maiuscole", che si è spesso aggiudicata anche grazie a rivoluzionarie innovazioni tecnologiche. Nei 120 anni di corse, nonostante le lunghe interruzioni, ha costruito i momenti più significativi della sua storia proprio grazie all'introduzione di importanti sofisticazioni.

Come nella memorabile annata 1954 di F1, con l'imprendibile W196 e l'asso pigliatutto Fangio. Che molto sembra avere in comune con questo 2014...

Testo di **Pino Allievi**

## Così 60 anni fa

L'arrivo in parata di Juan Manuel Fangio e Karl Kling al Gran Premio di Francia il 4 luglio 1954: al debutto in F1 le due W196, rispettivamente telaio 003/54(S) e 005/54(S), superano il traguardo staccate di appena un decimo. Terzo Robert Manzon, su Ferrari 625, a un giro.



### L'eroe argentino

Juan Manuel Fangio, vittorioso sul podio di Monza al penultimo appuntamento della stagione del 1954 e in procinto di aggiudicarsi il secondo dei suoi 5 titoli iridati.



**H**a buttato via dieci cappelli di marca, ma non si è mai pentito. Alfred Neubauer, mitico e copulento direttore sportivo della Mercedes negli anni 50, usava infatti gettare sotto la macchina vincitrice del gran premio il suo copricapo. Con Fangio, fra il 1954 e il 1955, lo ha fatto 9 volte, con Moss una soltanto. Un gesto scaramantico per festeggiare i trionfi delle Freccie d'Argento, dominatrici agli albori della F.1 così come nel corso del 2014, quando la Mercedes è tornata a essere

la prima della classe. Un'avventura agonistica cominciata nel 1894 con la partecipazione alla Parigi-Rouen, prima gara automobilistica al mondo su 126 km e con 21 partenti (17 dei quali al traguardo), i primi dei quali con motore Daimler su licenza. Vent'anni dopo la storica tripletta al Grand Prix de Lyon e l'anno seguente l'affermazione alla 500 Miglia di Indianapolis con Ralph DePalma. Poi negli anni 30 fu Adolf Hitler a finanziare la partecipazione Mercedes sulle piste, ritenendo le corse un'ottima propaganda per il regime.

Quando la Mercedes, nel 1954, entrò nei gran premi debuttando con la vittoria di 



**1954**

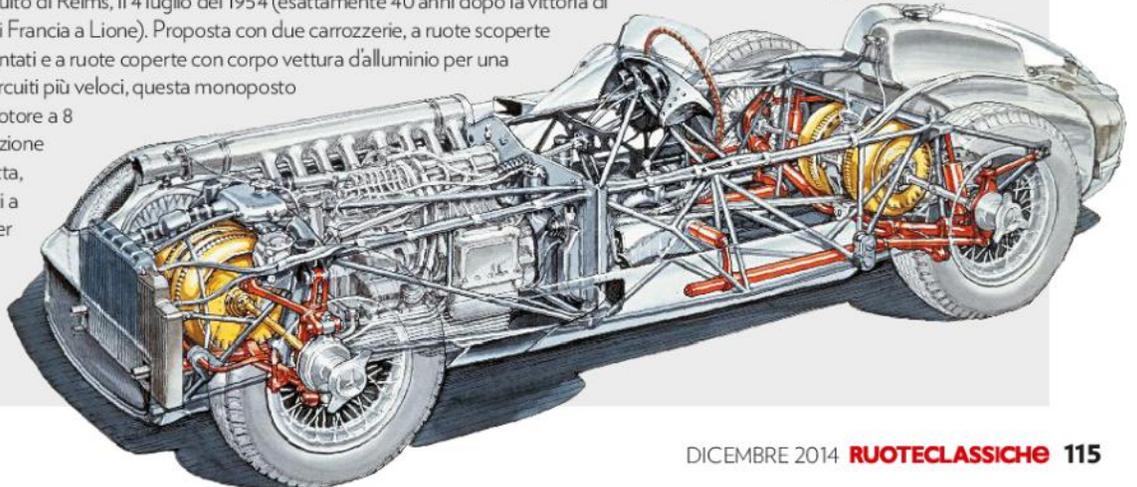
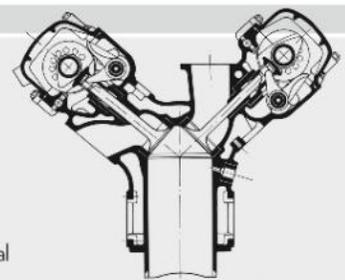
#### Due vittorie con due facce

Fangio a Monza, alla Curva del Porfido davanti a Villoresi su Maserati 250 F, e con la W196 a ruote scoperte al Nürburgring (a sinistra).

### TECNICA/1

## W196 INNOVATIVE E "TRASFORMISTE"

**Nel 1954 la Fia apportò modifiche sostanziali al regolamento della F.1.** Per la Mercedes-Benz fu una buona occasione per compiere il grande ritorno, dopo la guerra, nel campionato della massima formula (diventata, appunto, Formula 1 nel 1948), proprio perché tutti i costruttori erano alle prese con il classico "foglio bianco". Il nuovo regolamento prevedeva una limitazione di cilindrata a 2,5 litri per i motori aspirati e a 750 centimetri cubi per quelli sovralimentati. Il frutto del lavoro del team fu la W196 che farà il suo trionfale debutto al Gran Premio di Francia, sul circuito di Reims, il 4 luglio del 1954 (esattamente 40 anni dopo la vittoria di tre Mercedes al Gran Premio di Francia a Lione). Proposta con due carrozzerie, a ruote scoperte per le gare sui circuiti più tormentati e a ruote coperte con corpo vettura d'alluminio per una miglior resa aerodinamica sui circuiti più veloci, questa monoposto a inizio stagione montava un motore a 8 cilindri di 2496 cm<sup>3</sup> con distribuzione desmodromica e iniezione diretta, oltre che innovative sospensioni a ruote indipendenti e con camber negativo delle ruote posteriori, per una migliore tenuta in curva. Juan Manuel Fangio la definì "la più bella vettura da corsa di tutti i tempi".



**1993****Timido riavvicinamento**

Il rientro di Mercedes nella massima formula avviene al G.P. del Sudafrica, motorizzando la Sauber C12 F1, qui con Karl Wendlinger.



➔ Fangio (sulla W196 carenata) al G.P. di Francia a Reims, rivoluzionò le corse introducendo - per la prima volta in F1 - sia la distribuzione desmodromica sia l'iniezione diretta (Bosch), onde garantire regimi elevati di rotazione, affidabilità, ottimizzazione. Fangio fece suoi due titoli mondiali di fila, la marca di Stoccarda vinse 10 G.P. utilizzando 7 piloti tra cui Taruffi. Fangio lasciò a Moss un solo successo al G.P. d'Inghilterra 1955. Poi lo stop, dovuto non solo a una netta superiorità tecnica, ma anche alla tragedia di Le Mans (84 morti per la 300 SLR di Levegh volata in tribuna dopo un'incolpevole collisione) che scosse molto i vertici di Stoccarda.

**IL RIENTRO IN ERA MODERNA**

Passano gli anni, cambia il panorama economico e Mercedes torna a sentire il richiamo della F1. Il rientro avviene timidamente con la Sauber nel 1993, poi con la fornitura di motori alla McLaren (Mondiali 1998, 1999 e 2008, inizialmente con l'introduzione del berillio tra i materiali) e infine come team dal 2010. La prima affermazione di un propulsore ibrido in F1, ottenuta da Nico Rosberg al G.P. d'Australia il 16 marzo 2014, è il preludio di una stagione a senso unico. "Perché quando dominava la Ferrari con Schumacher nessuno si lamentava dello spettacolo carente? Quest'anno mi sono divertito, le corse sono state appassionanti, Hamilton e Rosberg hanno dato spettacolo. E io ho vinto la scommessa con Montezemolo su chi, tra noi, sarebbe arrivato prima al titolo mondiale": Niki Lauda, presidente onorario di Mercedes Motorsport, è felice come se il titolo l'avesse vinto personalmente lui. Non è così, però il suo contributo nel porre le basi dell'impresa è stato determinante. Altrettanto è stata importante la parte del braccio destro Walter Wolff nell'operatività. Due austriaci registi di un trionfo tedesco con macchine e motori costruiti in Gran Bretagna. Ma ovviamente la "testa" dell'operazione è made in Germany, con la programmazione quale presupposto di un'affermazione clamorosa in un campo finalmente aperto alla ricerca: "Corriamo perché ci interessa la ricaduta tecnologica sul prodotto di serie. La F1 che ha sposato i motori ibridi è quanto di più inebriante potesse esserci per un marchio come il nostro", ha commentato il numero 1 del gruppo Daimler, Dieter Zetsche.

E il 2015? "Difficile, ma potremmo anche vincere più del 2014", sostiene Lauda sorridendo. Auspicio o minaccia? **R**

**1995****Il binomio con McLaren**

Inizia motorizzando la MP4/10 la lunga collaborazione tra Mercedes e McLaren (durerà 14 anni). Mika Hakkinen centrò due secondi posti, a Monza e Suzuka.

**1998****Torna l'iride mondiale**

Progettata da Adrian Newey e spinta dal V10 Mercedes, la McLaren MP4/13 si aggiudica il titolo Piloti con Mika Hakkinen e pure quello Costruttori.





↓ **TECNICA/2**

## W05, L'IBRIDA

**Proprio come sessant'anni fa**, il 2014 ha introdotto un regolamento profondamente rivisto per il mondiale di F1. Pensionati i motori 2500 V8, al loro posto debuttano "power unit" che includono un motore a 6 cilindri a V turbo, con cilindrata di 1,6 litri, iniezione diretta ad alta pressione (500 bar), cambio a 8 rapporti e due unità elettriche di supporto. L'insieme prevede una potenza di 750 CV circa, di cui 600 erogati dal motore a combustione interna e la quota restante dai motogeneratori. Il risultato è una maggiore efficienza dell'unità e consumi ridotti del 30%. Data la complessità tecnica dell'apparato, e i soli test al banco, la Mercedes W05 Hybrid è la monoposto che ha interpretato al meglio il nuovo regolamento, aggiudicandosi 16 gare sul totale delle 19 del campionato.



**2010**

### In veste ufficiale

Rilevando la Brawn GP la Mercedes AMG Formula 1 Team torna come scuderia ufficiale dopo 55 anni, con la MGP W01. Al volante il rientrante sette volte iridato Michael Schumacher (sopra) e Nico Rosberg, che si aggiudicò tre terzi posti.

**2014**

### Debutto vincente

Nico Rosberg porta al debutto la W05 Hybrid al G.P. d'Australia il 16 marzo. Vince, dando 26 secondi al secondo, Magnussen, su McLaren-Mercedes. Inizia così una stagione costellata di successi, con 16 vittorie e 18 pole position.



**2014**

### La doppietta di quest'anno

Lewis Hamilton vincendo ad Abu Dhabi il 23 novembre si aggiudica il titolo mondiale Piloti del 65° campionato mondiale di F1. Secondo in classifica Nico Rosberg. Il team Mercedes AMG Petronas fa suo anche il titolo Costruttori.

**IL BILANCIO DELL'AUTO D'EPOCA**

# UN'OTTIMA ANNATA

Il mercato delle vetture da collezione non è mai stato così rovente. Nell'ultimo anno di vendite all'asta sono stati superati tutti i record precedenti d'incasso e di numero di lotti battuti, con incrementi percentuali da boom economico. Ecco com'è andata secondo i dati pubblicati dal volume "Bibbia" del settore

Testo di **Gilberto Milano** - grafici di **Stefano Tartarotti**

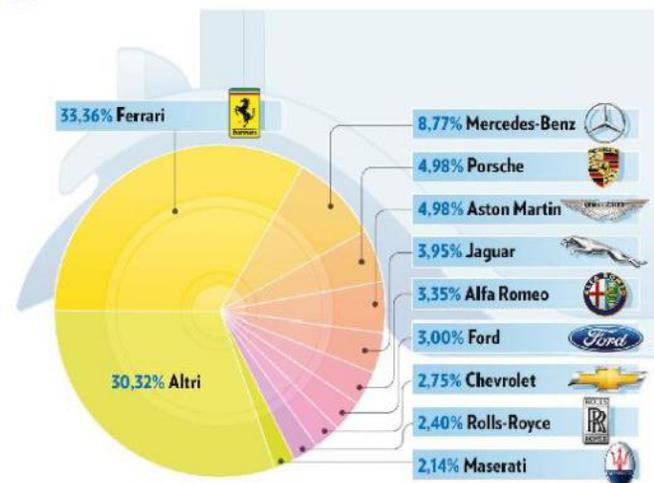
**L**a vendita della Ferrari 250 GTO a 28,5 milioni di euro non è stata che la ciliegina sulla torta di un'annata davvero eccezionale per il mondo delle auto da collezione. Lo si capisce subito sfogliando le prime pagine del Classic Car Auction Yearbook 2013-2014, l'annuario che riporta i dati delle vendite all'asta dal 1° settembre 2013 al 31 agosto 2014. A colpire è l'andamento in forte crescita del ricavo totale del mercato, ottenuto sommando i valori di aggiudicazione delle 4763 transazioni avvenute nel periodo considerato (+14% rispetto alle 4170 della scorsa

edizione). Somma che per la prima volta ha sfondato la barriera del miliardo di dollari. Esattamente 1,163 miliardi (703 milioni di euro), equivalenti a una crescita del 49,3% rispetto ai 770 milioni di dollari dello scorso anno. Un risultato dovuto sia all'impennata generale delle quotazioni (alcuni esempi sono riportati nei grafici di queste pagine) sia al numero crescente di vetture aggiudicate (il 76% del totale contro il 74% del periodo precedente). In sostanza, quasi otto vetture su dieci offerte all'asta hanno trovato un acquirente. "Si tratta della percentuale più alta degli ultimi vent'anni, che eguaglia il record della stagione 2006-2007", sostengono Adolfo Orsi e Raffaele Gazzi, autori del vo-

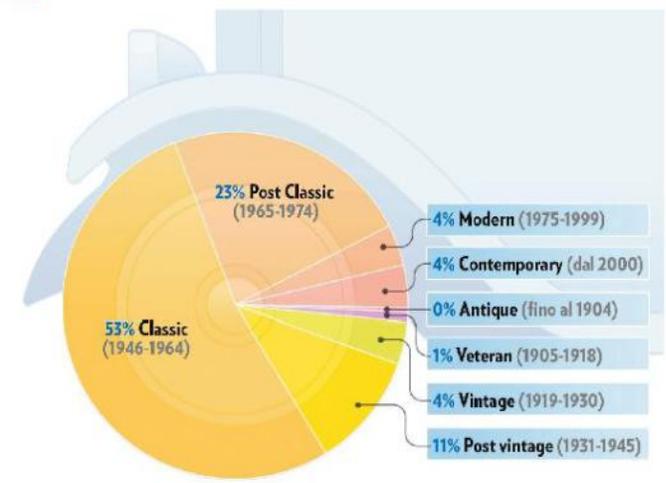
lume, "di queste, 245 sono state aggiudicate a prezzi superiori al milione di dollari, contro le 136 dell'annata 2012-2013, e contro le 94 del 2011-2012".

A farla da padrona, come al solito, sono le Ferrari, che confermano il loro ottimo stato di salute aggiudicandosi il 33,36% del fatturato totale (vedi grafico). In crescita anche il numero di vetture di Maranello offerte in vendita, che da 309 del periodo 2012-2013 sono salite a 420 (+36%), 332 delle quali sono state vendute (79%). L'"Yearbook" calcola che il valore medio di una Ferrari venduta all'asta sia stato di 1.165.000 dollari, contro i 788.000 dello scorso periodo. In pratica, in 12 mesi il valore medio (in dollari) di una Ferrari è ➔

**↓ FERRARI PIGLIATUTTO (TOP 100 PER MARCHIO)**

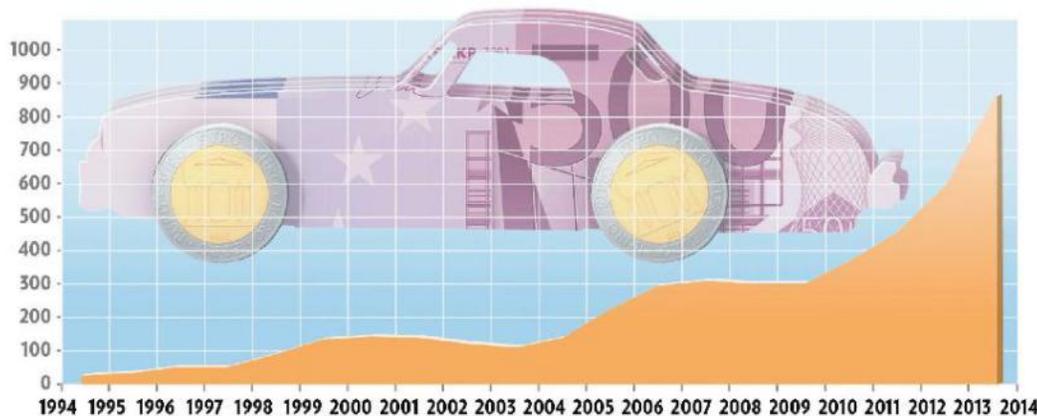


**↓ SESSANTENNI LE PIÙ CARE (TOP 100 PER ETÀ)**





**↓ COSÌ DECOLLA IL BUSINESS DELLE VENDITE ALL'ASTA (IN MILIONI DI EURO)**



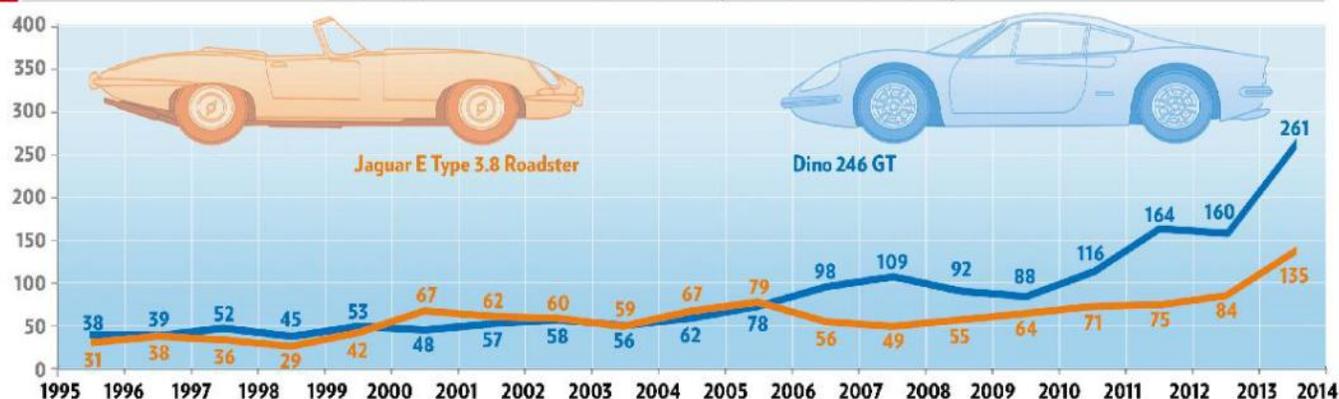
**Le 100 più prelibate**

I grafici a sinistra si riferiscono alla Top 100 dei modelli più cari venduti all'asta nel periodo 1-9-2013/31-8-2014. Qui sopra la copertina dell' "Yearbook 2013-2014". In alto, la Ferrari 275 GTB/C Speciale del 1964 battuta in agosto da RM Auctions a 19,7 milioni di euro. La più cara dopo la GTO.

**LA DAYTONA RENDE MEGLIO DELLA DB4 (IN MIGLIAIA DI EURO)**



**L'IMPENNATA DELLA DINO STACCA LA E TYPE ROADSTER (IN MIGLIAIA DI EURO)**



**LE MERCEDES 300 SL VOLANO APPAIATE (IN MIGLIAIA DI EURO)**



➔ cresciuto del 48%. Le Ferrari dominano il mercato al punto che nella Top Ten 2013-2014 ne figurano nove (10 su 10 se si guarda al solo 2014, vedi tabella), mentre nella Top 100 delle più care, le Rosse in classifica sono ben 48. Dietro di loro, con un distacco significativo, si trovano le Mercedes, presenti con sette modelli (e con una quota di mercato dell'8,77%), quindi le Porsche con cinque modelli (e il 4,98% del mercato) e via via tutte le altre. Chi ha una Ferrari, insomma, possiede un autentico tesoro, soprattutto se l'auto è costruita negli anni 50 e 60, il periodo più quotato in assoluto.

A quell'arco di tempo appartiene, infatti,

la fetta più grande delle 100 vetture più care dell'anno (vedi grafico): il 53% dei modelli in classifica fa parte della categoria "Classic" (auto costruite dall'immediato dopoguerra al 1964); il 23% delle "Post Classic" (1965-1974), mentre il 4% è costituito dalle "Modern" (1975-1999) e un altro 4% dalle "Contemporary" (dal 2000 a oggi). In sostanza, il 76% delle auto di maggior valore collezionistico oggi appartiene al periodo 1946-1974. Piuttosto basso invece l'impatto sulle quotazioni delle auto di inizio secolo: nonostante la London-Brighton registri ogni anno nuovi record di partecipazione, nessuna "Antique" (auto costruite fino al 1904) è tra

le Top 100. Stesso discorso per le "Veteran" (1905-1918), presenti con un solo modello (una Mercer Model 35 del 1911, al 64° posto, venduta a 1.890.000 euro). Collezionare questo tipo di auto non è semplice, nel senso che richiedono una passione smisurata per la storia, una competenza meccanica tale da rendere possibile intervenire di persona nel caso di problemi (capita di frequente) e una discreta prestantza fisica, sia per gestire la ruvidità di quelle meccaniche sia per poterle avviare a braccio con la manovella. Va un po' meglio con le "Vintage" (1919-1930) e con le "Post Vintage" (1931-1945), presenti nella Top 100 con 11 modelli. **R**

## I MARCHI CHE SI VENDONO DI PIÙ (%)



## TOP 10 2014: LE PIÙ CARE DELL'ANNO

N°	NOME	ANNO	CASAD'ASTE	DOVE E QUANDO	PREZZO(€)
1	Ferrari 250 GTO	1962	Bonhams	Quail Lodge 14/8	28.501.458
2	Ferrari 275 GTB/CSpeciale	1964	RM Auction	Monterey 16/8	19.723.730
3	Ferrari 375 Plus	1954	Bonhams	Goodwood 27/6	13.446.918
4	Ferrari 250 GT Spider California	1961	Gooding&C.	Pebble Beach 16/8	11.338.512
5	Ferrari 250 LM	1964	RM Auction	Monterey 15/8	8.627.128
6	Ferrari 275 GTB/4	1967	RM Auction	Monterey 16/8	7.602.810
7	Ferrari 250 GT Spider California LWB	1958	RM Auction	Scottsdale 17/1	6.573.050
8	Ferrari 250 GT TdF Competizione	1956	RM Auction	Londra 8/9	6.071.785
9	Ferrari 275 GTB/C	1966	RM Auction	Montecarlo 10/5	5.712.000
10	Ferrari 250 MM Berlinetta	1953	Bonhams	Quail Lodge 14/8	5.535.646

### PER ANDARE SUL SICURO

Nel grafico a sinistra sono riportate le percentuali delle auto vendute all'asta sul totale di quelle offerte, suddivise per marca. Ford e Aston Martin offrono più garanzia di essere vendute, rispettivamente con l'84% e l'83% del totale. Porsche, Jaguar e Rolls-Royce invece faticano un po' di più. La media del mercato è del 76%.

## UN ANNO DI AFFARI

### IL PARERE DEGLI ESPERTI

Tutti positivi i commenti all'annata delle aste 2013-2014 espressi durante la presentazione dell'“Yearbook” dagli esperti di alcune Case d'asta. Con qualche distinguo, però. Matthieu Lamoure di Artcurial Motorcars, per esempio, fatica a comprendere l'impennata dei prezzi di alcuni modelli e mette in guardia i collezionisti dal comprare per investimento: “Si deve acquistare con il cuore, solo così nessuno si strapperà i capelli in caso di crollo delle quotazioni” dice. Lamoure è inoltre convinto che l'attuale grande interesse per le auto anni 70 e 80 sia dovuto a una questione generazionale. “Fino a qualche anno fa, chi acquistava vetture sopra i 150.000 euro aveva in media 60 anni, mentre oggi si avvicina ai 40 anni” sostiene. Philip Kantor di Bonhams nota, invece, come nel periodo esaminato dal volume sia cresciuto molto l'interesse per le vetture conservate: “Il loro valore sarà in futuro sempre più alto rispetto a quello delle auto restaurate”, dice. Secondo



Augustin Sabatié-Garat di RM Auctions, infine, il mercato diventerà ancora più selettivo nei prossimi anni, premiando solo le auto di grande qualità. “Attenzione tuttavia a certi modelli arrivati al loro limite massimo, come la Dino e alcune Ferrari 275” dice, “mentre altri, come Miura, Countach, Ferrari BB e certe Ferrari 2+2, hanno ancora margini di crescita”.

## BONHAMS A LONDRA

### INCANTO CENTENARIO

Si sa quando si parte, ma non si sa quando e soprattutto se si arriva a destinazione. È il fascino delle prime auto della storia, anche se di occasioni per usarle non ce ne sono molte. La London-Brighton è la più famosa di queste (ne parliamo nel dettaglio a pag. 12 di questo stesso numero), ed è in tale occasione che Bonhams ha battuto un'asta di soli Centenari (si chiamano così, al maschile) offrendo la possibilità agli acquirenti di partecipare alla gara il giorno dopo. Così è avvenuto per una Cleveland Sperry, auto elettrica del 1900, venduta all'equivalente di 69.486 euro. Su 23 lotti offerti ne sono stati aggiudicati 14. Tra questi, una rara Gardner-Serpollet 18 HP Type L del 1905, un'auto a vapore che ha strappato il record della seduta (467.145 euro); una Panhard et Levassor del 1901 (326.158 euro); una Malicet et Blin 8 HP del 1903 (128.776 euro); una De Dion Bouton 8 HP Type V Coupé del 1904 (111.858 euro).

**1 DE DION BOUTON 8HP TYPE V COUPÉ 1904**  
Stima d'asta € 89.000 - 100.000  
Venduta a € 111.858

Carrozzata dal francese Leon Molon, è una due posti dotata di motore monocilindrico di 942 cm<sup>3</sup> da 8 CV a 1500 giri, raffreddato ad acqua.



**2 PEUGEOT TYPE 26 1899**  
Stima d'asta € 83.000 - 96.000  
Venduta a € 90.709

Una delle prime vetture prodotte dalla Casa francese. Due posti scoperta, monta un bicilindrico di 1056 cm<sup>3</sup> orizzontale da 3 CV disegnato da Peugeot e collocato sul retrotreno.



**3 PANHARD ET LEVASSOR 1901**  
Stima d'asta € 250.000 - 320.000  
Venduta a € 326.158

L'“abito” è del parigino Henri Labourdette, uno dei più affermati carrozzieri dell'epoca. Il motore è un bicilindrico di 1650 cm<sup>3</sup> da 7 CV. Il cambio è a tre velocità.

# R APPUNTAMENTI



## RADUNI, CONCORSI E REGOLARITÀ

### Dicembre

**6**  
**TROFEO DELL'IMMACOLATA** (PD)  
Gara di regolarità turistica a calendario Csaì, tra Padova e i Colli Euganei, organizzata dal Circolo Patavino Autostoriche. [www.circolopatavinoautostoriche.it](http://www.circolopatavinoautostoriche.it)

**6**  
**COPPA DEL TIRRENO** (LI)  
Manifestazione di regolarità turistica Csaì organizzata dalla Scuderia Don Chisciotte di Livorno. [www.scuderidonchisciotte.it](http://www.scuderidonchisciotte.it)

**6**  
**CONVEGNO: I VEICOLI DA COMPETIZIONE ANTEGUERRA** (AV)  
Gita sociale Asi organizzata dal Club Veicoli Storici Irpino. [www.dubveicolistorici.com](http://www.dubveicolistorici.com)

**7**  
**RIEVOCAZIONE STORICA DELLA COPPA DELLA PRESOLANA** (BG)  
Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione libera organizzata dal Club Orobico Auto d'Epoca. Tel. 035 513082. [www.cluborobico.it](http://www.cluborobico.it)

**13**  
**ORTIGIA D'INVERNO** (SR)  
Evento turistico Asi organizzato dall'Associazione Siracusana Auto Storiche. Tel. 0931 414355. [www.asas.sitonline.it](http://www.asas.sitonline.it)

**12 - 13**  
**REGOLARITÀ SPORT RALLY NEIGE** (AO)  
Gara di regolarità sport Csaì in concomitanza con il rally storico organizzato da Squadra Corse Valle d'Aosta. [www.squadracorsevda.it](http://www.squadracorsevda.it)

**14**  
**ALFA DAY IN LUCANIA** (PZ)  
Raduno di marca organizzato dal Lucania Ancient Motors Club. Tel. 0971 275958. [www.lucaniaancientmc.it](http://www.lucaniaancientmc.it)

**21**  
**INCONTRO NOTTURNO AUTO STORICHE** (MI)  
Evento notturno per auto storiche a Pero (MI), totalmente gratuito, che si svolgerà quattro volte l'anno in corrispondenza con le date del cambio stagione. [www.pianpianoarriviamo.altervista.org](http://www.pianpianoarriviamo.altervista.org)

### Gennaio

**10 - 11**  
**COPPA DEI LUPI** (FR)  
Maratona notturna invernale di regolarità classica Csaì, con partenza da Sora, Frosinone. [www.scuderiatempoperso.it](http://www.scuderiatempoperso.it)

**22 - 25**  
**WINTER MARATHON** (TN)  
A Madonna di Campiglio la classica gara di regolarità notturna sulle Dolomiti che compie 27 anni. [www.wintermarathon.it](http://www.wintermarathon.it)

**24 - 25**  
**SNOWTROPHY PRIMIERO-SAN MARTINO** (TN)  
Gara invernale di regolarità classica Csaì organizzata da San Martino Corse. <http://rallysanmartino.com/scuderia-san-martino-corse/>

**28 - 4/2**  
**RALLYE MONTE-CARLO HISTORIQUE**  
Il mitico e durissimo "Monte", per gli emuli di Munari, nel principato di Monaco. Partenze da Barcellona, Oslo, Glasgow, Reims, Torino e Varsavia. [www.amc.mc](http://www.amc.mc)

### Marzo

**5 - 7**  
**WINTER RACE** (BL)  
Seconda edizione della gara invernale di regolarità classica Csaì, per vetture costruite fino al 1972, con base a Cortina d'Ampezzo; organizzata da Alte Sfere. [www.altesfere.com](http://www.altesfere.com)

## GARE CLASSICHE

### Dicembre

**7**  
**DUE ORE AUTOSTORICHE AUTODROMO DELL'UMBRIA** (PG)  
Velocità in circuito Csaì. Organizzazione: Racing Magione. [www.autodromomagione.com](http://www.autodromomagione.com)

**12 - 13**  
**RALLY NEIGE-RALLY VALLE D'AOSTA STORICO** (AO)  
Rally storico organizzato da Squadra Corse Valle d'Aosta. [www.squadracorsevda.it](http://www.squadracorsevda.it)

## SALONI E MOSTRE-SCAMBIO

### Dicembre

**6 - 7**  
**MOSTRA-SCAMBIO LIGURE AUTO E MOTO D'EPOCA** (SV)  
All'ippodromo dei Fiori di Villanova d'Albenga. Tel. 0182 580508.

**8**  
**GRANDE MERCATO** (FE)  
Automobili, motociclette, bici, trattori e modellismo presso il quartiere di Ferrara Fiere Congressi. [www.autoemotodelpassato.com](http://www.autoemotodelpassato.com)

**8**  
**OVADA** (AL)  
Mostra-mercato per auto, moto, bici, accessori e ricambi d'epoca organizzata dal Vespa Club Ovada. [www.vespaclubovada.com](http://www.vespaclubovada.com)

**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](http://www.ass-mot-fiorentina.it)

**13 - 14**  
**PASSIONE RETRÒ** (CS)  
Mostra-scambio organizzata a Montalto Uffugo dalla Scuderia Brutia Historic Cars di Carolei. Tel. 333 9254420. [www.scuderibrutia.it](http://www.scuderibrutia.it)

**14**  
**SAN POLO D'ENZA** (RE)  
Mostra-scambio per auto e moto d'epoca, ripetuta ogni seconda domenica del mese, presso il centro commerciale Pontenovo a San Polo d'Enza. Tel. 338 8216385.

### Gennaio

**3 - 4**  
**MILLENNIUM MOSTRA-SCAMBIO** (CH)  
Auto, moto e ricambi d'epoca alla Fiera di Lanciano. [www.millenniumfiere.it](http://www.millenniumfiere.it)

**11 - 12**  
**AREZZO CLASSIC MOTORS**  
Ricambi e accessori per veicoli da collezione, abbigliamento sportivo, oggettistica ed editoria specializzata. [www.arezclassicismotors.it](http://www.arezclassicismotors.it)

**31 - 1/2**  
**FERRARA AUTO E MOTO DEL PASSATO** (FE)  
Mostra-mercato dei ricambi d'auto d'epoca. [www.marcelloeventi.it](http://www.marcelloeventi.it)

### Febbraio

**4 - 8**  
**RETROMOBILE-PARIGI** (F)  
Tra le più rinomate manifestazioni di settore d'Europa. Paris - Porte de Versailles. [www.retromobile.com](http://www.retromobile.com)

**13 - 15**  
**AUTOMOTORETRÒ** (TO)  
A Lingotto Fiere si tiene la trentaduesima edizione del Salone internazionale con mostra-scambio, organizzato dall'Associazione Automotoretro. [www.automotoretro.it](http://www.automotoretro.it)

## ASTE

### Dicembre

**2**  
**COYS - TRUE GREATS** (GB)  
Alla Royal Horticultural Society, Lindley Hall, Londra. [www.coys.co.uk](http://www.coys.co.uk)

**8**  
**BONHAMS - MOTORCARS** (GB)  
A Oxford. [www.bonhams.com/departments/MOT-CAR/](http://www.bonhams.com/departments/MOT-CAR/)

**3**  
**H&H CLASSIC - CHATEAU IMPNEY** (GB)  
A Droitwich Spa, nel Worcestershire, poco a Sud di Birmingham. [www.classic-auctions.com](http://www.classic-auctions.com)

### Gennaio

**14 - 18**  
**RUSSO AND STEELE COLLECTORAUCTIONS - ARIZONA** (USA)  
A Scottsdale, Arizona. [www.russoandsteele.com](http://www.russoandsteele.com)

**14 - 16**  
**RM AUCTIONS - ARIZONA** (USA)  
All'Arizona Biltmore Resort & Spa di Phoenix. [www.rmauctions.com](http://www.rmauctions.com)

**16 - 17**  
**GOODING & COMPANY - SCOTTSDALE AUCTION** (USA)  
Nella Scottsdale Fashion Square, in Arizona. [www.goodingco.com](http://www.goodingco.com)

### Febbraio

**3**  
**RM AUCTIONS - PARIS** (F)  
A Parigi, concomitante con Retromobile. [www.rmauctions.com](http://www.rmauctions.com)

1994-2014

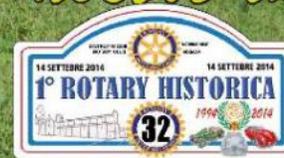
# Classic Club Italia



## Buon Natale e Felice anno nuovo a tutti i soci e simpatizzanti



Grazie agli amici che con la loro presenza hanno dato vita a tutte le nostre iniziative...



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**



PADOVA E DINTORNI

# Davvero le Porsche 911 hanno quotazioni stratosferiche?

**P**rendiamo spunto da quanto avvenuto ad Auto e Moto d'Epoca a Padova, la kermesse motoristica dedicata alle vetture storiche che si è ormai imposta come la più importante manifestazione in Italia (e sicuramente tra le prime tre in Europa). A giudicare dal volume delle transazioni effettuate (o dichiarate), la crisi del mercato sembra essere definitivamente alle spalle. Centinaia di auto, più o meno storiche, più o meno belle, hanno cambiato di mano. Quasi sempre a cifre piuttosto elevate. Con una superstar sulle altre: la Porsche 911.

Per la classica sportiva di Stoccarda gli acquirenti sembrano come impazziti: i 100.000 euro sono stati una barriera sfondata più volte in molte transazioni. Il che è assolutamente normale per le versioni più rare o con trascorsi coraioli, come per esempio le Carrera 2.7 RS oppure le Carrera 3.0 RSR. Per questi modelli, infatti, la corsa al rialzo è un fenomeno consolidato da almeno tre anni, anche perché è rafforzato dalla richiesta degli acquirenti tedeschi che, come è noto, a Padova calano sempre in massa, con le tasche colme di euro da spendere.

Quello che fa riflettere, invece, sono i prezzi richiesti per versioni decisamente più "popolari", quantomeno se si ragiona in termini di volumi di produzione. Modelli quali le "964" Carrera 2 e Carrera 4, oppure le precedenti 3.0 SC e Carrera 3.2 sono da considerare, nell'ambito delle molte generazioni di 911, produzione di grande serie. Così come i modelli, pur apprezzatissimi dai porschisti, come le 911 2.4 S. Il cartello del prezzo di una 2.4 S esposta all'esterno dei padiglioni della Fiera riportava una richiesta di 149.000 euro: decisamente un'esagerazione, ingiustificata anche considerando che il restauro di que-

sto esemplare sfiorava il maniacale. Cosa è successo, dunque, a Padova? Semplicemente che molti commercianti hanno ritenuto opportuno prendere come riferimento i prezzi validi per le vendite alle aste d'Oltreoceano, dove effettivamente durante la scorsa estate alcune Porsche 911 di non particolare rarità sono state battute per cifre superiori ai 100.000 dollari. Ma, come ben sanno i lettori di Ruoteclassiche, le vendite all'incanto rappresentano molto spesso fenomeni a sé stanti, in particolare quelle americane, con poca attinenza all'effettivo mercato europeo delle auto storiche. Quando in un'asta importante passano di mano numerosi esemplari di auto storiche d'eccezione a cifre attorno o addirittura superiori al milione di dollari, può anche capitare che un'Autobianchi Bianchina Cabriolet trovi un acquirente disposto a sborsare 80.000 "modestissimi" dollari! Ma questo non significa necessariamente (e ovviamente) che il valore reale della pur apprezzabilissima scoperta di Desio sia così elevato.

E poi, a Padova, è prevalso anche lo spirito di emulazione: "Se tu chiedi 100.000, la mia che è più bella vale 120.000". E così via. Innescando una corsa all'inflazione che può aver stupito i neofiti, ma non certo chi ha i nervi saldi e conosce le vere dinamiche del mercato. Le transazioni realmente effettuate raccontano di

valori sicuramente molto elevati, ma non stratosferici, se non in casi sporadici e giustificati.

Naturalmente è verissimo che le Porsche 911 siano un fenomeno tra i più rilevanti (se non il più cospicuo) del mercato storico attuale e che siano la punta di diamante della ripresa del collezionismo speculativo. I valori attuali di questi modelli sono sicuramente più alti di un buon 50% rispetto a un anno fa circa. E siamo certi che continueranno a crescere anche nei prossimi mesi. Ma le valutazioni reali più elevate non riguardano certo gli esemplari raffazzonati o restaurati con disinvoltura. Certo, può essere che qualche appassionato improvvisato si lasci attirare dalla facile speculazione: non è detto però che il tempo gli dia soddisfazione. Per capirlo, occorre prendere esempio dai collezionisti tedeschi: è vero che sono disposti a staccare assegni più alti anche del 20-30% rispetto a quelli che oggi firmerebbe un attento appassionato italiano, ma soltanto in presenza di esemplari restaurati in modo certosino e con una documentata storia alle spalle. Se analizziamo il mercato reale avvenuto a Padova, depurato dalle false dichiarazioni di vendita ai fini speculativi e dalle leggende metropolitane che si spargevano con rapidità tra le corsie degli stand, questa è la pura verità.

di **Marco di Pietro****Occhio ai prezzi gonfiati**

La Porsche 911 è il fenomeno attuale del mercato, con richieste anche ben oltre i 100.000 euro. Occorre quindi valutare con attenzione, perché gli speculatori sono in agguato.

## 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.*

## 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 <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	↑	□	↓
<b>ABARTH ITALIA</b>						
500 BERLINA	479	1957-63	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	
595SS	594	1964-71	15,0	30,0	45,0	
695	690	1964-71	13,0	25,0	35,0	
695SS	690	1964-71	16,0	32,0	48,0	
695 SSASSETTO 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	
MONOMILLE 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 1300/24	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 PROTIPO	1280	1965-68	50,0	100,0	150,0	
OTR 1000 COUPE BERLIONE	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-ZALLEMANDO	2160	1959-60	15,0	30,0	45,0	
2200 CABRIOLET ALLEMANDO	2160	1959-60	18,0	35,0	50,0	
2400 COUPE ELLENA	2325	1961-63	15,0	30,0	45,0	
2400 COUPE ALLEMANDO	2325	1963-65	15,0	30,0	45,0	
2000 BERLINA TIA SIMCA	1280	1962-64	50,0	100,0	150,0	
2300 BERLINETTA SIMCA	1946	1963-64	65,0	130,0	200,0	
<b>ACU GRAN BRETAGNA</b>						
ZLITRI SEI CILINDRI	1991	1947-55	13,0	25,0	35,0	
ZLITRI 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 <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	↑	□	↓
<b>ACEA ITALIA</b>						
ACEA (MOTORE AGO) COUPE	1991	1954-60	23,0	45,0	65,0	
ACEA (MOTORE FORD) COUPE	2553	1961-63	25,0	50,0	75,0	
ACEA (MOTORE BRISTOL) COUPE	1971	1954-63	33,0	65,0	100,0	
COBRA 260	4261	1962-63	180,0	350,0	500,0	
COBRA 289 MK2 MK3	4736	1962-65	300,0	600,0	800,0	
COBRA 427	6997	1964-68	250,0	500,0	750,0	
COBRAMK IV	4942	1985-97	60,0	120,0	180,0	
COBRA Z12 SE VS) MK IV CR3	3506-4942	1999-00	60,0	120,0	180,0	
48 FRIJA COUPE SPIDER	6989	1967-73	20,0	40,0	60,0	
3000 ME	2994	1979-84	8,0	15,0	22,0	
SUPERBLOWEX COBRA	3506-4942	1997-04	60,0	120,0	180,0	
<b>ACM ITALIA</b>						
101 ENDURO/OFF-ROAD	1588-1595	1988-93	0,5	1,0	1,5	
<b>ACMA FRANCIA</b>						
VESPA 400	393	1958-64	4,5	9,0	13,5	
<b>ALFA ROMEO ITALIA</b>						
RL N5	2916-2994	1922-25	100,0	200,0	300,0	
RL TURISMO	2994	1925-27	75,0	150,0	220,0	
R155	2994	1925-27	150,0	300,0	450,0	
RMIN/5U	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 GRAN SPORT	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	2336	1932-34	1.250,0	2.500,0	3.500,0	
6C 2300 TURISMO/LUNGO	2309	1934-39	75,0	150,0	220,0	
6C 2300 GRAN TURISMO/BORTO	2309	1934-39	125,0	250,0	375,0	
6C 2300 PES CARRO/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	2915	1936	1.250,0	2.500,0	3.500,0	
8C 2900B	2915	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	1939-43	100,0	200,0	300,0	
6C 2500 COLONIALE	2443	1939-42	35,0	70,0	100,0	
6C 2500 TURISMO 6 PILLMOUSINE	2443	1946-50	50,0	100,0	150,0	

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	↑	□	↓
6C 2500S FRECCIAD'ORO	2445	1947-52	75,0	150,0	220,0	
6C 2500S VILLAD'ESTE	2445	1949-52	225,0	450,0	650,0	
6C 2500S CABRIOLET	2445	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	
ARSI «MATH»	1884	1951-53	12,5	25,0	35,0	
DAUPHINE	945	1960-64	1,8	3,5	5,0	
GIULETTA I SERIE	1290	1955-59	7,0	14,0	20,0	
GIULETTA II SERIE	1290	1959-61	6,5	13,0	20,0	
GIULETTA III SERIE	1290	1961-63	6,0	12,0	18,0	
GIULETTA III SERIE	1290	1957-59	8,0	16,0	24,0	
GIULETTA III SERIE	1290	1959-61	7,5	15,0	22,0	
GIULETTA III SERIE	1290	1961-65	7,0	14,0	21,0	
GIULETTA SPRINT I SERIE	1290	1954-58	20,0	40,0	60,0	
GIULETTA SPRINT II SERIE	1290	1958-59	18,5	37,0	55,0	
GIULETTA SPRINT III SERIE	1290	1959-62	17,5	35,0	50,0	
GIULETTA SPRINT VELOCE I SERIE	1290	1956-58	30,0	60,0	90,0	
GIULETTA SPRINT VELOCE II SERIE	1290	1958	27,5	55,0	80,0	
GIULETTA SPRINT VELOCE III SERIE	1290	1958-62	25,0	50,0	75,0	
1300 SPRINT	1290	1963-65	15,0	30,0	45,0	
GIULETTA SPRINT SPECIALE	1290	1957-62	35,0	70,0	105,0	
GIULETTA SZ	1290	1958-61	100,0	200,0	300,0	
GIULETTA SZ CODA TRONCA	1290	1961-62	125,0	250,0	375,0	
GIULETTA SPIDER I SERIE	1290	1955-58	30,0	60,0	90,0	
GIULETTA SPIDER II SERIE	1290	1958-61	27,5	55,0	80,0	
GIULETTA SPIDER III SERIE	1290	1961-62	25,0	50,0	75,0	
GIULETTA SPIDER VELOCE I SERIE	1290	1956-58	35,0	70,0	100,0	
GIULETTA SPIDER VELOCE II SERIE	1290	1958-61	32,5	65,0	100,0	
GIULETTA 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	23,0	45,0	65,0	
GIULIA 1600 SPIDER VELOCE	1570	1964-65	30,0	60,0	90,0	
GIULIA TZ	1570	1963-65	150,0	300,0	450,0	
GIULIA IZZ	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	

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	4	5	6	
GIULIA TI (FREN A DISCO)	1570	1963-67	5.0	100	10.0		
GIULIA TI SUPER	1570	1963-64	20.0	400	60.0		
GIULIA 1300	1290	1964-71	4.0	8.0	12.0		
GIULIA 1300 TI	1290	1966-72	3.5	7.0	10.0		
GIULIA 1300 SUPER	1290	1970-72	3.3	6.5	10.0		
GIULIA SUPER	1570	1965-72	5.0	100	15.0		
GIULIA 1600S	1570	1968-70	3.5	7.0	10.0		
GIULIA SUPER 1.3	1290	1972-74	3.0	6.0	9.0		
GIULIA SUPER 1.6	1570	1972-74	3.5	7.0	10.0		
GIULIA NUOVA SUPER 1.3	1290	1974-77	2.8	5.5	8.0		
GIULIA NUOVA SUPER 1.6	1570	1974-77	3.0	6.0	9.0		
GIULIA DIESEL	1760	1976-77	2.0	4.0	6.0		
GIULIA SPRINT GT	1570	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 1.3	1290	1971-76	5.0	10.0	15.0		
GIULIA GT JUNIOR 1.6	1570	1971-76	6.0	12.0	18.0		
GIULIA GT JUNIOR ZAGATO 1.6	1570	1972-74	10.0	20.0	30.0		
GIULIA GTA 1600	1570	1965-69	75.0	150.0	220.0		
GIULIA GTA 1300 JUNIOR	1290	1968-72	60.0	120.0	180.0		
GIAM	1995	1970-71	100.0	200.0	300.0		
GIULIA 1600 SPRINT GTC	1570	1964-66	17.5	35.0	50.0		
1600 SPIDER (DUETTO)	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 LUKE (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	1200.0	1800.0		
1750	1779	1968-72	4.0	8.0	12.0		
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	1971-76	12.5	25.0	35.0		
2000 SPIDER VELOCE	1962	1971-82	9.0	18.0	27.0		
SPIDER 1300 JUNIOR	1290	1968-69	8.5	17.0	25.0		
SPIDER 1300 JUNIOR (CODA TRONCA)	1290	1969-72	6.0	12.0	18.0		
SPIDER JUNIOR 1.3	1290	1972-77	5.0	10.0	15.0		
SPIDER JUNIOR 1.6	1570	1972-75	5.5	11.0	16.5		
SPIDER 1.6	1570	1975-82	5.5	11.0	16.5		
SPIDER 1.6	1570	1983-90	3.5	7.0	10.0		
SPIDER 1.6	1570	1990-93	5.0	10.0	15.0		
SPIDER 2.0	1962	1983-90	4.0	8.0	12.0		
SPIDER 2.0	1962	1990-94	6.0	12.0	18.0		
SPIDER 2.0 QV	1962	1986-90	5.0	10.0	15.0		
MONTEAL	2597	1970-77	17.5	35.0	50.0		
AUFASUD (TUTTI I MODELLI)	1186	1490	1972-84	1.3	2.5	3.5	
AUFASUD TI	1186	1490	1975-84	2.0	4.0	6.0	
AUFASUD TI QV	1490	1982-84	2.3	4.5	6.5		
AUFASUD GIARDINETTA	1186	1975-77	1.5	3.0	4.5		
AUFASUD SPRINT 1.3 (5 VELOCITÀ)	1286	1351	1976-82	2.0	4.0	6.0	
AUFASUD SPRINT 1.5 (5 VELOCITÀ)	1490	1978-83	2.0	4.0	6.0		
SPRINT 1.3/1.5	1351	1490	1983-89	2.0	4.0	6.0	
SPRINT QV	1490	1972	1983-89	2.5	5.0	7.5	
AUFETTA	1779	1972-75	3.5	7.0	10.0		
AUFETTA 1.6	1570	1975-77	3.0	6.0	9.0		
AUFETTA 1.6	1570	1977-81	2.5	5.0	7.5		
AUFETTA 1.8	1779	1975-81	3.0	6.0	9.0		
AUFETTA 2000	1962	1977-78	2.8	5.5	8.5		
AUFETTA 2000L	1962	1978-81	3.0	6.0	9.0		
AUFETTA 2000 LIAMERICA	1962	1981	3.3	6.5	10.0		
AUFETTA 1611.8	1570	1979	1982-84	2.0	4.0	6.0	
AUFETTA 20	1962	1982-84	2.5	5.0	7.5		
AUFETTA 20 QUADRIFOGLIO ORO	1962	1982-84	3.0	6.0	9.0		
AUFETTA 20 CEM	1962	1983	3.5	7.0	10.0		
AUFETTA 20 TURBODIESEL	1995	1979-84	1.5	3.0	4.5		
AUFETTA 24 TURBODIESEL	2392	1983-84	1.5	3.0	4.5		
AUFETTA GT	1570	1979	1974-80	4.0	8.0	12.0	
AUFETTA GTV 2000/2000L	1962	1976-80	3.8	7.5	11.5		
AUFETTA GTV 2000 AMERICA	1962	1979-80	4.0	8.0	12.0		
AUFETTA GTV TURBODIESEL	1962	1979-80	13.0	25.0	35.0		
AUFETTA GTV 2.0	1962	1980-82	3.5	7.0	10.0		
GTV 2.0	1962	1983-87	3.5	7.0	10.0		
AUFETTA GTV 2.0 GRAND PRIX	1962	1981-82	4.5	9.0	13.0		
AUFETTA 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 (16/18/20)	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 TURBODIESEL	1962	1982-84	7.5	15.0	22.0		
GIULIETTA 2.0 TURBODIESEL	1995	1983-85	1.0	2.0	3.0		
AUF 6	2492	1979-83	3.0	6.0	9.0		
AUF 6 2.0	1997	1983-86	2.5	5.0	7.5		
AUF 6 2.5 Q RO	2492	1983-86	3.0	6.0	9.0		
AUF 6 2.5 TURBODIESEL	2494	1983-86	1.5	3.0	4.5		

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	4	5	6
ARNA/SL/TI	1186	1490	1984-86	0.5	1.0	1.5
33 1.5 (5/1.5 4X4 (TUTTI I M.))	1351	1490	1983-89	0.8	1.5	2.0
33 Q VERDE	1490	1984-86	1.3	2.5	3.5	
33 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 (7 IE)	1772	1986-89	0.8	1.5	2.3	
33 1.7 QV	1772	1986-90	1.3	2.5	3.5	
33 1.5 (5/1.5 SPORT WAGON)	1351	1772	1987-89	0.5	1.0	1.5
33 1.5 (1.7 4x4 SPORT WAGON)	1490	1772	1987-89	0.8	1.5	2.3
33 SPORT WAGON QV	1772	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 (15)	1351	1490	1990-94	0.5	1.0	1.5
NUOVA 33 1.3 SPORT WAGON	1351	1990-94	0.5	1.0	1.5	
NUOVA 33 1.8 TD INTERCOOLER	1779	1990-94	0.4	0.8	1.5	
NUOVA 33 1.8 TD INTERCOOLERS W.	1779	1990-94	0.4	0.8	1.5	
NUOVA 33 1.7 IE	1772	1990-94	0.5	1.0	1.5	
NUOVA 33 1.7 IE SPORT WAGON	1772	1990-94	0.5	1.0	1.5	
NUOVA 33 1.7 IE 4X4	1772	1990-94	0.8	1.5	2.3	
NUOVA 33 1.5 IE SPORT W. 4X4	1351	1992-94	0.8	1.5	2.3	
NUOVA 33 1.7 IE SPORT W. 4X4	1351	1992-94	0.8	1.5	2.3	
NUOVA 33 1.7 IE PERMANENT 4WD	1772	1991-94	1.0	2.0	3.0	
NUOVA 33 1.7 IE PERM. 4 SW (4X4 SW)	1772	1991-94	1.3	2.5	3.5	
NUOVA 33 1.7 IE 16V QV	1772	1990-94	1.0	2.0	3.0	
NUOVA 33 1.7 IE 16V QV SW	1772	1990-94	1.0	2.0	3.0	
NUOVA 33 1.5 IE MOLLA	1351	1992-94	0.8	1.5	2.3	
AUF 7.5 1.6 (1.6 IE/1.8 IE)	1570	1779	1985-91	2.0	4.0	6.0
AUF 7.5 2.0	1962	1985-89	2.5	5.0	7.5	
AUF 7.5 2.0 TWIN SPARK	1962	1987-92	3.0	6.0	9.0	
AUF 7.5 1.8 (1.8) INDI	1779	1991-92	2.5	4.5	6.5	
AUF 7.5 2.0 TWIN SPARK S.N.	1962	1991-92	3.5	7.0	10.0	
AUF 7.5 2.5 V6 QV	2492	1985-92	4.0	8.0	12.0	
AUF 7.5 3.0 V6	2959	1987-92	5.0	10.0	15.0	
AUF 7.5 TURBO TURBO AMERICA	1779	1986-90	5.0	10.0	15.0	
AUF 7.5 TURBO QUADRIFOGLIO V.	1779	1990-91	5.0	10.0	15.0	
AUF 7.5 TURBO EVOLUZIONE	1779	1987-88	7.5	15.0	22.5	
AUF 7.5 2.0 TURBODIESEL	1995	1985-92	1.3	2.5	3.8	
AUF 7.5 2.4 TD	2395	1988-92	1.3	2.5	3.8	
AUF 9.0 1.8 (2.0) V6	1779	1996	1984-87	1.5	3.0	4.5
AUF 9.0 2.0 ORO	2492	1984-87	2.0	4.0	6.0	
AUF 9.0 2.4 TURBODIESEL	2392	1984-87	0.8	1.5	2.3	
164 TWIN SPARK	1962	1987-94	0.5	1.0	1.5	
164 3.0 V6	2959	1987-94	0.8	1.5	2.3	
164 3.0 V6 QUADRIFOGLIO	2959	1990-94	1.3	2.5	3.5	
164 TURBO	1995	1987-90	0.8	1.5	2.3	
164 2.0 V6 TURBO	1995	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 (65 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) Q	1748	1995	1992-94	0.5	1.0	1.5
155 2.5 V6	2492	1992-97	0.8	1.5	2.5	
155 2.0 TURBO 16V Q4	1995	1992-97	1.0	2.0	3.0	
155 1.9 Q 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 (5.0 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 (5.0 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	
1451 3/16	1351	1996	1994	0.5	1.0	1.5
1451 7/16 V	1772	1994	0.8	1.5	2.3	
1450 QUADRIFOGLIO 2.0 T. SPARK	1970	1995-01	1.3	2.5	3.5	
1451 9 TD	1929	1994	0.5	1.0	1.5	
1461 3/16	1351	1996	1994	0.5	1.0	1.5
1461 7/16 V	1772	1994	0.8	1.5	2.3	
1461 12.0 T SPARK	1970	1995-99	1.0	2.0	3.0	
1461 9 TD	1929	1994	0.5	1.0	1.5	
156 2.0 JTS	1970	2002-04	0.8	1.5	2.3	
156 2.5 V6 24V	2492	1997-04	0.8	1.5	2.3	
156 GTA	3179	2001-04	5.5	11.0	16.5	
156 GTA SELESPEED	3179	2001-04	6.0	12.0	18.0	
156 GTA SPORT WAGON	3179	2001-04	5.0	10.0	15.0	
156 GTA SPORT WAGON SELESPEED	3179	2001-04	5.5	11.0	16.5	
156 1.9 JTD CROSS WAGON	1910	2004	1.3	2.5	3.5	
166 2.0 V6 TURBO	1996	1999-00	1.0	2.0	3.0	
166 2.5 V6 24V	2492	1998-03	0.8	1.5	2.3	
166 3.0 V6 24V	2959	1998-03	1.0	2.0	3.0	
166 II SERIE 2.5 V6 24V	2492	2003-04				

# QUOTAZIONI

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000			
18 WHITLEY/PHOON	2309	1949-53	8,5	<b>17,0</b>	25,0	
18 HURRICANE	2309	1949-53	11,0	<b>22,0</b>	33,0	
18 LIMOUSINE	2309	1950-51	8,5	<b>17,0</b>	25,0	
SAPPHIRE 346/LIMOUSINE	3455	1953-60	12,5	<b>25,0</b>	35,0	
SAPPHIRE 234	2240	1955-58	11,0	<b>22,0</b>	33,0	
SAPPHIRE 236	2309	1955-57	9,0	<b>18,0</b>	27,0	
STAR SAPHIRE/LIMOUSINE	3990	1958-60	14,0	<b>28,0</b>	42,0	

## ARO ROMANIA

M461C	2512	1971-76	1,0	<b>2,0</b>	3,0	
SERIE 240	2495-3119	1972-94	0,8	<b>1,5</b>	2,3	
10	1289-1870	1980-00	0,5	<b>1,0</b>	1,5	

## ASA ITALIA

1000GT COUPE	1032	1962-67	40,0	<b>80,0</b>	120,0	
1000GT SPIDER	1032	1963-67	50,0	<b>100,0</b>	150,0	

## ASIA MOTORS COREA DEL SUD

ROCS W (TUTTI I MODELLI)	1789	1990-94	0,5	<b>1,0</b>	1,5	
--------------------------	------	---------	-----	------------	-----	--

## ASTON MARTIN GRAN BRETAGNA

15 LITRE OHC	1495	1927-32	40,0	<b>80,0</b>	120,0	
INTERNATIONAL	1495	1927-32	75,0	<b>150,0</b>	220,0	
LEMANS	1495	1932-33	75,0	<b>150,0</b>	220,0	
ULSTER	1495	1934-36	75,0	<b>150,0</b>	220,0	
MK II ROADSTER	1495	1934-36	40,0	<b>80,0</b>	120,0	
2LITRE ROADSTER	1950	1936-40	32,5	<b>65,0</b>	100,0	
2LITRE (DB)	1970	1948-50	32,5	<b>65,0</b>	100,0	
DB2 COUPE	2580	1950-53	45,0	<b>90,0</b>	130,0	
DB2 CABRIOLET	2580	1950-53	60,0	<b>120,0</b>	180,0	
DB24 MK2 MKS COUPE	2580-2922	1953-59	50,0	<b>100,0</b>	150,0	
DB24 MK2 MKS CABRIOLET	2580-2922	1953-59	70,0	<b>140,0</b>	200,0	
DB4 COUPE	3670	1958-63	100,0	<b>200,0</b>	270,0	
DB4 CABRIOLET	3670	1958-63	125,0	<b>250,0</b>	375,0	
DB4 GT	3670	1959-61	175,0	<b>350,0</b>	525,0	
DB4 GT ZAGATO	3670	1960-63	1.500,0	<b>3.000,0</b>	4.500,0	
DB5 COUPE/VANTAGE	3995	1963-65	150,0	<b>300,0</b>	450,0	
DB5 CABRIOLET	3995	1963-65	175,0	<b>350,0</b>	500,0	
DB6 COUPE/VANTAGE	3995	1965-69	90,0	<b>180,0</b>	270,0	
DB6 MK2 COUPE	3995	1969-70	80,0	<b>160,0</b>	240,0	
DB6 VOLANTE	3995	1965-70	125,0	<b>250,0</b>	375,0	
DBS	3995	1967-72	20,0	<b>40,0</b>	60,0	
DBS VANTAGE	3995	1968-71	22,5	<b>45,0</b>	67,0	
DBS V8	5340	1969-72	22,5	<b>45,0</b>	67,0	
LAGONDA V8	5340	1974-76	25,0	<b>50,0</b>	75,0	
V8	5340	1973-82	22,5	<b>45,0</b>	67,0	
V8	5340	1983-89	25,0	<b>50,0</b>	75,0	
V8 VANTAGE	5340	1974-82	30,0	<b>60,0</b>	90,0	
V8 VANTAGE	5340	1983-90	32,5	<b>65,0</b>	100,0	
V8 VANTAGE ZAGATO	5340	1986-88	50,0	<b>100,0</b>	150,0	
V8 VOLANTE	5340	1976-90	37,5	<b>75,0</b>	110,0	
V8 VANTAGE VOLANTE	5340	1986-89	45,0	<b>90,0</b>	135,0	
V8 VOLANTE ZAGATO	5340	1987-90	60,0	<b>120,0</b>	180,0	
VIRAGE	5340	1988-93	18,0	<b>36,0</b>	54,0	
VIRAGE VOLANTE	5340	1990-97	22,5	<b>45,0</b>	67,0	
VOLANTE 2+2	5340	1991-99	22,5	<b>45,0</b>	67,0	
V8 VOLANTE	5340	1997-99	23,5	<b>47,0</b>	70,0	
VANTAGE	5340	1993-00	20,0	<b>40,0</b>	60,0	
VANTAGE 600	5340	1998-99	22,5	<b>45,0</b>	67,0	
VANTAGE LE MANS	5341	1999	25,0	<b>50,0</b>	75,0	
LAGONDA	5340	1976-87	13,5	<b>27,0</b>	40,0	
LAGONDA	5340	1987-90	16,0	<b>32,0</b>	48,0	
DB7	5299	1994-99	11,0	<b>22,0</b>	33,0	
DB7 VOLANTE	5299	1996-99	13,0	<b>26,0</b>	40,0	
DB7 VANTAGE	5955	1999-03	15,0	<b>30,0</b>	45,0	
DB7 VANTAGE VOLANTE	5955	2000-03	17,0	<b>34,0</b>	50,0	
DB7 GT	5955	2003	16,5	<b>33,0</b>	50,0	
VANQUISH	5955	2001-04	20,0	<b>40,0</b>	60,0	
DB9	5955	2004	16,5	<b>33,0</b>	50,0	
DB9 VOLANTE	5955	2004	17,5	<b>35,0</b>	52,0	

## ATS ITALIA

GT 2500	2468	1963-64	150,0	<b>300,0</b>	450,0	
GT 2500	2468	1963-64	175,0	<b>350,0</b>	525,0	

## AUDI GERMANIA

AUDI/AUDI (72 CV)	1696	1965-68	1,8	<b>3,5</b>	5,0	
60/60L	1496	1968-72	1,3	<b>2,5</b>	3,8	
60 VARIANT	1496	1968-72	1,5	<b>3,0</b>	4,5	
75/80L	1696	1966-72	1,3	<b>2,5</b>	3,8	
75/80 VARIANT	1696	1966-72	1,5	<b>3,0</b>	4,5	
SUPER 90	1770	1966-71	1,8	<b>3,5</b>	5,3	
50 (TUTTI I MODELLI)	1095	1975-80	0,8	<b>1,5</b>	2,3	
80 (SERIE) (TUTTI I MODELLI)	1297-1470	1972-76	0,8	<b>1,5</b>	2,3	
80 (SERIE) (TUTTI I MODELLI)	1296-1921	1976-81	0,5	<b>1,0</b>	1,5	
80 CITY/LE II SERIE	1598	1976-81	1,0	<b>2,0</b>	3,0	
80/80 Q/90/HS (TUTTI I M.)	1296-2226	1981-86	0,5	<b>1,0</b>	1,5	
80 D80 TD III SERIE (TUTTI I M.)	1588	1981-86	0,5	<b>1,0</b>	1,5	
80/80 QUATTRO IV SERIE	1595-1994	1986-90	0,5	<b>1,0</b>	1,5	
80/80 QUATTRO 16V IV SERIE	1994	1990	0,5	<b>1,0</b>	1,5	
80 DTD IV SERIE	1588-1896	1986-90	0,5	<b>1,0</b>	1,5	

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000			
90/90 QUATTRO II SERIE	1994-2309	1987-89	0,5	<b>1,0</b>	1,5	
90/90 QUATTRO 20V II SERIE	2309	1988-90	0,5	<b>1,0</b>	1,5	
100/100 S/100LS	1760	1968-71	1,3	<b>2,5</b>	3,8	
100 COUPES	1871	1970-75	2,0	<b>4,0</b>	6,0	
100 I SERIE (TUTTI I MOD.)	1760-1871	1972-77	1,0	<b>2,0</b>	3,0	
100 II SERIE (TUTTI I MOD.)	1994-2144	1977-82	0,8	<b>1,5</b>	2,3	
100 SD II SERIE (TUTTI I MOD.)	1986	1978-82	0,5	<b>1,0</b>	1,5	
100/100 QUATTRO II SERIE	1781-2309	1982-90	0,5	<b>1,0</b>	1,5	
100 TURBO QUATTRO III S.	2226	1986-90	0,8	<b>1,5</b>	2,3	
100 DTD/100 II SERIE	1986-2461	1982-90	0,5	<b>1,0</b>	1,5	
100 AVANT/VANT QUATTRO	1781-2309	1983-90	0,8	<b>1,5</b>	2,3	
100 AVANT TURBO/AVANT TURBO Q.	2226	1983-90	1,0	<b>2,0</b>	3,0	
100 AVANT DTD/TDI	1986-2461	1983-91	0,5	<b>1,0</b>	1,5	
100/100 QUATTRO IV SERIE	1994-2309	1990-94	0,5	<b>1,0</b>	1,5	
100 2.5 TD VV SERIE	2461	1991-94	0,5	<b>1,0</b>	1,5	
100 AVANT/VANT QUATTRO IIS.	1984-2309	1991-94	0,8	<b>1,5</b>	2,3	
100 AVANT TDI IIS.	2461	1991-94	0,5	<b>1,0</b>	1,5	
200/200 TURBO	2144-2226	1984-90	0,8	<b>1,5</b>	2,3	
200/200 TURBO QUATTRO	2144-2226	1984-90	1,0	<b>2,0</b>	3,0	
200/200 TURBO AVANT QUATTRO	2144-2226	1984-90	1,0	<b>2,0</b>	3,0	
200 QUATTRO 20V	2226	1989-90	1,0	<b>2,0</b>	3,0	
200 AVANT QUATTRO 20V	2226	1989-90	1,3	<b>2,5</b>	3,8	
COUPE COUPE GT	1781-2226	1981-87	1,0	<b>2,0</b>	3,0	
COUPE QUATTRO	2144-2226	1983-88	1,5	<b>3,0</b>	4,5	
QUATTRO	2144	1980-86	12,5	<b>25,0</b>	35,0	
QUATTRO (BAUR)	2226	1987-89	9,0	<b>18,0</b>	27,0	
QUATTRO 20V (BAUR)	2226	1989-90	9,0	<b>18,0</b>	27,0	
QUATTRO SPORT	2133-2144	1983-86	65,0	<b>130,0</b>	180,0	
COUPE 2.0 E	1994	1989-94	0,8	<b>1,5</b>	2,3	
COUPE 2.0 20V QUATTRO	1994	1989-93	1,0	<b>2,0</b>	3,0	
COUPE 2.3 E 3E 20V	2309	1988-94	1,0	<b>2,0</b>	3,0	
COUPE 2.3 E 3E 20V QUATTRO	2309	1988-94	1,3	<b>2,5</b>	3,5	
COUPE 2.6 E V6 2.8 E V6	2598-2771	1992-94	1,3	<b>2,5</b>	3,5	
COUPE 2.2 TURBO 20V QUATTRO S2	2226	1990-95	1,5	<b>3,0</b>	4,5	
80 2002 S V SERIE	1984-2309	1991-94	0,5	<b>1,0</b>	1,5	
80 2002 S AVANT	1984-2309	1992-94	0,8	<b>1,5</b>	2,3	
80 19 TD V SERIE	1896	1991-94	0,5	<b>1,0</b>	1,5	
80 26 - 28 E V4 QUATTRO V SERIE	2598-2771	1991-94	0,8	<b>1,5</b>	2,3	
80 26 E V4 28 E V6 AVANT	2598-2771	1992-94	1,0	<b>2,0</b>	3,0	
S22 220V TURBO	2226	1993-94	1,3	<b>2,5</b>	3,5	
SZ AVANT	2226	1992-94	1,5	<b>3,0</b>	4,5	
RSZ AVANT	2226	1993-96	7,5	<b>15,0</b>	22,0	
CABRIO 1.8 (2002) 2.3 (2002) 2.6 V4 (28 V6)	1781-2771	1991-00	2,0	<b>4,0</b>	6,0	
COUPE 2.6 (28 E V6 QUATTRO	2598-2771	1992-95	1,0	<b>2,0</b>	3,0	
100 2.8 V6 2.8 V6 QUATTRO	2771	1990-94	0,5	<b>1,0</b>	1,5	
100 2.8 E V6 QUATTRO AVANT	2771	1991-94	0,8	<b>1,5</b>	2,3	
100 2.2 TURBO 20V Q. S4 AVANT S4	2226	1991-94	0,8	<b>1,5</b>	2,3	
100 4.2 V8 QUATTRO S4 AVANT S4	4172	1993-94	1,3	<b>2,5</b>	3,8	
V8	2771-4172	1989-94	1,0	<b>2,0</b>	3,0	
A4 1.6 (1.8) 1.8 20V TURBO	1595-1781	1994	0,5	<b>1,0</b>	1,5	
A4 2.6 V6 2.8 V6 30V	2598-2771	1994-00	0,8	<b>1,5</b>	2,3	
A4 2.6 V6 2.8 V6 30V AVANT	2598-2771	1995-00	1,0	<b>2,0</b>	3,0	
A4 CABRIOLET 1.8 (1.2) 4.3	1781-2976	2002-04	2,0	<b>4,0</b>	6,0	
S4 2.7 V6 30V	2671	1997-00	1,5	<b>3,0</b>	4,5	
S6 2.2 20V 4.2 V8	2671	1997-00	1,8	<b>3,5</b>	5,0	
RS4 AVANT	2671	1999-00	6,0	<b>12,0</b>	18,0	
A4 CABRIOLET 2.5 V6 TD	2496	2002-04	1,8	<b>3,5</b>	5,0	
A6 2.0	1994	1994	0,5	<b>1,0</b>	1,5	
A6 1.9 TDI (25 TDI)	1896-2461	1994	0,5	<b>1,0</b>	1,5	
A6 2.6 V6 2.8 V6	2598-27					

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000		
			4	3	2
METRO 1.3 SPORT (CS/STA)	1275	1988-90	1.0	<b>20</b>	3.0
METRO MG	1275	1981-90	1.0	<b>20</b>	3.0
METRO VANDENPLAS	1275	1981-87	1.0	<b>20</b>	3.0
METRO MG TURBO	1275	1983-90	1.3	<b>2.5</b>	3.8
MAESTRO (TUTTI I MODELLI)	1275/1598	1983-91	0.5	<b>10</b>	1.5
MAESTRO MG	1598/1994	1983-90	0.8	<b>1.5</b>	2.3
MAESTRO MG TURBO	1994	1988-90	0.8	<b>1.5</b>	2.3
MONTEGO MONTEGO ESTATE	1275/1994	1984-91	0.5	<b>10</b>	1.5
MONTEGO MONTEGO ESTATE 200i/DSL	1994	1988-91	0.5	<b>10</b>	1.5
MONTEGO MG	1994	1984-90	0.8	<b>1.5</b>	2.3
MONTEGO MG TURBO	1994	1985-90	0.8	<b>1.5</b>	2.3

## AUSTIN HEALEY GRAN BRETAGNA

100BN1	2660	1953-55	20.0	<b>400</b>	60.0
100BN2	2660	1955	20.0	<b>400</b>	60.0
100S BN2	2660	1954-55	40.0	<b>800</b>	120.0
100M BN2	2660	1956	35.0	<b>700</b>	100.0
100B BN4 BN6	2639	1956-59	20.0	<b>400</b>	60.0
3000BN7/B17	2912	1959-61	22.5	<b>45.0</b>	65.0
3000MK II BN7/B17/B17	2912	1961-63	25.0	<b>50.0</b>	75.0
3000MK III B/B	2912	1963-68	27.5	<b>55.0</b>	80.0
SPR TEM KII (FROG EYE)	948	1958-61	9.0	<b>18.0</b>	27.0
SPR TEM KII	948	1961-62	6.5	<b>13.0</b>	20.0
SPR TEM KII II	1098	1962-66	6.0	<b>12.0</b>	18.0
SPR TEM KIII	1098	1966-67	5.0	<b>10.0</b>	15.0
SPR TEM KIV	1275	1967-70	4.5	<b>9.0</b>	13.0

## AUTO UNION/DKW GERMANIA

F91A	896/980	1954-62	2.3	<b>4.5</b>	7.0
MUNGA 4+6 B	980	1963-68	4.0	<b>8.0</b>	12.0
1000/1000S	980	1959-63	2.0	<b>4.0</b>	6.0
1000/1000S COUPE DE LUXE C	980	1958-63	2.5	<b>5.0</b>	7.5
1000 UNIVERSAL KOMBI	980	1959-62	2.3	<b>4.5</b>	7.0
1000 SP COUPE ROADSTER	980	1958-65	3.0	<b>6.0</b>	9.0

## AUTOBIANCHI ITALIA

BIANCHINA TRASFORMI/SPECIAL	479/499	1957-62	5.5	<b>11.0</b>	16.5
BIANCHINA PANORAMICA	499	1960-69	2.5	<b>5.0</b>	7.5
BIANCHINA PANORAMICA DECAPOTTI	499	1960-69	2.8	<b>5.5</b>	8.0
BIANCHINA CABRIOLET	499	1960-69	7.0	<b>14.0</b>	21.0
BIANCHINA BERL. 4 POSTI/SPECIAL	499	1962-69	2.3	<b>4.5</b>	7.0
GIARDINIERA	499	1966-77	2.3	<b>4.5</b>	7.0
STELLINA	767/792	1963-68	4.0	<b>8.0</b>	12.0
PRIMULA I SERIE	1221	1964-68	1.3	<b>2.5</b>	4.0
PRIMULA 65 C	1197	1968-70	1.0	<b>2.0</b>	3.0
PRIMULA COUPE 1.2	1221	1965-68	1.8	<b>3.5</b>	5.0
PRIMULA COUPE 1.4	1438	1968-70	1.8	<b>3.5</b>	5.0
AT11	1438	1969-72	1.0	<b>2.0</b>	3.0
AT12	903	1969-71	1.5	<b>3.0</b>	4.5
AT12 NORMALE/JUNIOR	903	1971-82	1.0	<b>2.0</b>	3.0
AT12 JUNIOR	903	1983-86	0.8	<b>1.5</b>	2.3
AT12 ELEGANT	965	1971-82	1.0	<b>2.0</b>	3.0
AT12 ELITE	965	1979-85	0.8	<b>1.5</b>	2.3
AT12 LX	965	1983-85	0.8	<b>1.5</b>	2.3
AT12 ABARTH (58 CV)	982	1971-76	3.5	<b>7.0</b>	10.0
AT12 ABARTH (70 CV)	1049	1975-77	3.0	<b>6.0</b>	9.0
AT12 ABARTH (70 CV) S MARCE	1049	1977-85	2.8	<b>5.5</b>	8.0
Y10 FIRE/LX/TOURING	999/1049	1985-90	0.5	<b>1.0</b>	1.5
Y10 TURBO	1049	1985-88	1.3	<b>2.5</b>	3.8
Y10 4WD/FIRE 1.1 4WD	999/1108	1986-95	0.8	<b>1.5</b>	2.3
Y10 FIRE 1.6 E LX/SELECTRONIC	999/1108	1987-94	0.5	<b>1.0</b>	1.5
Y10 1.3 LE/GT LE	1291/1301	1987-94	1.0	<b>2.0</b>	3.0

## BANTAM STATUNITI

40 BRC	1855	1940-41	7.5	<b>15.0</b>	22.0
--------	------	---------	-----	-------------	------

## BENTLEY GRAN BRETAGNA

4 LITRE TORPEDO	4398	1927-31	125.0	<b>250.0</b>	375.0
6 LITRE TORPEDO	6597	1926-30	175.0	<b>350.0</b>	520.0
8 LITRE TORPEDO	7983	1930-32	250.0	<b>500.0</b>	750.0
3 LITRE CABRIOLET	3669	1933-36	37.5	<b>75.0</b>	110.0
4 1/4 LITRE CABRIOLET	4257	1936-39	42.5	<b>85.0</b>	125.0
MKVI	4257	1946-51	17.5	<b>35.0</b>	50.0
MKVI	4566	1951-52	15.0	<b>30.0</b>	45.0
R TYPE	4566	1952-55	20.0	<b>40.0</b>	60.0
R TYPE CONTINENTAL	4566	1953-55	90.0	<b>180.0</b>	270.0
SI	4887	1955-59	19.0	<b>38.0</b>	57.0
SI CONTINENTAL	4887	1955-59	65.0	<b>130.0</b>	200.0
SII	6230	1959-62	20.0	<b>40.0</b>	60.0
SII CABRIOLET	6230	1959-62	55.0	<b>110.0</b>	165.0
SIII	6230	1962-66	21.0	<b>42.0</b>	63.0
SII CABRIOLET	6230	1962-66	60.0	<b>120.0</b>	180.0
T	6230	1965-70	11.0	<b>22.0</b>	33.0
T CONVERTIBLE	6230	1967-70	22.5	<b>45.0</b>	67.0
T	6750	1971-77	10.0	<b>20.0</b>	30.0
T2	6750	1977-80	11.0	<b>22.0</b>	33.0
CORNICHE TWO DOOR	6750	1971-77	15.0	<b>30.0</b>	45.0
CORNICHE TWO DOOR	6750	1977-81	16.0	<b>32.0</b>	48.0
CORNICHE CABRIOLET	6750	1971-77	22.5	<b>45.0</b>	67.0
CORNICHE CABRIOLET	6750	1977-84	21.0	<b>42.0</b>	63.0
MULSANNE	6750	1980-83	9.0	<b>18.0</b>	27.0

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000		
			4	3	2
MULSANNE	6750	1984-89	10.0	<b>20.0</b>	30.0
MULSANNE TURBO	6750	1982-91	14.0	<b>28.0</b>	42.0
MULSANNE S	6750	1987-93	11.0	<b>22.0</b>	33.0
EIGHT	6750	1984-93	10.0	<b>20.0</b>	30.0
BROOKLANDS/R	6750	1992-98	11.0	<b>22.0</b>	33.0
TURBO RS/RT	6750	1985-98	15.0	<b>30.0</b>	45.0
CONTINENTAL RS/ST	6750	1991-02	25.0	<b>50.0</b>	75.0
CONTINENTAL (CABRIOLET)	6750	1984-94	25.0	<b>50.0</b>	75.0
CONTINENTAL CONVERTIBLE	6750	1994-95	32.5	<b>65.0</b>	100.0
CONTINENTAL SC	6750	1998-01	35.0	<b>70.0</b>	100.0
AZURE	6750	1995-02	42.5	<b>85.0</b>	125.0
ARNAGE RED LABEL	4398/6750	1998-02	14.0	<b>28.0</b>	42.0
ARNAGE RED LABEL LWB	6750	2001-02	15.0	<b>30.0</b>	45.0
ARNAGE R/L	6761	2002-04	15.0	<b>30.0</b>	45.0
ARNAGE T	6750	2002-04	17.5	<b>35.0</b>	50.0
ARNAGE LIMOUSINE MULLINER	6750	2002-04	25.0	<b>50.0</b>	75.0
CONTINENTAL GT	5998	2003-04	25.0	<b>50.0</b>	75.0

## BERTONE ITALIA

FREECUMBER/FREECUMBER 2	1596/2693	1990-95	1.0	<b>2.0</b>	3.0
-------------------------	-----------	---------	-----	------------	-----

## BIANCHI ITALIA

S4 TORPEDO	1287	1925-27	9.0	<b>18.0</b>	27.0
SS 1300 TORPEDO	1287	1928-32	9.0	<b>18.0</b>	27.0
SS 1500 TORPEDO	1452	1932-34	9.0	<b>18.0</b>	27.0
SP BERLINA	1452	1934-39	11.0	<b>22.0</b>	33.0

## BIZZARRINI ITALIA

5300 GT STRADA	5358	1964-68	150.0	<b>300.0</b>	450.0
1900 GI EUROPA	1897	1967-68	35.0	<b>70.0</b>	100.0

## BMW GERMANIA

315 CABRIOLET	1490	1954-36	20.0	<b>40.0</b>	60.0
526 LIMOUSINE	1971	1956-39	35.0	<b>70.0</b>	100.0
527 COUPE/CABRIOLET	1971	1957-39	75.0	<b>150.0</b>	225.0
528 ROADSTER	1971	1957-39	400.0	<b>800.0</b>	1200.0
501 BERLINA	1971	1952-55	10.0	<b>20.0</b>	30.0
501/6	2077	1955-58	10.0	<b>20.0</b>	30.0
501/8	2580	1955-62	10.0	<b>20.0</b>	30.0
502 2.6 LITRI	2980	1954-61	10.0	<b>20.0</b>	30.0
502 3.2 LITRI	3168	1955-61	11.0	<b>22.0</b>	33.0
503 COUPE	3168	1956-59	75.0	<b>150.0</b>	220.0
503 CABRIOLET	3168	1956-59	100.0	<b>200.0</b>	300.0
507 ROADSTER	3168	1956-60	250.0	<b>500.0</b>	750.0
2600	2580	1961-62	9.0	<b>18.0</b>	27.0
2600L	2580	1961-62	10.0	<b>20.0</b>	30.0
3200 LS	3168	1961-63	10.0	<b>20.0</b>	30.0
3200 CS	3168	1962-65	15.0	<b>30.0</b>	45.0
250/500 (5 SETTA)	245/286	1955-62	10.0	<b>20.0</b>	30.0
600	582	1957-59	6.0	<b>12.0</b>	18.0
700 BERLINA	697	1960-61	2.5	<b>5.0</b>	7.5
700 LS BERLINA	697	1962-65	2.5	<b>5.0</b>	7.5
700 COUPE	697	1959-64	3.5	<b>7.0</b>	11.0
700 LS COUPE	697	1964-65	3.5	<b>7.0</b>	11.0
700 COUPE SPORT	697	1960-64	4.5	<b>9.0</b>	13.5
700 CABRIOLET	697	1959-63	5.0	<b>10.0</b>	15.0
1500	1499	1961-64	2.0	<b>4.0</b>	6.0
1600	1606	1964-66	2.0	<b>4.0</b>	6.0
1800	1775	1963-68	2.5	<b>5.0</b>	7.5
1800 T1	1775	1964-66	3.0	<b>6.0</b>	9.0
1800 T1 SA	1775	1964-65	10.0	<b>20.0</b>	30.0
2000	1990	1966-72	2.5	<b>5.0</b>	7.5
2000 T1 TILLUX	1990	1966-70	3.0	<b>6.0</b>	9.0
2000 COUPE	1990	1965-69	5.0	<b>10.0</b>	15.0
2000 CS COUPE	1990	1965-69	6.0	<b>12.0</b>	18.0
1600/1602/1602	1575/1766	1966-75	2.5	<b>5.0</b>	7.5
1600 T1	1575	1967-68	4.5	<b>9.0</b>	13.5
1600 CABRIOLET	1575	1967-71	6.0	<b>12.0</b>	18.0
2002	1990	1968-75	4.0	<b>8.0</b>	12.0
2002 CABRIO	1990	1971-75	6.0	<b>12.0</b>	18.0
2002 T1	1990	1968-71	5.0	<b>10.0</b>	15.0
2002 T1 II	1990	1971-75	7.0	<b>14.0</b>	20.0
1502	1575	1975-77	2.0	<b>4.0</b>	6.0
2002 TURBO	1990	1975-74	17.5	<b>35.0</b>	50.0
1600-1800 TOURING	1575/1766	1971-74	3.0	<b>6.0</b>	9.0
2000 TOURING	1990	1971-74	3.5	<b>7.0</b>	10.0
2000 T1 TOURING	1990	1971-74	5.0	<b>10.0</b>	15.0
2500/2800	2494/2788	1968-77	2.0	<b>4.0</b>	6.0
2800 CS COUPE	2788	1969-71	5.5	<b>11.0</b>	16.5
30 S	2986	1971-77	2.5	<b>5.0</b>	7.5
30 SI	2986	1971-77	3.0	<b>6.0</b>	9.0
30 L	2986	1974-77	2.5	<b>5.0</b>	7.5
33 LJI	3210/3299	1975-77	4.0	<b>8.0</b>	12.0
30 CS	2986	1971-76	6.5	<b>13.0</b>	20.0
30 CSI	2986	1971-76	7.5	<b>15.0</b>	23.0
30 CSL	2986/3005	1971-75	17.5	<b>35.0</b>	50.0
30 CSL (BATMOBILE)	3005/3153	1975-75	27.5	<b>55.0</b>	80.0
316/318 (E21)	1575/1766	1975-78	1.0	<b>2.0</b>	3.0
315/316/318 (E21)	1575/1766	1979-82	0.8	<b>1.5</b>	2.3
320i/324i (E21 4 CILINDRI)	1990	1975-77	1.0	<b>2.0</b>	3.0
320i (E21 6 CILINDRI)	1991	1977-82	1.5	<b>3.0</b>	4.5

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000		
			4	3	2
320 CABRIOLET BAUR (E					

# QUOTAZIONI

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000	+	-	+
730V8/740V8(E38)	2997	1994-95	1.5	3.0	4.5	
728(E38)	2795	1999-01	1.3	2.5	3.5	
730V735/740V8 32V(E38)	3498-4398	1996-01	1.8	3.5	5.0	
750NUL(E38)	5379	1994-01	2.0	4.0	6.0	
M5(E39)	4941	1998-02	2.5	5.0	7.5	
M1	3430	1979-81	100.0	200.0	300.0	
Z1	2494	1988-92	15.0	30.0	45.0	
840 CIV8 32V(E31)	3982-4398	1993-00	4.5	9.0	13.5	
850/850.0 V12(E31)	4988-5379	1989-00	5.5	11.0	16.5	
850 CSI V12(E31)	5576	1992-96	8.0	16.0	24.0	
Z3 181/9/20/22	1786-2171	1995-02	4.0	8.0	12.0	
Z3 25/28/35/0/24V	2494-2979	1996-02	4.5	9.0	13.5	
Z3 ROADSTER	3201	1997-02	9.0	18.0	27.0	
Z3 28/0.0 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	
Z4.2.5	2494	2003-04	6.0	12.0	18.0	
Z4.3.0	2979	2003-04	6.5	13.0	20.0	
X5 3.0	2979	1999-04	2.3	4.5	6.5	
X5 4.4	4398	1999-04	2.5	5.0	7.5	
X5 4.8	4799	2004	3.3	6.5	9.5	
325i/325i(528i/330i/24V)(E46)	2494-2979	1999-04	1.5	3.0	4.5	
325i/325i(528i/330i/24V TOURING)(E46)	2494-2979	1999-04	1.8	3.5	5.0	
316i/318i COUPE(E46)	1895-1995	1999-04	1.8	3.5	5.0	
320i 24V COUPE(E46)	1997-2171	1999-04	2.0	4.0	6.0	
325i/325i(528i/330i/24V PC)(E46)	2494-2979	1999-04	2.5	5.0	7.5	
318i/320i CABRIOLET(E46)	1995-2171	2000-04	2.5	5.0	7.5	
325i/330i CABRIOLET(E46)	2494-2979	2000-04	3.0	6.0	9.0	
M5 COUPE(E46)	3246	2001-04	5.5	11.0	16.5	
M5 CABRIOLET(E46)	3246	2001-04	6.5	13.0	19.5	
Z8 ROADSTER	4941	2000-03	5.0	10.0	15.0	
750V735i(05)	2979-3600	2001-04	1.8	3.5	5.0	
745i(E65)	4398	2001-04	2.3	4.5	6.5	
760NUL(E65)	5972	2002-04	2.8	5.5	8.0	
730V740D(E65)	2995-3901	2001-04	2.0	4.0	6.0	
530 i(E60)	2979	2003-04	2.5	5.0	7.5	
545 i(E60)	4398	2004	3.0	6.0	9.0	
530 i TOURING(E60)	2979	2004	3.0	6.0	9.0	
545 i TOURING(E60)	4398	2004	3.5	7.0	10.0	
M5 V10(E60)	4999	2004	6.0	12.0	18.0	
650.0	2979	2004	4.0	8.0	12.0	
645.0	4398	2003-04	4.5	9.0	13.5	
650.0 CABRIOLET	2979	2004	5.0	10.0	15.0	
645.0 CABRIOLET	4398	2004	5.5	11.0	16.5	
K5 2.5S.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 HEBMÜLLER	1498	1950-52	6.0	12.0	18.0
HANSA 1500 SPORT CABRIOLET Z2	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 HEBMÜLLER	1758	1952-54	7.5	15.0	22.5
HANSA 1800 KOMBI	1758	1952-54	4.0	8.0	12.0
HANSA 1800 SPORT CABRIOLET Z2	1758	1953-54	7.0	14.0	21.0
HANSA 2400	2357	1952-55	5.0	10.0	15.0
HANSA 2400 PULLMAN	2242-2357	1953-58	5.0	10.0	15.0
Z5 LITER (P100)	2240	1960-61	4.0	8.0	12.0
ISABELLA	1493	1954-58	6.5	13.0	20.0
ISABELLA TS1 SDE LUXE	1493	1955-58	7.5	15.0	22.5
ISABELLA TS1 SDE LUXE	1493	1959-61	7.5	15.0	22.5
ISABELLA COUPE DEUTSCH	1493	1955-57	11.0	22.0	33.0
ISABELLA CABRIOLET/TS CABRIOLET	1493	1955-58	10.0	20.0	30.0
ISABELLA COMBI	1493	1955-58	5.0	10.0	15.0
ISABELLA COMBI	1493	1959-61	4.0	8.0	12.0
ISABELLA	1493	1959-61	6.0	12.0	18.0
ISABELLA TSCABRIOLET	1493	1959-61	10.0	20.0	30.0
ISABELLA COUPE	1493	1957-61	10.0	20.0	30.0
ISABELLA COUPE HECKFLOSSE	1493	1959-60	10.0	20.0	30.0
ISABELLA COUPE CABRIOLET	1493	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	2206	1958-61	12.5	25.0	38.0
407	5130	1961-63	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	12.5	25.0	38.0
605(TUTTI I MODELLI)	5211-5898	1976-82	11.5	23.0	35.0
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
BLENDHEIMLEN 2/BLEN 3	5898	1993-04	14.0	28.0	42.0

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000	+	-	+
BEAUFORT	5898	1982-94	14.0	28.0	42.0	

## BUGATTI FRANCIA

TYPE 13	1527-1368	1918-20	90.0	180.0	270.0
TYPE 22	1453	1919-26	90.0	180.0	270.0
TYPE 22 BRESCIA	1496	1921-26	100.0	200.0	300.0
TYPE 25	1453	1919-26	90.0	180.0	270.0
TYPE 25 BRESCIA	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 35TC(B)	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	4000.0	8000.0	12000.0
TYPE 41S «GRAND SPORT»	2261	1927-31	150.0	300.0	450.0
TYPE 41	2992	1927-30	125.0	250.0	375.0
TYPE 46 «HDS»	5360	1929-36	225.0	450.0	675.0
TYPE 47 «GRAND SPORT»	2996	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	75.0	150.0	225.0
TYPE 57 «GALIBIER»	3257	1933-39	175.0	350.0	525.0
TYPE 57 «VENTOUX»	3257	1933-39	225.0	450.0	675.0
TYPE 57S «TELDIO»	3257	1933-39	275.0	550.0	825.0
TYPE 57A «ALANIE»	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	4452	1940	500.0	1000.0	1500.0
TYPE 68	369	1942	50.0	100.0	150.0
TYPE 73A	1488	1947	75.0	150.0	225.0
TYPE 101/101C	3257	1951-52	125.0	250.0	375.0
BB 11 «QUINOS»	3500	1992-96	90.0	180.0	270.0

## CADILLAC STATI UNITI

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

## CATERHAM GRAN BRETAGNA

Z1 16/18(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	1438	1924-28	25.0	50.0	75.0
150S TORPEDO	1438	1924-31	37.5	75.0	112.5

## CHEVROLET STATI UNITI

BLAZER/GMC JIMMY	4093-5733	1969-73	2.5	5.0	7.5
BLAZER/GMC JIMMY (II S)	4093-5733	1974-86	2.0	4.0	6.0
BLAZER/GMC JIMMY (DIESEL IIS)	6277	1982-86	1.5	3.0	4.5
BLAZER/GMC JIMMY V	5012-5733	1987-91	2.0	4.0	6.0
BLAZER/GMC JIMMY V (DIESEL)	6277	1987-91	1.5	3.0	4.5
BLAZER/GMC YUKON	5733	1992-94	2.5	5.0	7.5
BLAZER/GMC YUKON (DIESEL)	6466	1994	2.0	4.0	6.0
BLAZER S10/GMC JIMMY	2471-4300	1982-93	2.0	4.0	6.0
BLAZER S10/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 3.0/3.1E/3.8 V6 (I.S.)	2972-3778	1988-95	1.0	2.0	3.0
VOYAGER 2.5 TD SELE (I.S.)	2500	1992-94	0.5	1.0	1.5
GRAND VOYAGER 3.8 V6 (I.S.)					

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	+	-	+
BK BREAK (TUTTI I MODELLI)	1360	1905-1985-92	0,5	10	15	
BK 190 (TUTTI I MODELLI)	1768	1905-1985-92	0,5	10	15	
BK TRD (GTZ) TURBO	1768	1988-92	0,5	10	15	
BK 190 BREAK (TUTTI I MOD.)	1768	1905-1985-92	0,5	10	15	
BK TRD (GTZ) TURBO BREAK	1768	1988-92	0,5	10	15	
BK GTI	1905	1983-92	0,8	15	23	
BK 190 GTI 16V	1905	1987-92	0,8	15	23	
BK 4 TC	2141	1985-86	16,0	320	480	
BK 194X4	1905	1988-92	0,5	10	15	
BK 194X4 BREAK	1905	1988-92	0,5	10	15	
BK 190 4X4	1768	1905-1990-92	0,5	10	15	
BK 190 4X4 BREAK	1768	1905-1990-92	0,5	10	15	
CL (TUTTI I MOD.)	1985-2500	1974-85	2,0	40	60	
CL BREAK (TUTTI I MOD.)	1985-2500	1975-85	2,0	40	60	
CL 2400 GTI	2347	1977-82	3,0	60	90	
CL 24 BREAK EVASION	2347	1982-84	2,0	40	60	
CL 2400 PRESTIGE	2347	1976-83	3,8	75	110	
CL 2200 D (2500 D)	2175-2500	1975-86	1,0	20	30	
CL 2200 D BREAK / 2500 D BREAK	2175-2500	1975-86	1,0	20	30	
CL D LIMOUSINE	2500	1979-83	1,5	30	45	
CL 25 GTI	2500	1983-85	3,5	70	100	
CL 2012	1995-2165	1986-89	1,8	35	50	
CL BREAK (TUTTI I MOD.)	1995-2500	1986-90	2,5	50	75	
CL 25 RIGIT	2500	1986-89	3,5	70	100	
CL 25 GTI TURBO	2500	1985-89	3,8	75	110	
CL 25 GTI TURBO 2 / PRESTIGE	2500	1986-89	5,0	100	150	
CL 25 PRESTIGE TURBO	2500	1986-89	5,5	110	160	
CL 25 TRD TURBO TRD TURBO 2	2500	1985-89	1,0	20	30	
CL 25 BREAK RD / TRD TURBO / TURBO 2	2500	1986-89	1,0	20	30	
CL LIMOUSINE D / TURBO / TURBO 2	2500	1983-89	2,0	40	60	
XM 3.0 16V / 16 24V	2946-2975	1989-00	0,5	10	15	
XM 3.0 16V / 16 24V BREAK	2946-2975	1991-00	0,8	15	23	
XM 2.0 20 INIECTION	1998	1989-94	0,5	10	15	
XM D12 TURBO D12	2088-2138	1989-94	0,5	10	15	
XM 2.0 BREAK	1998	1991-94	0,5	10	15	
XM D12 TURBO D12 BREAK	2088-2138	1991-94	0,5	10	15	
SAND 1.6 V15N SERIE	1587	1996-02	0,8	15	23	
ZK (TUTTI I MODELLI)	1124-1905	1991-94	0,5	10	15	
ZK BREAK (TUTTI I MODELLI)	1124-1761	1993-94	0,5	10	15	
ZK 2.0 16V	1998	1992-97	0,5	10	15	
ZK 2.0 TD (TUTTI I MODELLI)	1905	1995-94	0,5	10	15	
ZK 2.0 TD BREAK (TUTTI I MODELLI)	1905	1995-94	0,5	10	15	
XANTIA 1.6 18 20	1500-1998	1993-94	0,5	10	15	
XANTIA 1.9 D11 9 TD	1905	1993-94	0,5	10	15	
XANTIA 3.0 V6	2946	1996-00	0,5	10	15	
EVASION 2.0 20 TURBO CT	1998	1994	0,8	15	23	
EVASION 1.9 TD	1905	1994	0,5	10	15	
KSARA COUPE 2.0 16V V15	1998	1998-02	0,5	10	15	
C3 PLEUREL	1360-1587	2002-04	1,5	30	45	
C3 3.0 V6 24V	2946	2000-04	0,5	10	15	
C3 3.0 V6 24V BREAK	2946	2001-04	0,8	15	23	
C3 3.0 V6 24V	2946	2002-04	1,3	25	38	
C2 V15	1587	2004	0,8	15	23	
C4 2.0 16V (177 CV) COUPE	1997	2004	0,8	15	23	

### CIZETA ITALIA

V6i	5995	1993-94	100,0	2000	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

IAFT F10	958	1975-78	2,3	4,5	6,5
IAFT F20	1587	1976-84	1,5	3,0	4,5
ROCKY D/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 GTI	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	1200	180,0
DB18 Q (1/2 LITRE) BERLINA	2522	1938-40	10,0	200	30,0
STRAIGHT EIGHT LIMOUSINE	3940	1936-40	25,0	500	75,0
DB18 EMPRESS BERLINA	3448	1945-53	8,5	170	25,0
DB18 CONSORT LIMOUSINE	2522	1945-53	9,0	180	27,0
DB18 CABRIOLET	2522	1945-53	12,5	250	37,0
DF EMPRESS II LIMOUSINE	3468	1951-54	7,5	150	22,0
DF EMPRESS II LIMOUSINE	3468	1954-57	6,5	130	20,0
CONQUEST CENTURY ROADSTER	2453	1953-58	9,0	180	27,0
CONQUEST CENTURY CABRIOLET	2453	1951-54	7,5	150	22,0
DF REGENCY LIMOUSINE	2952	1951-54	5,0	100	15,0
DF REGENCY II LIMOUSINE	3468	1954-57	5,0	100	15,0
DF SPORTSMAN BERLINA	2952	1951-54	4,5	90	13,5
DFDK LIMOUSINE	4617	1954-58	7,5	150	22,0

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	+	-	+
DFDK REGENCY LIMOUSINE	4617	1954-58	5,0	100	150,0	
DFDK SPORTSMAN BERLINA	4617	1954-58	4,5	90	13,5	
DU CONQUEST BERLINA	2453	1953-58	3,5	70	10,0	
DU CONQUEST LIMOUSINE	2453	1953-58	5,5	110	16,5	
MAJESTIC	3794	1958-59	10,0	200	30,0	
MAJESTIC MAJOR	4561	1960-68	11,5	230	35,0	
MAJESTIC MAJOR LIMOUSINE	4561	1961-68	12,5	250	37,0	
SP 250 DART	2548	1959-64	15,0	300	45,0	
V8 25 LITRE	2548	1962-67	9,0	180	27,0	
V8 250	2548	1967-69	8,5	170	25,0	
SOVEREIGN	4235	1966-69	5,0	100	15,0	
SOVEREIGN 28	2791	1969-72	3,0	60	9,0	
SOVEREIGN 4.2 I SERIE	4235	1969-73	4,0	80	12,0	
DS 420 LIMOUSINE	4235	1968-91	11,5	230	35,0	
SOVEREIGN 34/42 II SERIE	3442-4235	1973-79	3,0	60	9,0	
SOVEREIGN 42 COUPE II SERIE	4235	1973-77	6,5	130	20,0	
DOUBLE SIX 5.3 I SERIE	5345	1972-75	4,5	90	13,5	
DOUBLE SIX 5.3 WANDEN PLAS I S.	5345	1972-75	5,0	100	15,0	
DOUBLE SIX 5.3 I SERIE	5345	1973-79	3,5	70	10,0	
DOUBLE SIX 5.3 WANDEN PLAS II S.	5345	1973-79	4,0	80	12,0	
DOUBLE SIX 5.3 COUPE II SERIE	5345	1973-77	8,0	160	24,0	
SOVEREIGN 34/42 III SERIE	3442-4235	1979-86	3,5	70	10,0	
DOUBLE SIX 5.3 I SERIE	5345	1979-81	3,5	70	10,0	
DOUBLE SIX 5.3 I SERIE HE.	5345	1981-87	4,0	80	12,0	
DOUBLE SIX 5.3 I SERIE HE.	5345	1987-93	4,5	90	13,5	
36-40 (X140)	3590-3980	1986-94	2,5	50	7,5	
DOUBLE SIX 6.0 (X140)	5993	1993-94	3,5	70	10,0	
SIX 4.0 6 24V	3980	1994-97	3,5	70	10,0	
V8 4.0 32V	3996	1998-02	4,0	80	12,0	
SUPER V8 4.0 32V	3996	1998-02	5,0	100	15,0	
DOUBLE SIX 6.0 V12	5993	1994-97	3,8	75	11,0	

### DATSUN GIAPPONE

FAIRLADY SPORT 1600	1995	1966-70	3,0	60	90
FAIRLADY (TUTTI I MODELLI)	1989-1998	1969-78	6,0	120	180
FAIRLADY (TUTTI I MODELLI)	1998	1978-81	4,5	90	13,5
240 Z	2993	1969-75	7,5	150	220

### DB FRANCIA

750 CABRIOLET PANHARD	745	1951-54	6,5	130	20,0
750 PANHARD (CIN ALUMINIO)	745	1951-54	9,0	180	27,0
750 BSO RALLYE (CIN PLASTICA)	745-851	1955-60	7,5	150	22,0
850 LEMANS	851	1961-62	5,0	100	15,0

### DE LOREAN STATI UNITI

DMC12	2849	1981-83	15,0	300	450
-------	------	---------	------	-----	-----

### DE TOMASO ITALIA

VALLELUNGA	1499-1592	1963-67	30,0	600	90,0
MANGUSTA	4728	1966-70	35,0	700	105,0
PANTERA/PANTERA	5763	1970-80	30,0	600	90,0
PANTERA	5763	1981-88	25,0	500	75,0
PANTERA GETIS (TUTTI I MODELLI)	5763	1972-80	27,5	550	82,5
PANTERA GETIS (TUTTI I MODELLI)	5763	1981-85	30,0	600	90,0
PANTERA GETIS (TUTTI I MODELLI)	5763	1985-90	32,5	650	97,5
NUOVA PANTERA	4942	1990-95	18,0	360	54,0
NUOVA PANTERA TARGA	4942	1991-95	20,0	400	60,0
DEALMILLE	5763	1971-80	6,5	130	20,0
DEALMILLE	5763	1981-88	7,5	150	22,0
LONGCHAMP (TUTTI I MODELLI)	5763	1973-89	7,5	150	22,0
LONGCHAMP SPIDER	5763	1980-89	10,0	200	30,0
GIARA	3982-4601	1996-04	11,5	230	35,0
BIGUAMANGUSTA	4601	1996-01	10,0	200	30,0

### DELAGE FRANCIA

CO2 (CO2) (GRAND SPORT)	4524	1918-24	22,5	450	70,0
DO	3005	1918-24	17,5	350	50,0
DE (D) DIS 11 CV	2116-2120	1922-28	17,5	350	50,0
GL (GRAND LUXE)	5954	1924-27	27,5	550	80,0
DM (DMS) DMN 17 CV	3180	1926-30	22,5	450	70,0
DR	2170	1927-30	17,5	350	50,0
D6 (DS)	2517-3045	1931-35	25,0	500	75,0
D6 11/D6 11 S	2000	1932-34	20,0	400	60,0
D6-65	2678	1934-35	27,5	550	80,0
D6-60/D6-80	2449-3226	1935-37	30,0	600	90,0
D6-70	2729	1936-37	32,5	650	100,0
D6-75	2800-2994	1938-40	37,5	750	110,0
D8 (DBS)	4040	1929-35	60,0	1200	180,0
D8-15/D8-15S	2660	1933-39	45,0	900	135,0
D8-85/D8-105	3570	1934-35	60,0	1200	180,0
D8-100/D8-120	4300-4750	1935-37	125,0	2500	375,0
D4	1480	1933-34	15,0	300	45,0
DF 12	2151	1935-38	17,5	350	50,0
DF-50	2570	1938-39	20,0	400	60,0
3 L	2994	1946-54	25,0	500	75,0
SPORT OLYMPIC	2994	1946-54	30,0	600	90,0

### DELAHAYE FRANCIA

TYPE B2	4410	1919-24	25,0	500	75,0
TYPE B4/B4 N	2940	1919-24	17,5	350	50,0
TYPE B7	1845</				

# QUOTAZIONI

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000		
			4	5	6
250 EUROPA	2953	1953-55	300,0	<b>600</b>	900,0
340/42/2575 AMERICA	4101-4523	1952-55	1.250,0	<b>2.500</b>	3.750,0
400/410 SUPERAMERICA	3967-4961	1956-64	1.000,0	<b>2.000</b>	3.000,0
500 SUPERFAST	4961	1964-67	1.250,0	<b>2.500</b>	3.750,0
250 GT P.F. BOANO/ELENA	2953	1956-58	300,0	<b>600</b>	900,0
250 GT2 POSTI PININFARINA	2953	1958-60	150,0	<b>300</b>	450,0
250 GT CABRIOLET PININFARINA	2953	1959-62	200,0	<b>400</b>	600,0
250 GT 2-2/350 GT 2-2	2953-3967	1960-64	100,0	<b>200</b>	300,0
250 GTL	2953	1963-64	250,0	<b>500</b>	750,0
250 GT SPIDER CALIFORNIA (LWB)	2953	1958-60	4.000,0	<b>8.000</b>	10.000,0
250 GT SPIDER CALIFORNIA (SMB)	2953	1960-62	4.000,0	<b>8.000</b>	12.000,0
250 GT TOUR DE FRANCE	2953	1956-59	2.500,0	<b>5.000</b>	7.500,0
250 GT SMB	2953	1960-62	3.500,0	<b>7.000</b>	9.000,0
250 GT SMB COMPETIZIONE	2953	1960-62	4.000,0	<b>8.000</b>	10.000,0
250 GTD/GTD 64	2953	1961-64	10.000,0	<b>20.000</b>	30.000,0
250 IE MANS	2953-5285	1964-66	4.000,0	<b>8.000</b>	12.000,0
275 GTB	5285	1964-66	400,0	<b>800</b>	1.200,0
275 GTB4	5285	1966-68	500,0	<b>1.000</b>	1.500,0
275 GT S	5285	1964-66	250,0	<b>500</b>	750,0
300 GT 2-2 (III SERIE)	3967	1964-67	100,0	<b>200</b>	300,0
330 GTX	3967	1966-68	150,0	<b>300</b>	450,0
330 GTS	3967	1966-68	250,0	<b>500</b>	750,0
365 GT 2-2	4390	1967-72	40,0	<b>80</b>	120,0
365 GTC	4390	1969-71	150,0	<b>300</b>	450,0
365 GTS	4390	1969-70	250,0	<b>500</b>	750,0
365 SPIDER CALIFORNIA	3967-4390	1966-68	500,0	<b>1.000</b>	1.500,0
365 GTB/4 DAYTONA	4390	1968-73	175,0	<b>350</b>	525,0
365 GTS/4 DAYTONA SPIDER	4390	1970-73	400,0	<b>800</b>	1.200,0
208 GT	1991	1980-82	10,0	<b>20</b>	30,0
208 GTS	1991	1980-82	12,5	<b>25</b>	37,0
208 GTB TURBO	1991	1982-85	12,5	<b>25</b>	37,0
208 GTS TURBO	1991	1982-85	15,0	<b>30</b>	45,0
(208) GTB TURBO INTERCOOLER	1991	1986-89	15,0	<b>30</b>	45,0
(208) GTS TURBO INTERCOOLER	1991	1986-89	17,5	<b>35</b>	50,0
308 G14	2926	1977-80	8,0	<b>16</b>	24,0
308 GTB VETRORESINA	2926	1975-78	40,0	<b>80</b>	120,0
308 G1B	2926	1978-81	15,0	<b>30</b>	45,0
308 GTS	2926	1977-81	15,0	<b>30</b>	45,0
308 GTB1	2926	1981-82	15,0	<b>30</b>	45,0
308 GTS1	2926	1981-82	15,0	<b>30</b>	45,0
308 GTB QUATTROVALVOLE	2926	1982-85	17,5	<b>35</b>	50,0
308 GTS QUATTROVALVOLE	2926	1982-85	17,5	<b>35</b>	50,0
528 GTB	3185	1985-89	20,0	<b>40</b>	60,0
528 GTS	3185	1985-89	20,0	<b>40</b>	60,0
548 TB	3405	1989-94	14,0	<b>28</b>	42,0
548 TS	3405	1989-94	15,0	<b>30</b>	45,0
548 SPIDER	3405	1993-95	17,5	<b>35</b>	52,0
288 GTD	2855	1984-85	350,0	<b>700</b>	1.000,0
MONDIAL B	2926	1980-82	7,5	<b>15</b>	22,5
MONDIAL QUATTROVALVOLE	2926	1982-84	8,5	<b>17</b>	25,5
MONDIAL CABRIOLET	2926	1983-84	11,0	<b>22</b>	33,0
MONDIAL 3.2	3185	1985-88	10,0	<b>20</b>	30,0
MONDIAL 3.2 CABRIOLET	3185	1985-88	12,5	<b>25</b>	37,5
MONDIAL 3.4 T	3405	1989-93	12,5	<b>25</b>	37,5
MONDIAL 3.4 T CABRIOLET	3405	1989-93	15,0	<b>30</b>	45,0
365 GT/4	4390	1971-72	60,0	<b>120</b>	180,0
365 GT 2-2	4390	1972-76	16,0	<b>32</b>	48,0
400 GT	4823	1976-79	12,5	<b>25</b>	37,5
400i	4823	1979-84	13,5	<b>27</b>	40,5
412	4942	1985-90	15,0	<b>30</b>	45,0
365 GT 4BB	4390	1975-76	75,0	<b>150</b>	225,0
512 BB	4942	1976-81	75,0	<b>150</b>	225,0
512 BB1	4942	1981-84	75,0	<b>150</b>	225,0
TESTAROSSA	4942	1984-85	25,0	<b>50</b>	75,0
TESTAROSSA	4942	1986-91	22,5	<b>45</b>	67,5
512 TR	4942	1992-94	27,5	<b>55</b>	82,5
F 512 M	4942	1994-96	30,0	<b>60</b>	90,0
F 410	2956	1987-92	200,0	<b>400</b>	600,0
456 GT/GTIA	5474	1993-99	15,0	<b>30</b>	45,0
F355 BERLINETTA	3496	1994-98	17,5	<b>35</b>	50,0
F355 GTS	3496	1994-98	19,0	<b>38</b>	57,0
F355 SPIDER	3496	1995-99	22,5	<b>45</b>	67,5
F50	4698	1995-97	250,0	<b>500</b>	750,0
550 MARRANELLO	5474	1996-01	17,5	<b>35</b>	52,5
575 M/MARRANELLO	5748	2002-04	20,0	<b>40</b>	60,0
550 BARCHETTA	5474	2000-02	42,5	<b>90</b>	135,0
360 MODENA	3586	1999-04	22,5	<b>45</b>	67,5
360 SPIDER	3586	2000-04	37,5	<b>75</b>	110,0
360 CHALLENGER STRADALE	3586	2003-04	37,5	<b>75</b>	110,0
612 SCAGLIETTI	5748	2003-04	20,0	<b>40</b>	60,0
F430	4308	2004	32,5	<b>65</b>	97,5
ENZO	5998	2002-04	500,0	<b>1.000</b>	1.500,0

## FERVES ITALIA

RANGER 404	499	1966-71	4,0	<b>8</b>	12,0
------------	-----	---------	-----	----------	------

## FIAT ITALIA

501/502/503 TORPEDO	1460	1919-27	12,5	<b>25</b>	37,0
501 S	1460	1921-26	15,0	<b>30</b>	45,0
505/507 TORPEDO	2296	1919-27	12,5	<b>25</b>	37,0
510/512 TORPEDO	3446	1919-28	15,0	<b>30</b>	45,0

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000		
			4	5	6
510 S	3446	1920-25	17,5	<b>35</b>	50,0
519/519A/519 B TORPEDO	4766	1922-27	75,0	<b>150</b>	225,0
509/509A	990	1925-29	10,0	<b>20</b>	30,0
509 S	990	1925-29	12,5	<b>25</b>	37,0
520 TORPEDO	2244	1927-29	17,5	<b>35</b>	50,0
521/521 C	2516	1928-31	17,5	<b>35</b>	50,0
522 (522 L)	3799	1928-31	20,0	<b>40</b>	60,0
525 S	3799	1929-31	40,0	<b>80</b>	120,0
514/514 L	1438	1929-32	9,0	<b>18</b>	27,0
514 S/514 M M	1438	1929-32	12,5	<b>25</b>	37,0
515	1438	1931-34	9,0	<b>18</b>	27,0
522 (522 L)	2516	1931-33	16,5	<b>33</b>	50,0
522 S	2516	1932-33	18,0	<b>36</b>	54,0
524 (524 L)	2516	1931-34	16,5	<b>33</b>	50,0
518 (518 L + RDITA) 1750	1758	1933-38	11,5	<b>23</b>	35,0
518 (518 L + RDITA) 2000	1944	1933-38	11,5	<b>23</b>	35,0
527/527 S + RDITA 2500	2516	1934-37	14,0	<b>28</b>	42,0
2800 BERLINA MINISTERIALE	2852	1938-44	22,5	<b>45</b>	67,5
508-BALLIA-(3M) BERLINA	995	1932-34	8,0	<b>16</b>	24,0
508-BALLIA-(3M) BERLINA LUSO	995	1932-34	9,0	<b>18</b>	27,0
508-BALLIA-(3M) TORPEDO	995	1932-34	11,0	<b>22</b>	33,0
508-BALLIA-(3M) SPIDER	995	1932-34	12,0	<b>24</b>	36,0
508-BALLIA-(3M) SPIDER SPORT	995	1933-34	35,0	<b>70</b>	100,0
508 M	995	1933-37	8,5	<b>17</b>	25,0
508-BALLIA-(4M) BERLINA 2P.	995	1934-37	7,5	<b>15</b>	22,5
508-BALLIA-(4M) BERLINA 4P.	995	1934-37	7,5	<b>15</b>	22,5
508-BALLIA-(4M) TORPEDO	995	1934-37	10,0	<b>20</b>	30,0
508-BALLIA-(4M) SPIDER	995	1934-37	11,0	<b>22</b>	33,0
508 S-BALLIA-(4M) S.S. (C D'ORO)	995	1934-37	35,0	<b>70</b>	100,0
508 S-BALLIA-(4M) (BERL. M.M.)	995	1935-37	25,0	<b>50</b>	75,0
500-TOPOLINO-TRASF. (B. CORIA)	569	1936-38	7,5	<b>15</b>	22,5
500-TOPOLINO-BERLINA (B. CORIA)	569	1936-38	7,0	<b>14</b>	21,0
500-TOPOLINO-TRASF. (B. LUNGA)	569	1938-45	7,0	<b>14</b>	21,0
500-TOPOLINO-BERLINA (B. LUNGA)	569	1938-45	6,5	<b>13</b>	20,0
500 A (BALESTRALUNGO)	569	1946-48	6,0	<b>12</b>	18,0
500 B	569	1948-49	5,5	<b>11</b>	16,5
500 B GIARDINIERA LEGNO	569	1948-49	9,0	<b>18</b>	27,0
500 C	569	1949-55	4,3	<b>8,5</b>	12,5
500 C GIARDINIERA LEGNO	569	1949-52	7,0	<b>14</b>	21,0
500 C BELVEDERE	569	1952-55	3,5	<b>7</b>	10,0
508 C (NUOVA BALLIA)	1089	1937-39	5,5	<b>11</b>	16,5
508 L (NUOVA BALLIA)	1089	1937-39	6,5	<b>13</b>	20,0
508 CMM	1089	1938-39	30,0	<b>60</b>	90,0
508 C 1100 MILITARE	1089	1939-45	6,0	<b>12</b>	18,0
1100 (A) VAIL	1089	1939-48	5,5	<b>11</b>	16,5
1100 BBL	1089	1948-49	5,0	<b>10</b>	15,0
1100 EEL	1089	1949-53	4,5	<b>9</b>	13,5
1100 S	1089	1947-50	25,0	<b>50</b>	75,0
1100 S	1089	1950-51	22,5	<b>45</b>	70,0
1500 A/B/C	1493	1935-47	10,0	<b>20</b>	30,0
1500 D	1493	1948-49	8,5	<b>17</b>	25,0
1500 E	1493	1949-50	8,5	<b>17</b>	25,0
1400	1395	1950-54	5,0	<b>10</b>	15,0
1400 CABRIOLET	1395	1950-54	10,0	<b>20</b>	30,0
1400 A/B DIESEL	1901	1953-58	3,5	<b>7</b>	10,5
1400 A	1395	1954-56	4,0	<b>8</b>	12,0
1400 B	1395	1956-58	4,5	<b>9</b>	13,5
1900	1901	1952-54	5,0	<b>10</b>	15,0
1900 GRANLUCE	1901	1952-54	7,0	<b>14</b>	21,0
1900 TORPEDO POLIZIA	1901	1952-54	10,0	<b>20</b>	30,0
1900 A	1901	1954-56	4,0	<b>8</b>	12,0
1900 A GRANLUCE	1901	1954-56	7,0	<b>14</b>	21,0
1900 B	1901	1956-58	4,5	<b>9</b>	13,5
1900 B GRANLUCE	1901	1956-58	7,5	<b>15</b>	22,5
AR 51	1901	1951-55	4,5	<b>9</b>	13,5
AR 55	1901	1955-59	4,0	<b>8</b>	12,0
AR 59	1901	1959-73	3,5	<b>7</b>	10,0
CAMPAGNOLA	1901	1951-55	4,5	<b>9</b>	13,5
CAMPAGNOLA DIESEL	1901	1953-55	4,0	<b>8</b>	12,0
CAMPAGNOLA A	1901	1955-73	4,0	<b>8</b>	12,0
CAMPAGNOLA A DIESEL	1901	1955-60	3,5	<b>7</b>	10,0
CAMPAGNOLA B DIESEL	1901	1960-68	3,5	<b>7</b>	10,0
CAMPAGNOLA C DIESEL	1895	1968-73	3,5	<b>7</b>	10,0
8V	1996	1952-54	125,0	<b>250</b>	375,0
8V ZAGATO	1996	1952-54	200,0	<b>400</b>	600,0
1100/103	1089	1953-56	3,5	<b>7</b>	10,0
1100/103 FAMILIARE	1089	1953-56	3,8	<b>7,5</b>	11,0
1100/103 TV	1089	1953-56	5,0	<b>10</b>	15,0
1100/103 TV TRASFORMABILE	1089	1955-56	7,5	<b>15</b>	22,0
1100/103 E	1089	1956-57	3,3	<b>6,5</b>	10,0
1100/103 E FAMILIARE	1089	1956-57	3,5	<b>7</b>	10,0
1100/103 E TV	1089	1956-57	4,5	<b>9</b>	13,5
1100/103 E TV TRASFORMABILE	1089	1956-57	7,5	<b>15</b>	22,0
1100/103 D	1089	1957-60	2,5	<b>5</b>	7,5
1100/103 D FAMILIARE	1089	1957-60	2,8	<b>5,5</b>	8,0
1100/103 H LUSO	1089	1959-60			

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000			
			4	3	2	
130 COUPE	3255	1971-77	5.0	10.0	15.0	
126/126 PERSONAL	594-652	1972-83	0.8	1.5	2.3	
126/81 SUP	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 (III 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 SPORI 5 MARCE	1301	1981-83	1.5	3.0	4.5	
147 DIESEL	1301	1983-86	0.3	0.5	0.8	
131 (I) (II) SERIE BERLINA	1301-1585	1974-83	0.8	1.5	2.3	
131 (I) (II) SERIE PANORAMA	1301-1585	1974-84	0.8	1.5	2.3	
131 SUPERMIRAFIORI BERLINA	1301-1995	1978-83	0.5	1.0	1.5	
131 MIRAFIORI SUPERMIRAFIORI D	1995-2445	1978-83	0.5	1.0	1.5	
131 SUPERMIRAFIORI 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 VOLUMETRIC	1995	1981	3.0	6.0	9.0	
131 VOLUME TRICA 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	
ARGENTIA (TUTTI I MODELLI)	1585-1995	1981-85	0.5	1.0	1.5	
ARGENTIA DIESEL	2445	1981-85	0.5	1.0	1.5	
ARGENTIA VOLUMEX	1995	1983-85	0.8	1.5	2.3	
ARGENTIA TURBO DIESEL	2445	1983-85	0.5	1.0	1.5	
PANDA 30	652	1980-85	1.0	2.0	3.0	
PANDA 45/55	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 DADS	1301	1983-89	0.5	1.0	1.5	
UNO 60 DADS	1698	1986-89	0.5	1.0	1.5	
UNO TURBO D	1367	1986-89	0.5	1.0	1.5	
UNO TURBO E JANTISKID	1301	1983-89	1.8	3.5	5.0	
UNO (II SERIE) (TUTTI MOD.)	903-1499	1989-94	0.5	1.0	1.5	
UNO SELECTA SELECTA IE RS	1116-1499	1989-94	0.5	1.0	1.5	
UNO 13 DSDS II SERIE	1302	1989-93	0.5	1.0	1.5	
UNO 178 9 DSDS II SERIE	1698	1929	1989-94	0.5	1.0	1.5
UNO TURBO D II SERIE	1569	1989-94	0.5	1.0	1.5	
UNO TURBO 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 (I SERIE)	1714	1980-83	0.5	1.0	1.5	
RITMO 855 CABRIO CABRIO BERLONE	1498	1981-82	1.0	2.0	3.0	
RITMO 855 CABRIOLET (II SERIE)	1498	1982-83	0.8	1.5	2.3	
RITMO 705 CABRIOLET (II S)	1301	1983-88	1.5	2.5	3.5	
RITMO SUPER CABRIO 1100S	1585	1983-88	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 (II SERIE)	1116-1498	1982-85	0.5	1.0	1.5	
RITMO D (II SERIE)	1714	1983-85	1.0	2.0	3.0	
RITMO 105 TC (II SERIE)	1585	1983-85	1.0	2.0	3.0	
RITMO 130 TC	1995	1983-88	2.5	5.0	7.5	
RITMO (III SERIE)	1116-1585	1985-87	0.5	1.0	1.5	
RITMO D (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)	1301-1585	1983-90	0.5	1.0	1.5	
REGATA D TURBO DS (TUTTI I M)	1698-1929	1983-90	0.5	1.0	1.5	
REGATA WEEKEND (TUTTI I M)	1301-1585	1984-90	0.5	1.0	1.5	
REGATA W D TURBO DS (TUTTI I M)	1698-1929	1984-90	0.5	1.0	1.5	
DUNA	1116-1301	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)	1572-1995	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)	1572-1995	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 CHILE/2.0 16V	1585-1995	1985-94	0.5	1.0	1.5	
CROMA 2.0 IE TURBO	1995	1985-96	0.5	1.0	1.5	
CROMA 2.5 V6	2492	1993-96	0.8	1.5	2.3	
CROMAD	2499	1986-90	0.5	1.0	1.5	
CROMA TURBO D	2499	1986-94	0.5	1.0	1.5	
CROMA 1.9 TDH	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	

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000		
			4	3	2
PUNTO GT TURBO	1372	1994-99	1.3	2.5	3.8
PUNTO CABRIO	1242-1581	1994-00	1.0	2.0	3.0
ELBA	1297-1580	1986-90	0.3	0.5	0.8
COUPE 2.0 16V TURBO 16V	1995	1994-96	1.0	2.0	3.0
COUPE 2.0 20V TURBO 20V	1998	1996-00	1.5	3.0	4.5
BARCHETTA 16V	1747	1995-02	2.5	5.0	7.5
BARCHETTA 16V (II SERIE)	1747	2002-04	2.8	5.5	8.0
BRAVO HG1 2.0 20V	1998	1995-01	0.8	1.5	2.3
ONQUE CEN D	704-905	1991-94	0.5	1.0	1.5
ONQUE CEN D SPORTING	1108	1994	0.8	1.5	2.3
STILO 2.4 ABARTH 3P S/SELEPEED	2446	2001-04	1.3	2.5	3.8
STILO 2.4 ABARTH 3P M/SELEPEED	2446	2001-04	1.0	2.0	3.0
STILO 2.4 ABARTH 3P M/SELEPEED	2446	2004	1.5	3.0	4.5
ULYSSE 20Z D TURBO	1995	1994	0.8	1.5	2.3
ULYSSE 19 TD	1905	1994	0.5	1.0	1.5

## FORD FRANCIA

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000		
			4	3	2
T'BOURDLAS	2896	192-4-28	8.0	16.0	24.0
A	3285	1928-32	9.0	18.0	27.0
AF	2045	1928-32	6.0	12.0	18.0
ASACE (MAIFORD)	3621	1953-56	7.5	15.0	22.5
V8 62 (MAIFORD)	2225	1958-59	6.0	12.0	18.0
V8 66 (MAIFORD)	3621	1956-57	7.5	15.0	22.5
V8 72 (MAIFORD)	2225	1957	4.5	9.0	13.5
V8 76 (MAIFORD)	3621	1957	6.0	12.0	18.0
V8 F 81 (MAIFORD)	3621	1958-59	5.5	11.0	16.5
V8 F 82 (MAIFORD)	2225	1958-59	4.0	8.0	12.0
V8 F 90A (MAIFORD)	3621	1959-60	5.0	10.0	15.0
V8 F 92A (MAIFORD)	2225	1959-60	3.5	7.0	10.0
F472A	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 (SVOLLUMI)	2158	1952-54	2.5	5.0	7.5
VEDETTE LIMOUSINE DE COUVRABLE	2158	1952-54	2.8	5.5	8.0
VENDOME (F39E)	3923	1953-54	2.8	5.5	8.0
ABELLE	2158	1952-54	2.3	4.5	7.0
COMETE	2158-2351	1951-53	3.3	6.5	10.0
MONTE-CARLO	3923	1953-54	4.0	8.0	12.0

## FORD GERMANIA

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000		
			4	3	2
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
EPEL	1172	1935-39	3.0	6.0	9.0
EPEL CABRIOLET	1172	1936-39	4.0	8.0	12.0
EPEL 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 (I) (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 G13 (TUTTI I MOD.)	1172	1952-59	2.3	4.5	7.0
TAUNUS 12M G15 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 G48 (TUTTI I MOD.)	1498	1955-58	1.8	3.5	5.0
TAUNUS 15M G48 CABRIOLET	1498	1955-58	2.3	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 TURNER	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 14/24M P3	1183-1498	1962-66	1.8	3.5	5.0
TAUNUS 12M 14 CABRIOLET	1498	1963-66	2.5	5.0	7.5
TAUNUS 12M P3 (TUTTI I MOD.)	1498-1699	1964-67	1.8	3.5	5.0
TAUNUS 17M P3 TURNER	1498-1699	1964-67	1.8	3.5	5.0
TAUNUS 20MPS (TUTTI I MOD.)	1998	1964-67	1.8	3.5	5.0
TAUNUS 20MPS TURNER	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 TURNER	1498-1998	1967-68	1.5	3.0	4.5
20M P7A (TUTTI I MOD.)	1998-2295	1967-68	1.5	3.0	4.5
20M P7A TURNER	1998	1967-68	1.5	3.0	4.5
20M P7A CABRIOLET	1998	1967-68	2.3	4.5	6.0
OSI 20MPS COUPE	1998-2295	1967-68	3.5	7.0	11.0
17M P7B (TUTTI I MOD.)	1498-2295	1968-71	1.5	3.0	4.5
17M P7B TURNER	1498-2295	1968-71	1.5	3.0	4.5
17M P7B CABRIOLET	1699-2295	1968-71	2.3	4.5	7.0
20M P7B (TUTTI I MOD.)	1998-2550	1968-71	1.5	3.0	4.5
20M P7B TURNER	1998-2550	1968-71	1.5	3.0	4.5
20M P7B (TUTTI I MOD.)	2550	1969-71	1.8	3.5	5.0
TAUNUS BERLINA (III) SERIE	1293-1993	1971-82	0.8	1.5	2.3
TAUNUS SW (III) SERIE	1293-1993	1971-82	0.8	1.5	2.3
ESCORT (TUTTI I MODELLI)	940-1298	1968-74	0.8	1.5	2.3
ESCORT MEXICO	1601	1971-75	5.0	10.0	15.0
ESCORT RS1400	1601	1971-75	6.0	12.0	18.0
ESCORT RS1800	1885	1975-77	6.0	12.0	18.0
ESCORT RS2000	1993	1974-77	7.0	14.0	21.0
ESCORT RS2000	1995	1977-80	4.3	8.5	13.0
ESCORT III SERIE (TUTTI I MOD.)	940-1297	1975-80	0.5	1.0	1.5

# M QUOTAZIONI

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	L	C	T
CONSUL 315	1340-1498	1961-63	1.8	3.5	5.0	
CONSUL CAPRI	1340-1498	1961-64	2.3	4.5	7.0	
CORSAR (TUTTI MODELLI)	1498-1996	1964-70	1.5	3.0	4.5	
CORTINA MK1 (TUTTI MOD.)	1198-1500	1962-66	1.3	2.5	4.0	
CORTINA MK2 (TUTTI MOD.)	1298-1599	1967-70	0.8	1.5	2.3	
CORTINA LOTUS MK1	1558	1964-66	16.0	32.0	48.0	
CORTINA LOTUS (LOTUS)	1558	1967-69	10.0	20.0	30.0	
ZEPHYR SIX	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 MK5	1703	1962-66	1.8	3.5	5.0	
ZEPHYR 6 MK5	2553	1962-66	2.0	4.0	6.0	
ZODIAC MK5	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

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	L	C	T
GPW	2199	1941-45	12.5	25.0	37.5	
MULTI M151/A1/A2	2319	1959-88	5.0	10.0	15.0	
BRONCO	2788-4946	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 2.7 TD	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

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	L	C	T
@N/A/M	2430	1953-73	1.8	3.5	5.0	

## GIANNINI ITALIA

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	L	C	T
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 MODELLI)	498	1965-72	6.0	12.0	18.0	
500 TV R500 GT R	594-694	1973-75	6.5	13.0	19.5	
590 GT (TUTTI MODELLI)	586	1964-72	9.0	18.0	27.0	
990 CORSIA REPLICA	652	1993	4.0	8.0	12.0	
650 NP (TUTTI MODELLI)	652	1970-72	4.5	9.0	13.5	
1300 S/1500 GL	1295-1481	1965-67	2.8	5.5	8.0	
850/950/1000 (TUTTI MODELLI)	845-980	1964-71	5.0	10.0	15.0	
850/950/1000 COUPE	845-980	1965-72	7.0	14.0	21.0	
850/950/1000 SPIDER	845-980	1965-72	7.5	15.0	22.5	
850/950 VIENALE (TUTTI MODELLI)	845-930	1964-68	5.0	10.0	15.0	
850/1000 GRAND PRINX LOMBARDI	845-994	1968-71	9.0	18.0	27.0	
124 S/124 TV	1197-1297	1967-70	2.0	4.0	6.0	
128 (TUTTI MODELLI)	1116-1580	1970-80	2.0	4.0	6.0	
X19 SPECIAL	1290	1973-78	4.0	8.0	12.0	
126 GP (TUTTI MODELLI)	594-794	1973-80	1.3	2.5	4.0	
127 NP (TUTTI MODELLI)	903-1049	1971-81	2.0	4.0	6.0	
132 2000	1956	1972-78	1.8	3.5	5.0	
PANDA (TUTTI MODELLI)	652-903	1981-85	1.3	2.5	4.0	
RITMO (TUTTI MODELLI)	1116-1301	1979-85	1.8	3.5	5.0	
RITMO TURBODIESEL	1714	1982-85	0.5	1.0	1.5	
REGATA TURBODIESEL	1714	1984-85	0.5	1.0	1.5	
UNO TURBO	903	1984-85	1.5	3.0	4.5	

## GINETTA GRAN BRETAGNA

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	L	C	T
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/G37	1986-4198	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

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	L	C	T
G06G0 MOBIL 1 250/500	247-296	1955-69	2.8	5.5	8.0	
G06G0 MOBIL 15 250/500 COUPE	247-296	1957-69	3.0	6.0	9.0	
G06G0 MOBIL 1 400	395	1957-67	2.5	5.0	7.5	
G06G0 MOBIL 15 400 COUPE	395	1957-67	2.8	5.5	8.0	
58R 1400/1700	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	1290-1682	1964-67	3.5	7.0	10.0	
BW16000GT	1573	1967-68	3.5	7.0	10.0	
2800 MB3000 V8	2580-2982	1966-68	4.5	9.0	13.5	
BW13000 COUPE	2982	1967-68	4.0	8.0	12.0	

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	L	C	T
---------	-----------------	------	------------	---	---	---

## GREPPI ITALIA

SAVANA	1297-2340	1979-81	0.5	1.0	1.5	
--------	-----------	---------	-----	-----	-----	--

## HEALEY GRAN BRETAGNA

SILVERSTONE	2443	1949-50	50.0	100.0	150.0	
-------------	------	---------	------	-------	-------	--

## HILLMAN GRAN BRETAGNA

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	L	C	T
TI	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	1958-40	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 MOD.)	1184	1945-48	2.3	4.5	7.0	
MINX CONVERTIBILE	1184	1945-48	3.3	6.5	10.0	
MINX (TUTTI 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 (VII) (TUTTI M.)	1390-1592	1956-63	2.3	4.5	7.0	
MINX SERIES (VIII) CONVERT.	1390-1592	1956-63	3.5	7.0	10.0	
MINX SERIES (VIII) (TUTTI M.)	1592-1725	1963-67	2.3	4.5	7.0	
MINX SERIES (V) CONVERT.	1592	1963-65	3.3	6.5	10.0	
MINX SERIES (VI) (TUTTI M.)	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 (VIII)	1390	1958-65	1.8	3.5	5.0	
IMP	875	1963-76	1.5	3.0	4.5	
HUSKY (IMPESSTATE)	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 MOD.)	1496-1725	1967-70	1.0	2.0	3.0	
HUNTER (TUTTI MOD.)	1725	1966-77	1.0	2.0	3.0	
AVENGER (TUTTI 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	1932-35	6.0	12.0	18.0	
2070	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

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	L	C	T
T3230 HP	4712	1917-24	100.0	200.0	300.0	
H68 32 HP (T41)	6597	1919-29	150.0	300.0	450.0	
H6C 46 HP (T56)	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 RL A	3016-3404	1932-43	17.5	35.0	50.0	
K6 (T70)	5181	1934-37	200.0	400.0	600.0	
J2 (T68)	9424-11300	1931-37	250.0	500.0	750.0	

## HONDA GIAPPONE

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	L	C	T
S600	606	1965-66	5.0	10.0	15.0	
S800	791	1966-70	6.0	12.0	18.0	
NS400N/400N/600	354-599	1969-74	1.8	3.5	5.0	
CMX (TUTTI MODELLI)	1342-1590	1984-91	0.5	1.0	1.5	
CMX CRX	1590	1984-91	1.8	3.5	5.0	
CMX (TUTTI MODELLI)	1343-1595	1992-94	0.5	1.0	1.5	
CRX	1495-1595	1992-99	2.0	4.0	6.0	
CITY/JAZZ	1238-1296	1974-84	0.5	1.0	1.5	
PRELUDE 2.0I/2.0I/1.6 4MS	1958	1987-90	1.0	2.0	3.0	
PRELUDE 2.0 16V/2.0I/1.6 4MS	1996-2259	1991-96	1.3	2.5	3.5	
PRELUDE 2.0 16V/2.0I/1.6V	1996-2259	1996-02	1.3	2.5	3.5	
LEGEND 2.7V/16 24V COUPE	2675	1988-90	1.0	2.0	3.0	
LEGEND 5.2V/35V/16 24V COUPE	5206-5474	1991-98	1.5	3.0	4.5	
NSX	2977-3179	1990-04	12.5	25.0	35.0	
CR-V	1975-1997	1995-04	1.5	3.0	4.5	
INTEGRA TYPE R	1797	1997-99	1.8	3.5	5.0	
HR-V/3.0 PORT E	1590	1998-04	0.5	1.0	1.5	
S2000	1996	1999-04	4.0	8.0	12.0	

## HOTCHKISS FRANCIA

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	L	C	T
686	3485	1936-50	6.0	12.0	18.0	
864	2312	1938-50	4.0	8.0	12.0	
1350 ANJOU	2312	1950-54	5.0	10.0	15.0	
2050 ANJOU	3485	1950-54	6.0	12.0	18.0	

## HUMBER GRAN BRETAGNA

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	L	C	T
SNPE 80	3498	1930-35	12.5	25.0	37.5	
SNPE	4086	1936-37	13.5	27.0	40.0	
SNPE	3180	1938-40	11.0	22.0	33.0	
SNPE	2751	1945-48	5.5	11.0	16.5	
PULLMAN						

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000
SCOUT	3205-5653	1976-82	2,5 <b>5.0</b> 7,5

### ISO ITALIA

SEITA	198-236	1953-56	10,0 <b>20.0</b> 30,0
-------	---------	---------	-----------------------

### ISO RIVOLTA ITALIA

6T300R300	5359	1962-70	35,0 <b>70.0</b> 105,0
6T340R340	5359	1962-70	37,5 <b>75.0</b> 112,5
45(4SPORTIEU)FIDUAI10	5359-5762	1967-74	15,0 <b>30.0</b> 45,0
LELE(300355CV)	5359	1969-72	20,0 <b>40.0</b> 60,0
LELE1R6	5762	1972-74	22,5 <b>45.0</b> 67,5
LELESPORE(4MARBORD)	5762	1972-74	25,0 <b>50.0</b> 75,0
GRIFOGL(300365CV)R	5359	1965-70	75,0 <b>150.0</b> 225,0
GRIFOLITRI	6998	1968-70	125,0 <b>250.0</b> 375,0
GRIFOR8B	5762	1971-74	100,0 <b>200.0</b> 300,0
GRIFOR9CANAM	6998	1971-74	125,0 <b>250.0</b> 375,0

### ISOTTA FRASCHINI ITALIA

TIPO B	5898	1919-24	250,0 <b>500.0</b> 750,0
TIPO BA	7370	1924-30	300,0 <b>600.0</b> 900,0
TIPO BB	7370	1930-32	350,0 <b>700.0</b> 1.000,0
TIPO BAS	7370	1924-30	350,0 <b>700.0</b> 1.000,0
TIPO BASS	7370	1928-32	375,0 <b>750.0</b> 1.100,0

### ISUZU GIAPPONE

TROOPER	2228-3165	1981-96	1,0 <b>2.0</b> 3,0
---------	-----------	---------	--------------------

### ITALA ITALIA

TIPO 50 - 25/35 HP	2813	1919-26	18,0 <b>36.0</b> 54,0
TIPO 56 BERLINA	1954	1923-28	16,5 <b>33.0</b> 50,0
TIPO 61 BERLINA	1995	1925-32	22,5 <b>45.0</b> 70,0

### JAGUAR GRAN BRETAGNA

SS1 COUPE CABRIOLET	2054-2663	1932-36	42,5 <b>85.0</b> 130,0
SS2 COUPE CABRIOLET	1052-1343	1932-36	37,5 <b>75.0</b> 100,0
SS90 ROADSTER	2663	1935	75,0 <b>150.0</b> 220,0
SS100 ROADSTER	2663-3485	1936-41	200,0 <b>400.0</b> 600,0
11/2 LITRE BERLINA	1776	1935-40	20,0 <b>40.0</b> 60,0
11/2 LITRE BERLINA	1776	1945-49	20,0 <b>40.0</b> 60,0
11/2 LITRE CABRIOLET	1776	1935-40	30,0 <b>60.0</b> 90,0
21/2 LITRE BERLINA	2663	1935-40	20,0 <b>40.0</b> 60,0
21/2 LITRE BERLINA	2663	1945-49	20,0 <b>40.0</b> 60,0
21/2 LITRE CABRIOLET	2663	1935-40	30,0 <b>60.0</b> 90,0
31/2 LITRE BERLINA	3485	1938-40	20,0 <b>40.0</b> 60,0
31/2 LITRE BERLINA	3485	1945-49	20,0 <b>40.0</b> 60,0
31/2 LITRE CABRIOLET	3485	1938-40	30,0 <b>60.0</b> 90,0
31/2 LITRE DROP HEAD COUPE	3485	1945-49	27,5 <b>55.0</b> 80,0
XK12001S (CARR ALLUMINIO)	3442	1948-50	75,0 <b>150.0</b> 220,0
XK12001S (CARR ALLUMINIO)	3442	1950-54	50,0 <b>100.0</b> 150,0
XK120 FIXED HEAD COUPE	3442	1951-54	27,5 <b>55.0</b> 80,0
XK120 DROP HEAD COUPE	3442	1953-54	40,0 <b>80.0</b> 120,0
XK140 OPEN TWO SEATER	3442	1954-57	40,0 <b>80.0</b> 120,0
XK140 FIXED HEAD COUPE	3442	1954-57	22,5 <b>45.0</b> 65,0
XK140 DROP HEAD COUPE	3442	1954-57	32,5 <b>65.0</b> 100,0
XK150 OPEN TWO SEATER	3442-3781	1957-61	30,0 <b>60.0</b> 90,0
XK150S OPEN TWO SEATER	3442-3781	1958-61	32,5 <b>65.0</b> 100,0
XK150 FIXED HEAD COUPE	3442-3781	1957-61	20,0 <b>40.0</b> 60,0
XK150S FIXED HEAD COUPE	3442-3781	1958-61	22,5 <b>45.0</b> 70,0
XK150 DROP HEAD COUPE	3442-3781	1957-61	27,5 <b>55.0</b> 80,0
XK150S DROP HEAD COUPE	3442-3781	1958-61	25,0 <b>50.0</b> 75,0
C TYPE	3442	1951-53	1.000,0 <b>2.000.0</b> 3.000,0
D TYPE	3442-3781	1954-57	1.500,0 <b>3.000.0</b> 4.500,0
XKSS	3781	1956-57	1.000,0 <b>2.000.0</b> 3.000,0
MK V BERLINA	2663-3485	1948-50	17,5 <b>35.0</b> 50,0
MKV DROP HEAD COUPE	2663-3485	1948-50	27,5 <b>55.0</b> 80,0
MK VII	3442	1950-54	10,0 <b>20.0</b> 30,0
MK VIII	3442	1955-56	11,0 <b>22.0</b> 33,0
MK VIII	3442	1956-58	12,5 <b>25.0</b> 35,0
MK IX	3781	1959-61	14,0 <b>28.0</b> 42,0
24 LITRE	2483	1955-59	8,5 <b>17.0</b> 25,0
34 LITRE	3442	1957-59	11,0 <b>22.0</b> 33,0
MK22 4 LITRE	2483	1959-67	10,0 <b>20.0</b> 30,0
MK23 4 LITRE	3442	1959-67	13,0 <b>26.0</b> 40,0
MK23 8 LITRE	3781	1959-67	15,0 <b>30.0</b> 45,0
34S	3442	1964-68	7,5 <b>15.0</b> 22,5
38S	3781	1964-68	8,5 <b>17.0</b> 25,0
MKX	3781-4235	1961-66	7,0 <b>14.0</b> 21,0
420	4235	1966-68	6,0 <b>12.0</b> 18,0
420G	4235	1966-70	7,5 <b>15.0</b> 22,5
240	2483	1967-69	7,5 <b>15.0</b> 22,5
340	3442	1967-68	8,5 <b>17.0</b> 25,0
E TYPE ISERIE FLAT FLOOR COUPE	3781	1961-62	32,5 <b>65.0</b> 100,0
E TYPE ISERIE FLAT FLOOR SPIDER	3781	1961-62	37,5 <b>75.0</b> 110,0
E TYPE ISERIE COUPE	3781	1962-64	27,5 <b>55.0</b> 80,0
E TYPE ISERIE SPIDER	3781	1962-64	32,5 <b>65.0</b> 100,0
E TYPE ISERIE COUPE	4235	1964-68	25,0 <b>50.0</b> 75,0
E TYPE ISERIE COUPE 2-2	4235	1966-68	20,0 <b>40.0</b> 60,0
E TYPE ISERIE SPIDER	4235	1964-68	30,0 <b>60.0</b> 90,0
E TYPE ISERIE COUPE	4235	1968-71	21,0 <b>42.0</b> 63,0
E TYPE ISERIE COUPE 2-2	4235	1968-71	16,0 <b>32.0</b> 48,0
E TYPE ISERIE SPIDER	4235	1968-71	27,5 <b>55.0</b> 80,0

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000
E TYPE V12 COUPE	5345	1971-73	15,0 <b>30.0</b> 45,0
E TYPE V12 ROADSTER	5345	1971-73	22,5 <b>45.0</b> 65,0
XJ6 28	2791	1968-73	3,0 <b>6.0</b> 9,0
XJ6 42 I SERIE	4235	1968-73	4,0 <b>8.0</b> 12,0
XJ12 42 IZL I SERIE	5345	1972-73	3,5 <b>7.0</b> 10,0
XJ6 34/42 IZL II SERIE	3442-4235	1973-79	3,0 <b>6.0</b> 9,0
XJ6 42 COUPE II SERIE	4235	1975-77	6,5 <b>13.0</b> 20,0
XJ12 II SERIE	5345	1973-79	3,0 <b>6.0</b> 9,0
XJ12 COUPE II SERIE	5345	1975-77	7,5 <b>15.0</b> 23,0
XJ6 34/42 III SERIE	3442-4235	1979-86	3,0 <b>6.0</b> 9,0
XJ12 III SERIE	5345	1979-88	3,5 <b>7.0</b> 10,0
SOVEREIGN 42	4235	1983-86	3,5 <b>7.0</b> 10,0
SOVEREIGN 53 H.E.	5345	1983-86	4,0 <b>8.0</b> 12,0
XJ6 29/35.6 (XJ40)	2919-3590	1986-87	1,8 <b>3.5</b> 5,0
XJ6 29/35.6 (XJ40)	2919-3590	1988-90	2,0 <b>4.0</b> 6,0
SOVEREIGN 29/35.6 (XJ40)	2919-3590	1986-87	2,3 <b>4.5</b> 7,0
SOVEREIGN 29/35.6 (XJ40)	2919-3590	1988-90	2,5 <b>5.0</b> 7,5
XJ6 32-40 (XJ40)	3229-3990	1990-94	2,8 <b>5.5</b> 8,0
SOVEREIGN 32-40 (XJ40)	3229-3990	1990-94	3,3 <b>6.5</b> 10,0
XJ12 6.0 (XJ40)	5993	1993-94	3,5 <b>7.0</b> 10,0
XJ R (XJ40)	3980	1990-94	3,8 <b>7.5</b> 11,0
XJ6 32/40 SOVEREIGN (X300)	3229-3990	1994-97	2,5 <b>5.0</b> 7,5
XJ12 6.0 (X300)	5993	1994-97	3,5 <b>7.0</b> 10,0
XJ R (X300)	3980	1994-97	3,5 <b>7.0</b> 10,0
XJ6 32/40 (X300)	3229-3990	1997-02	3,5 <b>7.0</b> 10,0
XJR SUPER CHARGED (X308)	3996	1997-02	3,0 <b>6.0</b> 9,0
XJR100 SUPER CHARGED (X308)	3996	2001	3,5 <b>7.0</b> 10,0
XJ53 4/36 CAT	3590	1983-91	6,0 <b>12.0</b> 18,0
XJ54 0	3980	1991-96	7,0 <b>14.0</b> 21,0
XJ5	5345	1975-81	6,5 <b>13.0</b> 20,0
XJ5 HE	5345	1981-87	7,0 <b>14.0</b> 21,0
XJ5 HE	5345	1988-93	7,0 <b>14.0</b> 21,0
XJ5 6.0 V12	5993	1993-96	8,0 <b>16.0</b> 24,0
XJRS	5993	1990-93	9,0 <b>18.0</b> 27,0
XJ SC	5345	1983-87	7,0 <b>14.0</b> 21,0
XJS CONVERTIBLE	3980-5993	1988-96	10,0 <b>20.0</b> 30,0
XJ Z20	3498	1992-94	80,0 <b>160.0</b> 240,0
XKB COUPE	3996-4196	1996-04	6,0 <b>12.0</b> 18,0
XKR	3996-4196	1998-04	7,0 <b>14.0</b> 21,0
XKR100	3996	2001	8,0 <b>16.0</b> 24,0
XKB CONVERTIBLE	3996-4196	1996-04	8,0 <b>16.0</b> 24,0
XKR CONVERTIBLE	3996-4196	1998-04	9,0 <b>18.0</b> 27,0
XKR100 CONVERTIBLE	3996	2001	10,0 <b>20.0</b> 30,0
S TYPE 2.5/5.0 V6	2497-2967	1998-04	1,8 <b>3.5</b> 5,0
S TYPE 4.0/4.2 V8	3996-4196	1998-04	2,3 <b>4.5</b> 6,5
S TYPE 4.2 R	4196	2002-04	3,0 <b>6.0</b> 9,0
XJR 15	5993	1991	150,0 <b>300.0</b> 450,0
X TYPE 2.0 V6 24V ISTATE	2099	2002-04	1,3 <b>2.5</b> 3,5
X TYPE V6 2.5 4X ISTATE	2495	2001-04	1,5 <b>3.0</b> 4,5
X TYPE V6 3.0 4X ISTATE	2968	2001-04	1,8 <b>3.5</b> 5,0
XJ6 30 V6 (X350)	2967	2002-04	4,0 <b>8.0</b> 12,0
XJ8 35 V8 (X350)	3555	2002-04	4,5 <b>9.0</b> 13,5
XJ8 42 V8 (X350)	4196	2002-04	5,0 <b>10.0</b> 15,0
XJ8 42 V8 S/C (X350)	4196	2002-04	6,0 <b>12.0</b> 18,0
XJ8 42 V8 SUPER S/C (X350)	4196	2003-04	7,0 <b>14.0</b> 21,0
XJR V8 (X350)	4196	2004	7,0 <b>14.0</b> 21,0

### JEEP STATI UNITI

MB/GPW	2199	1941-45	12,5 <b>25.0</b> 35,0
GP	2199	1942-43	11,0 <b>22.0</b> 33,0
M38	2199	1950-52	9,0 <b>18.0</b> 27,0
M38 AT	2199	1952-58	7,0 <b>14.0</b> 21,0
STATION WAGON	2199-3705	1946-62	7,5 <b>15.0</b> 22,0
M42 MIGHTY MITE	1775	1959-72	4,0 <b>8.0</b> 12,0
CJ-2A/B/C/B	2199	1945-67	5,0 <b>10.0</b> 15,0
CJ-5	2199	1955-65	4,0 <b>8.0</b> 12,0
CJ-5	2199-3801	1966-70	3,5 <b>7.0</b> 10,0
CJ-5	2199-4981	1971-79	3,5 <b>7.0</b> 10,0
CJ-5	2475-4981	1980-85	3,5 <b>7.0</b> 10,0
CJ-5 RENE GADE	4981	1970-79	6,0 <b>12.0</b> 18,0
CJ-5 RENE GADE	4981	1980-85	6,0 <b>12.0</b> 18,0
CJ-6	2199	1955-65	3,5 <b>7.0</b> 10,0
CJ-6	2199-3801	1966-70	2,5 <b>5.0</b> 7,5
CJ-6	2199-4981	1971-79	3,0 <b>6.0</b> 9,0
CJ-6	2475-4981	1980-85	3,0 <b>6.0</b> 9,0
CJ-7	2199-4981	1976-79	3,5 <b>7.0</b> 10,0
CJ-7	1995-4981	1980-86	3,5 <b>7.0</b> 10,0
CJ-7 GOLDEN EAGLE	4981	1977-80	6,5 <b>13.0</b> 20,0
CJ-7 LAREDO	4981	1981-86	6,0 <b>12.0</b> 18,0
WRANGLER (VJ)	2464-4235	1986-96	3,5 <b>7.0</b> 10,0
WRANGLER 2.5 LAREDO (VJ)	2464	1987-96	4,0 <b>8.0</b> 12,0
WRANGLER 4.0 LAREDO (VJ)	3988	1987-96	4,5 <b>9.0</b> 13,5
WRANGLER RENE GADE (VJ)	3996	1990-94	5,0 <b>10.0</b> 15,0
WRANGLER (TJ)	2429-3964	1996-04	5,0 <b>10.0</b> 15,0
JEEPSTER	2199-2638	1947-51	5,0 <b>10.0</b> 15,0
JEEPSTER COMMANDO	2199-3687	1967-74	4,0 <b>8.0</b> 12,0
WAGONER	3775-5359	1962-73	4,0 <b>8.0</b> 12,0
WAGONER	4235-5896	1974-83	3,5 <b>7.0</b> 10,0
GRAND WAGONER	4235-5904	1984-91	3,0 <b>6.0</b> 9,0
CHEROKEE	4235-5896	1974-83	2,5 <b>5.0</b> 7,5

# QUOTAZIONI

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000
GALLARDO	4961	2003-04	<b>70,0</b>
MURCELAGO	6192	2002-04	<b>100,0</b>
MURCELAGO ROADSTER	6192	2004	<b>130,0</b>

## LANCHESTER GRAN BRETAGNA

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000
40	6178	1919-28	<b>45,0</b>
Z1	3100-3327	1923-31	<b>30,0</b>
30	4457	1928-35	<b>40,0</b>
40	6180	1928-31	<b>40,0</b>
18	1203	1932-35	<b>10,0</b>
18	2504	1933-34	<b>18,0</b>
LIGHT 6	1378	1953-57	<b>6,0</b>
E 18	2390	1935	<b>9,0</b>
SPECIAL S 8	4625	1936-39	<b>30,0</b>
11	1444	1936-39	<b>8,0</b>
18	2565	1936-39	<b>9,0</b>
ROADRIDER	1527	1937-38	<b>5,0</b>
14	1809	1937-39	<b>5,5</b>
10	1287	1946-51	<b>4,0</b>
H LEDA	1968	1950-54	<b>7,0</b>

## LANCIA ITALIA

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000
LAMBDA I SERIE TORPEDO	2120	1922-23	<b>100,0</b>
LAMBDA II (M/V)/MIS TORPEDO	2120	1923-26	<b>100,0</b>
LAMBDA WISERIE TORPEDO	2370	1927	<b>50,0</b>
LAMBDA WISERIE TORPEDO	2570	1928-31	<b>50,0</b>
DILAMBDA WISERIE BERLINA	3960	1928-32	<b>60,0</b>
ASTURA I (M/V) SERIE BERL	2604-2972	1931-39	<b>40,0</b>
ARTEA BERLINA	1925	1931-34	<b>17,5</b>
AUGUSTA BERLINA	1196	1933-36	<b>12,5</b>
APRILIA BERLINA	1351	1937-39	<b>17,5</b>
APRILIA BERLINA	1486	1939-45	<b>16,0</b>
APRILIA 1500	1485	1945-49	<b>15,0</b>
ARDEA III SERIE BERLINA	903	1939-48	<b>7,0</b>
ARDEA III SERIE	903	1948-49	<b>6,0</b>
ARDEA IV SERIE	903	1949-53	<b>5,0</b>
AURELIA B10	1754	1950-52	<b>10,0</b>
AURELIA B15	1991	1952-53	<b>11,0</b>
AURELIA B21	1991	1951-52	<b>11,0</b>
AURELIA B22	1991	1951-53	<b>11,5</b>
AURELIA II SERIE B12	2266	1954-57	<b>12,5</b>
AURELIA B50/B51	1754	1950-51	<b>17,5</b>
AURELIA B52/B53	1991	1952-54	<b>17,5</b>
AURELIA B55/B56	2266	1955-57	<b>17,5</b>
AURELIA B20 GT	1991	1951-52	<b>32,5</b>
AURELIA B20 GT 2500	2451	1953-55	<b>30,0</b>
AURELIA B20 GT 2500	2451	1956-57	<b>35,0</b>
AURELIA B20 GT 2500	2451	1957-58	<b>27,5</b>
AURELIA B24 SPIDER (AMERICA)	2451	1955	<b>200,0</b>
AURELIA B24 CONVERTIBILE	2451	1956-58	<b>150,0</b>
APPIA C101 SERIE	1090	1953-56	<b>4,0</b>
APPIA C101 SERIE	1090	1956-59	<b>4,0</b>
APPIA I SERIE COUPE PININFARINA	1090	1957-59	<b>6,0</b>
APPIA I SERIE CONVERTIBILE VIGNALE	1090	1957-59	<b>6,0</b>
APPIA I SERIE GIZAGI ZAGATO	1090	1957-59	<b>25,0</b>
APPIA I SERIE	1090	1959-63	<b>3,0</b>
APPIA I SERIE LUSO VIGNALE	1090	1959-62	<b>4,0</b>
APPIA I SERIE GARDINET DA VIOTTI	1090	1960-63	<b>3,5</b>
APPIA I SERIE COUPE PININFARINA	1090	1959-63	<b>5,0</b>
APPIA I SERIE CONVERTIBILE VIGNALE	1090	1959-63	<b>5,0</b>
APPIA I SERIE GIE SPORT ZAGATO	1090	1959-62	<b>25,0</b>
FLAMINA BERLINA	2458	1957-63	<b>7,5</b>
FLAMINA COUPE PININFARINA	2458	1959-63	<b>8,5</b>
FLAMINA GT TOURING	2458	1958-63	<b>15,0</b>
FLAMINA (CONV. TOURING	2458	1960-63	<b>20,0</b>
FLAMINA SPORT ZAGATO	2459	1958-63	<b>40,0</b>
FLAMINA BERLINA 2.8	2775	1963-70	<b>7,5</b>
FLAMINA COUPE PININFARINA 2.8	2775	1963-67	<b>9,0</b>
FLAMINA GT TOURING 2.8	2775	1963-65	<b>16,0</b>
FLAMINA GT TOURING 2.8-2	2775	1963-65	<b>12,5</b>
FLAMINA CONV. TOURING 2.8	2775	1963-64	<b>21,5</b>
FLAMINA SPORT ZAGATO 2.8	2775	1963-64	<b>42,5</b>
FLAMINA SUPERSPORT ZAGATO	2775	1964-67	<b>42,5</b>
FLAVIA BERLINA	1500	1960-67	<b>3,0</b>
FLAVIA COUPE PININFARINA	1500	1962-64	<b>4,5</b>
FLAVIA CONVERTIBILE VIGNALE	1500	1962-64	<b>6,0</b>
FLAVIA SPORT	1500	1962-64	<b>15,0</b>
FLAVIA 1.8	1800	1963-67	<b>3,0</b>
FLAVIA 1.8 INIEZIONE	1800	1965-67	<b>3,3</b>
FLAVIA COUPE PININFARINA 1.8	1800	1963-68	<b>5,0</b>
FLAVIA COUPE PININFARINA 1.8 INIEZ.	1800	1965-68	<b>5,5</b>
FLAVIA (CONV. VIGNALE 1.8	1800	1963-67	<b>6,0</b>
FLAVIA (CONV. VIGNALE 1.8 INIEZ.	1800	1965-67	<b>6,5</b>
FLAVIA SPORT ZAGATO 1.8	1800	1963-67	<b>15,0</b>
FLAVIA SPORT ZAGATO 1.8 INIEZ.	1800	1965-67	<b>15,0</b>
FLAVIA II SERIE	1498	1967-70	<b>2,5</b>
FLAVIA II SERIE 1800	1800	1967-70	<b>2,8</b>
FLAVIA II SERIE 1800 INIEZ.	1800	1967-70	<b>2,8</b>
FLAVIA 2000/2000 INIEZ.	1991	1969-71	<b>2,8</b>
FLAVIA 2000 LX/2000 LX INIEZ.	1991	1969-71	<b>3,0</b>
FLAVIA COUPE 2000	1991	1969-71	<b>4,5</b>

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000
FLAVIA COUPE 2000 INIEZIONE	1991	1970-71	<b>4,8</b>
2000 BERLINA 4x4 M5M	1991	1971-75	<b>2,0</b>
2000 IE BERLINA	1991	1972-75	<b>2,5</b>
2000 COUPE	1991	1971-74	<b>5,0</b>
2000 COUPE HF	1991	1971-74	<b>6,0</b>
FLAVIA BERLINA	1091	1963-64	<b>2,0</b>
FLAVIA ZC	1091	1964-69	<b>2,0</b>
FLAVIA GT	1216	1967	<b>2,3</b>
FLAVIA GT	1231	1967-69	<b>2,3</b>
FLAVIA GTE	1298	1968-69	<b>2,5</b>
FLAVIA BERLINA 1.3 (4M5M)	1298	1969-72	<b>2,0</b>
FLAVIA COUPE	1216	1965-67	<b>4,5</b>
FLAVIA COUPE	1231	1967-70	<b>4,0</b>
FLAVIA COUPE HF	1216	1966-67	<b>9,0</b>
FLAVIA COUPE RALLYE 1.3	1298	1967-69	<b>3,8</b>
FLAVIA COUPE RALLYE 1.3 S	1298	1968-69	<b>4,0</b>
FLAVIA COUPE 1.3 RALLYE HF	1298	1967-70	<b>9,0</b>
FLAVIA SPORT ZAGATO	1216	1965-67	<b>9,0</b>
FLAVIA SPORT 1.3 ZAGATO	1298	1967-69	<b>7,5</b>
FLAVIA SPORT 1.35 ZAGATO	1298	1968-72	<b>7,5</b>
FLAVIA C RALLYE 1.6 HF (FANALONA)	1594	1968-70	<b>16,0</b>
FLAVIA COUPE 1.6 HF LUSO	1594	1970-72	<b>9,0</b>
FLAVIA SPORT 1600 ZAGATO	1594	1971-72	<b>10,0</b>
FLAVIA COUPE II SERIE	1298	1970-75	<b>3,5</b>
FLAVIA COUPE 3	1298	1973-76	<b>3,0</b>
FLAVIA COUPE MONTECARLO	1298	1972-76	<b>3,5</b>
FLAVIA COUPE SAFARI	1298	1974-76	<b>3,5</b>
BEIA 1.3 (1.4) 1.7 (1.8) SERIE	1297-1756	1972-75	<b>1,0</b>
BEIA 1.3 (1.6) 2.0 II SERIE	1297-1995	1975-79	<b>0,8</b>
BEIA 1.6 (2.0) III SERIE	1585-1995	1979-82	<b>0,8</b>
BEIA COUPE 1.6 (1.8) SERIE	1592-1756	1973-75	<b>1,8</b>
BEIA COUPE 1.3 (1.6) 2.0 III S	1297-1995	1975-81	<b>1,5</b>
BEIA COUPE 1.3 (1.6) 2.0 IV S	1366-1995	1981-84	<b>1,8</b>
BEIA COUPE 2.0 VOLUMEX	1995	1983-84	<b>2,5</b>
BEIA HP 1.6 (1.8) I SERIE	1592-1756	1975	<b>1,8</b>
BEIA HP 1.6 (2.0) II SERIE	1585-1995	1975-81	<b>1,5</b>
BEIA HP EXECUTIVE 1.6 (2.0) IE	1585-1995	1981-84	<b>1,8</b>
BEIA HP EXECUTIVE 2.0 VOLUMEX	1995	1983-84	<b>2,5</b>
BEIA SPIDER 1.6 (1.8) 2.0 VHS	1585-1995	1974-82	<b>3,5</b>
BEIA MONTECARLO SPIDER COUPE	1995	1975-79	<b>4,5</b>
MONTECARLO SPIDER COUPE	1995	1980-84	<b>5,0</b>
BEIA TREVI 1.6	1585	1980-84	<b>0,5</b>
BEIA TREVI 2.0 (2.0) IE	1995	1980-84	<b>0,5</b>
BEIA TREVI 2.0 VOLUMEX	1995	1982-84	<b>1,3</b>
STRATOS HF	2418	1973-78	<b>100,0</b>
DELTA (TUTTI MODELLI)	1301-1498	1979-92	<b>0,5</b>
DELTA GT 1600 GTE	1585	1982-93	<b>1,0</b>
DELTA HF TURBO	1585	1983-86	<b>2,0</b>
DELTA HF TURBO IE	1585	1986-93	<b>2,3</b>
DELTA HF 4WD	1995	1986-87	<b>4,0</b>
DELTA HF INTEGRALE	1995	1987-89	<b>6,0</b>
DELTA HF INTEGRALE 16V	1995	1989-91	<b>9,0</b>
DELTA HF INT. 16V E VOLLUZIONE	1995	1991-95	<b>12,5</b>
DELTA SH	1759	1985-87	<b>50,0</b>
DELTA TURBO DS	1929	1986-91	<b>0,5</b>
GAMMA 2000/2500 I SERIE	1999-2494	1976-79	<b>1,5</b>
GAMMA 2000 II SERIE	1999	1980-84	<b>1,8</b>
GAMMA 2500/3000 I SERIE	2494	1980-84	<b>2,0</b>
GAMMA 2000 COUPE I SERIE	1999	1976-79	<b>2,5</b>
GAMMA 2500 COUPE I SERIE	2494	1976-79	<b>2,8</b>
GAMMA 2000 COUPE I SERIE	1999	1980-84	<b>3,0</b>
GAMMA 2500 COUPE I SERIE	2494	1980-84	<b>3,3</b>
OST RALLY	1995	1982-84	<b>75,0</b>
PRISMA (TUTTI MODELLI)	1302-1385	1982-89	<b>0,5</b>
PRISMA ANDINI INTEGRALE	1995	1987-89	<b>0,8</b>
PRISMA DIESEL TURBO DIESEL	1929	1984-89	<b>0,5</b>
THEMALE	1995	1984-88	<b>1,3</b>
THEMA 2.0 IE TURBO	1995	1984-88	<b>2,3</b>
THEMA V6	2849	1984-88	<b>2,0</b>
THEMA TURBO DS	2445	1984-88	<b>1,3</b>
THEMA V6 LIMOUSINE	2849	1987-89	<b>5,0</b>
THEMA B32	2927	1986-87	<b>6,0</b>
THEMA 2.0 IE TURBO SW	1995	1986-88	<b>2,3</b>
THEMA TURBO DS SW	2445	1986-88	<b>1,3</b>
THEMA LITE 16V I SERIE	1995	1988-92	<b>1,0</b>
THEMA 2.0 IE 16V TURBO I SERIE	1995	1988-92	<b>2,0</b>
THEMA V6 II SERIE	2849	1988-92	<b>1,8</b>
THEMA TURBO DS II SERIE	2500	1988-92	<b>1,3</b>
THEMA B32 II SERIE	2927	1988-92	<b>6,0</b>
THEMA LITE 16V SW I SERIE	1995	1988-92	<b>1,3</b>
THEMA 2.0 IE 16V TURBO SW I S	1995	1988-92	<b>2,3</b>
THEMA TURBO DS SW I SERIE	2500	1988-92	<b>1,3</b>
THEMA 2.0 IE 16V II SERIE	1995	1992-94	<b>2,0</b>
THEMA 3.0 V6 III SERIE	2959	1992-94	<b>2,0</b>
THEMA TURBO DS III SERIE	2500	1992-94	<b>1,3</b>
THEMA 2.0 IE 16V SW III SERIE	1995	1992-94	<b>1,3</b>
THEMA 2.0 IE 16V TURBO SW III S	1995	1992-94	<b>2,3</b>
THEMA 3.0 V6 III SERIE SW	2959	1992-94	<b>2,3</b>
THEMA TURBO DS SW III SERIE	2500	1992-94	<b>1,3</b>
DEDRA (TUTTI MODELLI)	1581-1995	1989-94	<b>0,5</b>

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000
DEDRA TURBO DS	1929	1989-94	<b>0,5</b>
DEDRA 2.0 IE TURBO HF	1995	1992-94	<b>0,8</b>
DEDRA 2.0 IE TURBO INTEGRALE HF	1995	1992-94	<b>0,8</b>
K20 20V/24.20V	1998-2446	1994	<b>0,5</b>
K20 TURBO 16V	1995	1994	<b>0,8</b>
K24 TD	2387	1994	<b>0,5</b>
K20 20V TURBO	1998	1998-01	<b>0,8</b>
K3.0 V6 24V	2959	1994-01	<b>0,8</b>
K3.0 V6 24V SW	2959	1996-01	<b>0,8</b>
K COUPE 2.0 20V TURBO	1998	1998-01	<b>1,0</b>
K COUPE 3.0 V6 24V	2959	1996-01	<b>1,0</b>
K COUPE 2.0 16V TURBO	1995	1996-98	<b>0,8</b>
K COUPE 2.4 20V	2446	1996-01	<b>0,8</b>
THESES 2.0 TURBO 20V	1998	2001-04	<b>1,3</b>
THESES 2.4 20V	2446	2001-04	<b>1,0</b>
THESES 3.0 V6	2959	2001-04	<b>1,5</b>
THESES 3.2 V6	3179	2003-04	<b>1,8</b>
DELTA 1.6 (1.8) (II SERIE)	1581-1756	1993-94	<b>0,5</b>
DELTA 2.0 16V (I SERIE)	1995	1993-94	<b>0,8</b>
DELTA 2.0 TURBO 16V (I S)	1995	1993-94	<b>1,0</b>
DELTA HP 2.0 16V TURBO	1995	1995-99	<b>1,0</b>
DELTA 1.9 TD	1929	1994	<b>0,5</b>
Z2			

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000		
			4	5	6

### LOTUS GRAN BRETAGNA

ARABELLA	897	1959-63	2.0	4.0	6.0
<b>SEVEN IS (MOLAUSTRIN/FORD)</b>					
SEVEN IS	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 +2130S COUPE	1558	1971-74	11.0	22.0	33.0
EUROPA	1563	1971-75	10.0	20.0	30.0
ESPRIT/S2/S3/S TURBO	1975-2174	1975-87	11.0	22.0	33.0
ESPRIT/S4/S TURBO	2174	1988-93	10.0	20.0	30.0
ESPRIT/S4/S	2174	1993-96	14.0	28.0	42.0
ESPRIT GT S2.0	1994	1996-99	15.0	30.0	45.0
ESPRIT V8 (TUTTI I MODELLI)	3506	1996-04	17.5	35.0	50.0
ECLAIR/EXCEL	1975-2174	1976-92	5.0	10.0	15.0
ELITE	1975-2174	1976-83	5.0	10.0	15.0
ELAN 161	1588	1989-92	5.0	10.0	15.0
ELAN 161 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 III/TI S	1795	2002-04	9.0	18.0	27.0
ELISE III 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

CIJCI D (TUTTI I MODELLI)	212-2525	1993-94	0.5	1.0	1.5
---------------------------	----------	---------	-----	-----	-----

### MARCOS GRAN BRETAGNA

G11600	1650	1964-70	5.0	10.0	15.0
MINIGT	8481-275	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
MANTIS	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 G2000 PININ FARINA	1954	1951-53	225.0	450.0	675.0
A6 G2000 FRILIA SPIDER	1954	1951-53	300.0	600.0	900.0
A6 G54 2000 ZAGATO	1985	1954-57	300.0	600.0	900.0
A6 G54 2000 ALLEMANO	1985	1954-57	175.0	350.0	525.0
A6 G54 2000 FRILIA SPIDER	1985	1954-57	250.0	500.0	750.0
3500 GT (CARRUBA IORI)	3485	1957-64	60.0	120.0	180.0
3500 GT SPIDER VIGNALE (CARR)	3485	1959-64	90.0	180.0	270.0
3500 GT (INEZDINE)	3485	1961-65	50.0	100.0	150.0
3500 GT SPIDER VIGNALE (INEZ)	3485	1961-64	80.0	160.0	240.0
5000 GT TOURING	4937-4941	1964-64	250.0	500.0	750.0
5000 GT ALLEMANO	4937-4941	1964-64	175.0	350.0	525.0
5000 GT 2 POSTI (MISTRAL)	3485	1965-64	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 SPIDER S/S37/4.0	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
GHBUL	4719	1968-73	75.0	150.0	225.0
GHBUL SPIDER	4719	1969-73	125.0	250.0	375.0
GHBULSS	4930	1970-73	90.0	180.0	270.0
GHBULSS SPIDER	4930	1970-73	150.0	300.0	450.0
MEXICO 4.2	4156	1967-73	30.0	60.0	90.0
MEXICO 4.7	4719	1967-73	35.0	70.0	105.0
INDY 4.2	4156	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	4156-4719	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	1973-75	15.0	30.0	45.0
MERAKSS	2965	1976-80	16.0	32.0	48.0
MERAKSS	2965	1980-83	17.5	35.0	50.0
MERAK GT 2000	1999	1978-83	11.0	22.0	33.0
RHAMING	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	4156-4930	1977-83	12.5	25.0	37.5
QUATTROPORTE III 4.200	4156	1980-84	7.5	15.0	22.0
QUATTROPORTE III 4.900	4930	1979-90	9.0	18.0	27.0
ROYALE	4930	1986-90	12.5	25.0	37.5
BITURBO	1996	1982-83	2.0	4.0	6.0
BITURBO	1996	1984-88	1.5	3.0	4.5
BITURBO I	1996	1986-88	2.5	5.0	7.5
222Z/2ZE	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 S I	1996	1987-88	4.0	8.0	12.0
BITURBO 4.20	1996	1985-86	1.8	3.5	5.0

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000		
			4	5	6

BITURBO 4.20I	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 4.20S	1996	1986	2.0	4.0	6.0
BITURBO 4.20SI	1996	1987-88	2.5	5.0	7.5
BITURBO 4.2S	2494	1984-87	2.0	4.0	6.0
BITURBO 4.30	2790	1988-90	3.0	6.0	9.0
45Q/45.04V	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 I24V	1996	1992-95	9.0	18.0	27.0
BITURBO SPYDER 28I/SPYDER 2.8	2790	1990-94	7.5	15.0	22.5
Z8	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
GHBUL	1996-2790	1992-95	4.5	9.0	12.5
GHBULGT	1996	1995-98	5.5	11.0	16.5
GHBULCUP	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/RTA	3217	1998-02	9.0	18.0	27.0
3200 GT/ASSETTO CORSA	3217	2001-02	12.5	25.0	37.5
SPYDERGT	4236	2001-04	13.0	26.0	40.0
SPYDERGT 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 12S/ROADALE	5998	2004	350.0	700.0	1050.0

### MATRA FRANCIA

DJET 5	1108	1965-69	4.0	8.0	12.0
DJET 6	1255	1966-68	4.5	9.0	13.5
MS30LY/SK	1699	1967-73	3.8	7.5	11.0
BAGHEERA	1294	1973-80	2.5	5.0	7.5
BAGHEERA S	1294-1442	1975-80	2.8	5.5	8.0
BAGHEERA X	1442	1978-80	3.3	6.5	10.0
RANCH (TUTTI I MODELLI)	1442	1977-84	1.5	3.0	4.5
MURENA 1600	1592	1980-84	1.8	3.5	5.0
MURENA 2200	2155	1980-84	2.3	4.5	6.5

### MAYBACH GERMANIA

57	5513	2002-04	40.0	80.0	120.0
62	5513	2002-04	50.0	100.0	150.0

### MAZDA GIAPPONE

R10 (WANKEI 5750Z)	1146	1971-73	1.5	3.0	4.5
R10 COUPE (WANKEI 5750Z)	1146	1977-85	2.5	5.0	7.5
R10 COUPE (WANKEI 654XZ)	1308	1985-90	3.0	6.0	9.0
R10 COUPE (WANKEI 654XZ)	1308	1990-92	4.0	8.0	12.0
R10 COUPE (WANKEI 654XZ)	1308	1992-97	6.0	12.0	18.0
R10 COUPE (WANKEI 654XZ)	1308	1999-02	7.0	14.0	21.0
R10 TURBO CABRIO (WANKEI 654XZ)	1308	1987-89	4.5	9.0	13.5
R10 CABRIOLETTA (WANKEI 654XZ)	1308	1990-92	4.5	9.0	13.5
626 (TUTTI I MODELLI)	1587-2184	1984-86	0.5	1.0	1.5
626 II SERIE (TUTTI I MOD.)	1597-2184	1987-92	0.5	1.0	1.5
323 TURBO 16V 4WD	1840	1990-94	1.0	2.0	3.0
MK5 (MAJATA)	1597-1839	1990-97	2.5	5.0	7.5
MK5 (MAJATA) II SERIE	1597-1991	1997-04	3.0	6.0	9.0
121	1524-1498	1990-94	0.5	1.0	1.5
MK3	1598-1845	1991-94	0.8	1.5	2.3
R18 (WANKEI 654XZ)	1308	2002-04	5.0	10.0	15.0
XEDOS 6	1995	1993-94	0.5	1.0	1.5
323 LANTIS	1524-1995	1994	0.5	1.0	1.5

### MCLAREN GRAN BRETAGNA

F1	6064	1993-98	100.0	200.0	300.0
----	------	---------	-------	-------	-------

### MERCEDES GERMANIA

STORPEDO	6789	1926-30	500.0	1.000.0	1.500.0
SS TORPEDO	7045	1928-34	750.0	1.500.0	2.250.0
SSX TORPEDO	7045	1929-33	1.750.0	3.500.0	5.250.0
SSXL TORPEDO	7045	1930-34	2.500.0	5.000.0	7.500.0
STUTTGART TORPEDO	1988-2581	1929-36	15.0	30.0	45.0
MANNHEIMERBERLINA	3663	1929-34	17.5	35.0	55.0
NURBURG BERLINA	4622-4918	1928-39	22.5	45.0	70.0
770 GROSSE BERLINA	7665	1930-43	400.0	800.0	1.200.0
170/2					

# M QUOTAZIONI

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000
300 GD CORRO SW	2998	1979-94	2.3	300 SL 24 (R129)	2960	1989-93	5.0	SL 600 (R230)	5533	2001-04	10.0
300 GD LUNGO SW	2998	1979-94	2.0	SL 320 SL 320 24 (R129)	3199	1993-98	6.5	SL 55 AMG (R230)	5439	2001-04	10.0
200 Z20 D 250 D TURBO (W124)	1997-2599	1984-94	0.8	SL 320 V6 (R129)	3199	1998-01	7.5	CLK 200 K200 CG (C209)	1796	2002-04	2.5
E 220 (W124)	2199	1993-94	0.8	500 SL (R129)	4973	1989-98	7.0	CLK 240 (C209)	2597	2002-04	3.0
260 E 4 MATIC (W124)	2599	1987-94	1.0	SL 500 V8 (R129)	4966	1998-01	8.0	CLK 320 (C209)	3199	2002-04	3.5
E 280 (W124)	2799	1993-94	1.0	600 SL 600 (R129)	5987	1992-01	8.5	CLK 500 (C209)	4966	2002-04	4.5
200 D 250 D 250 D TURBO (W124)	1997-2497	1985-94	0.5	60 AMG (R129)	5996	1997-00	10.0	CLK 55 AMG (C209)	5439	2002-04	6.0
260 E LIMOUSINE (W124)	2599-2799	1989-95	2.0	300 GE CORRO TELONATO/SW	2960	1990-94	3.5	CLK 200 K200 CG CABRIOLET (C209)	1796	2003-04	3.0
250 D LIMOUSINE (W124)	2497	1989-94	1.0	300 GE LUNGO SW	2960	1990-94	4.0	CLK 240 CABRIOLET (C209)	2597	2003-04	3.5
300 E (W124)	2962	1984-93	1.0	320 GE CORRO TELONATO/SW	3199	1993-04	4.0	CLK 320 CABRIOLET (C209)	3199	2003-04	4.0
300 D TURBO 4 MATIC (W124)	2996-2998	1987-94	0.8	320 GE LUNGO SW	3199	1993-04	4.5	CLK 500 CABRIOLET (C209)	4966	2003-04	5.0
300 E 4 MATIC (W124)	2962	1987-95	1.3	350 GNG 300 TD CORRO TEL/SW	3449	1991-97	3.0	CLK 55 AMG CABRIOLET (C209)	5439	2003-04	6.5
300 E 24 (W124)	2960	1989-93	1.3	350 GNG 300 TD LUNGO SW	3449	1991-97	3.5	E 320 (W211)	3199	2002-04	2.0
400 E 400 (W124)	4196	1991-94	2.0	500 GE V8	4973	1993-94	5.5	E 500 (W211)	4966	2002-04	3.5
500 E 500 (W124)	4973	1990-95	2.8	G36 AMG	3606	1995-97	5.5	E 55 KAMG (W211)	5439	2002-04	4.5
200 1200 TE 250 TE (W124)	1997-2299	1986-94	0.8	C180 (C202)	1799-2199	1993-94	0.8	E 520 1 (W211)	3199	2003-04	2.5
E 220 1 (W124)	2199	1993-94	1.0	C200 D1220 D1250 D (W202)	1997-2497	1993-94	0.5	E 500 1 (W211)	4966	2003-04	4.0
200 TD 250 TD (W124)	1997-2497	1985-94	0.5	C240 V6 (W202)	2398	1997-00	1.0	E 55 KAMG 1 (W211)	5439	2003-04	5.0
E 280 1 (W124)	2799	1993-94	1.3	C280 (W202)	2799	1993-97	1.3	C230 SPORT COUPE	1796	2000-04	1.3
300 TE (W124)	2962	1986-93	1.3	C280 V6 (W202)	2799	1997-00	1.3	C320 SPORT COUPE	3199	2000-04	1.8
300 TE 4 MATIC (W124)	2962	1987-95	1.5	C250 KOMPRESSOR (W202)	2250	1995-98	1.3	C32 AMG SPORT COUPE	3199	2000-04	3.0
300 TE 24 (W124)	2960	1989-93	1.5	C36 AMG (W202)	3606	1994-97	4.0	C30 CDI SPORT COUPE	2950	2000-04	1.3
300 TD (W124)	2996	1987-94	0.8	C45 AMG (W202)	4266	1997-00	4.0	SLK 200 K (R107)	1796	2004	4.5
300 TD TURBO 4 MATIC (W124)	2998	1987-94	1.0	C320 16M (W202)	2250-2295	1996-00	1.5	SLK 350 (R107)	3498	2004	5.0
200 GE CORRO TELONATO	1997	1986-94	3.0	C240 T V6 (W202)	2398	1997-00	1.5	SLK 55 AMG (R107)	5439	2004	6.0
200 GE CORRO SW	1997	1986-94	3.5	C280 1 (W202)	2799	1996-97	1.5	CLS 350	3498	2004	4.0
200 GE LUNGO SW	1997	1986-94	3.5	C280 1 V6 (W202)	2799	1997-00	1.5	CLS 500	4966	2004	5.0
250 GD CORRO TELONATO	2497	1987-95	3.0	C45 T AMG (W202)	4266	1997-00	4.3	CLS 55 AMG	5439	2004	7.0
250 GD CORRO SW	2497	1987-95	3.5	E 320 (W210)	3199	1995-97	1.3	A 200 TURBO (W15)	2034	2004	1.8
250 GD LUNGO SW	2497	1987-95	3.5	E 420 (W210)	4196	1995-97	1.8	SLR McLaren	5439	2004	100.0
200 CE 2000 CE 16 E 220 CP E (W124)	1997-2199	1990-96	2.0	E 480 V8 (W210)	4266	1997-01	2.0				
230 CE (W124)	2299	1987-92	2.3	E 280 V6 320 V6 (W210)	2799-3199	1997-01	1.5				
300 CE 320 CE E 320 CP E (W124)	2962-3199	1987-96	2.5	E 280 V6 4 MATIC (W210)	2799-3199	1997-01	1.8				
300 CE 24 (W124)	2960	1989-94	2.5	E 50 AMG (W210)	4973	1995-97	4.0				
E 200 E 220 CABRIOLET (W124)	1997-2199	1993-97	5.0	E 55 AMG (W210)	5439	1997-01	5.0				
3000 CE 24 CABR E 320 CABR	2960-3199	1992-96	5.5	E 320 1 (W210)	3199	1996-97	1.5				
280 S E S E L (W116)	2746	1972-79	2.0	E 280 1 V6 E 320 1 V6 (W210)	2799-3199	1997-01	2.0				
350 S E 450 S E (W116)	3499-4520	1972-79	2.5	E 320 1 4 MATIC (W210)	3199	1997-01	2.3				
300 S E L 450 S E L (W116)	3499-4520	1973-79	2.8	E 420 1 (W210)	4196	1996-97	2.3				
450 S E L 6 (W116)	6834	1975-80	6.5	E 480 1 V8 (W210)	4266	1997-01	2.5				
300 SD TURBODIESEL (W116)	2998	1977-80	1.0	CLK 200 200 K (C208)	1998-2295	1997-01	2.0				
280 S E S E L (W126)	2746	1979-82	0.8	CLK 320 (C208)	3199	1997-01	2.5				
280 S E S E L (W126)	2746	1983-86	1.0	CLK 430 (C208)	4266	1997-01	3.0				
380 S E S E L (W126)	3899	1979-82	1.0	CLK 200 200 K CABRIO (A208)	1998-2295	1998-01	3.5				
380 S E S E L (W126)	3899	1983-86	1.3	CLK 320 V6 CABRIO (A208)	3199	1998-01	4.0				
500 S E S E L (W126)	4973	1979-82	1.0	CLK 55 AMG (C208)	5439	1999-01	5.5				
500 S E S E L (W126)	4973	1983-88	1.3	SLK 200 200 K (C208)	1998-2295	1996-03	3.0				
500 S E S E L (W126)	4973	1989-91	1.5	SLK 320 V6	3199	2000-03	4.0				
260 SE (W126)	2599	1986-90	1.0	SLK 32 AMG	3199	2001-03	5.0				
300 SE (W126)	2962	1986-88	1.3	ML 230	2295	1997-01	2.0				
300 SE (W126)	2962	1989-91	1.5	ML 270 CDI	2688	2000-04	2.0				
420 SE (W126)	4196	1986-90	1.3	ML 320 350	3199-3724	1997-04	2.5				
560 SE (W126)	5547	1988-90	2.0	ML 400 CDI	2001	2001-04	2.5				
560 SE (W126)	5547	1986-88	1.8	ML 430	4266	1997-01	3.0				
560 SE (W126)	5547	1989-91	2.3	ML 500	5439	2001-04	3.5				
3000 SD SL TURBODIESEL (W126)	2998	1980-87	0.8	ML 55 AMG	5439	2000-04	5.0				
280 S30 520 SESEL (W140)	2799-3199	1991-98	1.0	S280 520 (W220)	2799-3199	1998-03	1.5				
S300 TD (W140)	2996	1997-98	1.0	S350 430 500 (W220)	4266-4966	1998-04	2.0				
300 SD TURBO S350 D TURBO (W140)	3449	1992-96	1.0	S600 (W220)	5786	1999-04	2.5				
420 SESEL (W140)	4196	1991-98	1.5	S320 CDI (W220)	3222	1999-04	1.5				
500 SESEL (W140)	4973	1991-98	1.8	S400 CDI (W220)	3996	2000-04	1.5				
600 SESEL (W140)	5987	1991-98	2.5	S55 AMG (W220)	5439	2002-04	7.0				
380 SEC (W126)	3899	1981-86	4.0	S65 KAMG (W220)	5980	2003-04	7.5				
420 SEC (W126)	4196	1986-92	4.5	G16 GTR	6898	1998-00	15.0				
500 SEC (W126)	4973	1981-87	5.0	G290 TD CORRO TEL/SW	2874	2000-01	3.5				
500 SEC (W126)	4973	1988-92	5.0	G290 TD LUNGO SW	2874	2000-01	4.0				
560 SEC (W126)	5547	1985-87	6.0	G300 TD CORRO TEL/SW	2996	1996-00	3.0				
560 SEC (W126)	5547	1988-92	6.0	G300 TD LUNGO SW	2996	1996-00	3.5				
420 S30 S COUPE CL (W140)	4196-4973	1992-98	1.5	G270 CDI CORRO TEL/SW	2688	2000-04	3.5				
600 S COUPE CL (W140)	5987	1992-98	2.5	G270 CDI LUNGO SW	2688	2000-04	4.0				
280 SL (R107)	2746	1974-75	7.5	G400 CDI CORRO TEL/SW	3996	2000-04	4.5				
280 SL (R107)	2746	1975-80	8.0	G400 CDI LUNGO SW	3996	2000-04	5.0				
280 SL (R107)	2746	1980-85	8.5	G500 V8 CORRO TEL/SW	4966	1998-04	6.0				
280 SL C (R107)	2746	1974-81	5.5	G500 V8 LUNGO SW	4966	1998-04	6.5				
300 SL (R107)	2962	1985-89	8.5	G55 AMG	5439	1998-04	7.5				
350 SL (R107)	3499	1971-75	11.0	G55 AMG KOMPRESSOR	5439	2004	10.0				
350 SL (R107)	3499	1975-80	10.0	CL 500 (C215)	4966	1999-04	4.5				
350 SL C (R107)	3499	1971-80	6.0	CL 600 (C215)	5786	1999-04	5.0				
380 SL (R107)	3899	1980-85	11.0	CL 55 AMG (C215)	5439	1999-04	5.5				
380 SL C (R107)	3899	1980-81	5.5	CL 65 AMG (C215)	5980	2003-04	6.0				
420 SL (R107)	4196	1985-89	12.0	C240 V6 (W203)	2597	2000-04	1.3				
450 SL (R107)	4520	1973-75	12.0	C320 V6 (W203)	3199	2000-04	1.5				
450 SL (R107)	4520	1975-80	11.0	C32 AMG (W203)	3199	2000-04	5.0				
450 SL C (R107)	4520	1973-80	6.0	C30 CDI AMG (W203)	2950	2002-04	3.5				
450 SL C S D (C107)	4973-5025	1978-80	7.5	C240 T V6 (W205)	2597	2000-04	1.8				
500 SL C (C107)	4973	1980-81	7.0	C320 T V6 (W205)	3199	2000-04	2.0				
500 SL (R107)	4973	1980-85	12.0	C30 CDI AMG 1 (W205)	2950	2002-04	3.5				
500 SL (R107)	4973	1985-89	13.0	A190 210	1897-2084	2000-04	1.0				
560 SL (R107)	5547	1985-89	14.0	A190 1210 L	1897-2084	2001-04	1.3				
SL 280 V6 (R129)	2799	1998-01	7.0	SL 350 (R230)	3724	2003-04	8.0				

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000	+	-	+
---------	-----------------	------	-------------	---	---	---

CABRIO/COOPER SWORKS 1998 2004 3.5 7.0 10.0

MITSUBISHI GIAPPONE						
GALANT TURBO D	2547	1980-86	0.4	0.8	1.2	
GALANT GALANT TURBO	1597-2350	1983-87	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)	2477-2855	1983-90	1.5	3.0	4.5	
PAJERO 3.0 V6 (I SERIE)	2972	1988-91	2.0	4.0	6.0	
PAJERO T D (II SERIE)	2477-2855	1991-99	2.0	4.0	6.0	
PAJERO 2.4 26 (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 GT 16V (TURBO)	1595	1987-91	0.8	1.5	2.3	
COLT III SERIE (TUTTI I MOD.)	1299-1856	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 CSR V0 VIII	1997	1992-94	5.5	11.0	16.5	
LANCER CSR V0 III/IV	1997	1995-97	6.5	13.0	20.0	
LANCER CSR V0 V/VI/VIEV/VI	1997	1998-02	7.5	15.0	22.5	
LANCER CSR V0 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 (I PININ)	1834	1998-04	1.5	3.0	4.5	
PAJERO (I 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	2855	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)	2972-3200	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

THREEMHEELER (JAP)	980-1096	1919-39	15.0	30.0	45.0
THREEMHEELER (BLACKBURNE)	1098	1930-39	14.0	28.0	42.0
THREEMHEELER (MAYHESS)	990	1934-39	15.0	30.0	45.0
F-4/F-2/F-SUPER THREEM. (FORD E93A)	935-1172	1952-52	12.5	25.0	38.0
4-4 (DAL 1946 4-4) (CLIMAX SPEDAL)	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 100E)	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 100E)	1340	1961-63	13.5	27.0	40.0
4/4 SERIES V (FORD 114E)	1498	1963-68	13.5	27.0	40.0
4/4 1600 (FAT/FORD KENT CWH EFF)	1384-1599	1968-93	15.0	30.0	45.0
4/4 1800 (FORD)	1796	1993-04	16.0	32.0	48.0
PLUS 4 COVLED* (VANG/TROZ/TROZ/TRA)	1997-2138	1954-69	16.5	33.0	50.0
PLUS 4 SUPER SPORTS (TR3/TRA)	1997-2138	1961-68	17.5	35.0	50.0
PLUS 4 (FAU/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 (ROVERS DI CARB)	3528	1976-86	18.0	36.0	54.0
PLUS 8 (ROVERS DI 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 (TRA)	2138	1964-65	17.5	35.0	50.0
AERO 8	4398	2000-04	21.0	42.0	63.0

### MORRIS GRAN BRETAGNA

MINOR BERLINA	847	1929-34	4.5	9.0	13.5
EIGHT BERLINA	988	1935-48	4.0	8.0	12.0
TEN BERLINA	1292-1550	1933-48	3.5	7.0	10.0
OXFORD TORPEDO BERLINA	2062-2513	1927-35	5.0	10.0	15.0
COMELY TORPEDO BERLINA	1938	1931-35	6.0	12.0	18.0
MINOR	988	1948-50	2.8	5.5	8.0
MINOR	988	1951-53	2.5	5.0	7.5
MINOR TRAVELLER	803	1952-56	3.5	7.0	10.0
MINOR CONVERTIBILE	988	1951-52	4.5	9.0	13.5
MINOR	803	1953-56	2.5	5.0	7.5
MINOR CONVERTIBILE	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 CONVERTIBILE	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/ARNA (BERLE TRAV)	1622	1960-70	2.5	4.5	7.0
MINIMINOR	848	1959-64	5.0	10.0	15.0
MINIMINOR	848	1964-67	3.0	6.0	9.0
MINI TRAVELLER LEGNO	848	1961-70	4.0	8.0	12.0
MINI TRAVELLER METALLICA	848	1963-70	3.0	6.0	9.0
MINICOOPER	997	1962-64	7.5	15.0	22.5
MINICOOPER	998	1964-67	6.5	13.0	20.0
MINICOOPER 1000S	1071	1963-64	8.5	17.0	25.0
MINICOOPER S	970	1964-65	10.0	20.0	30.0
MINICOOPER S	1275	1964-67	10.0	20.0	30.0
MINICOOPER MIC	998	1968-69	7.5	15.0	22.5
MINICOOPER S/MC/MIS	1275	1968-70	10.0	20.0	30.0

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000	+	-	+
---------	-----------------	------	-------------	---	---	---

MINI MOXE (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

Z39/Z140	1357-1479	1974-90	0.5	1.0	1.5
Z136/Z137	1357-1479	1974-87	0.4	0.8	1.2
Z41 (ALEKO)	1479-1890	1987-91	0.3	0.5	0.8
ISH Z126	1479	1987-91	0.3	0.5	0.8

### NISSAN GIAPPONE

DAISUN 240Z/26	2395	1969-75	7.0	14.0	21.0
DAISUN 240Z/280 (TUTTE)	2565-2753	1975-78	5.0	10.0	15.0
DAISUN 280 Z/20Z-2	2753	1978-81	4.0	8.0	12.0
PAIROL	2753-3396	1980-95	1.5	3.0	4.5
PAIROL TURBODIESEL	3246	1983-95	1.5	3.0	4.5
SAFARI/PAIROL GR	4169	1988-97	1.8	3.5	5.0
SAFARI/PAIROL GR	4479	1997-99	2.3	4.5	6.5
SAFARI/PAIROL GR	4479	1999-04	3.0	6.0	9.0
SAFARI/PAIROL GR TD	2826-4169	1988-97	1.8	3.5	5.0
SAFARI/PAIROL GR TD	2826-4169	1997-99	2.3	4.5	6.5
SAFARI/PAIROL GR TD	2826-4169	1999-04	3.0	6.0	9.0
200Z/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	2389-2940	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 G15-T	1998	1989-91	1.5	3.0	4.5
SKYLINE G1-R	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 SV (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 (VIII)	583	1958-61	5.8	7.5	11.0
PRINZ 44L	598	1961-75	2.5	5.0	7.5
PRINZ 1000 (USC)	996	1963-75	2.3	4.5	6.5
TIP 110/110 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	1967-75	2.5	5.0	7.5
T200 TT	1177	1968-72	6.0	12.0	18.0
RO 80 (WANKEL 497Z)	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.)	1999-2200	1923-34	50.0	100.0	150.0

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000	+	-	+
---------	-----------------	------	-------------	---	---	---

REKORD CABRIOLET	1492-2239	1967-71	2.0	4.0	6.0
KADETT	1074	1936-37	4.0	8.0	12.0
KADETT/KADETT SPEZIAL	1074	1938-40	3.5	7.0	10.0
KADETT/KADETT A (TUTTI I M.)	995	1962-65	1.8	3.5	5.0
KADETT B (TUTTI I MOD.)	1078-1897	1965-73	1.0	2.0	3.0
KADETT C (TUTTI I MOD.)	995-1196	1973-79	0.8	1.5	2.3
KADETT 1900/2000 GTE	1897-1979	1976-79	5.0	10.0	15.0
KADETT D (TUTTI I MOD.)	993-1584	1979-84	0.5	1.0	1.5
KADETT DIESEL (TUTTI I M.)	1598	1982-84	0.5	1.0	1.5
KADETT GTE					

# QUOTAZIONI

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	+	-	+
FRONTERA II S. (TUTTI MOD.)	2198-3165	1998-04	2.0	4.0	6.0	
MONTEREY	3059-3165	1992-98	1.3	2.5	3.5	
MONTEREY I 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 MOD.)	1796-2198	2000-04	0.8	1.5	2.3	
ASTRA COUPE 2.2 TD	2171	2002-04	0.5	1.0	1.5	
ASTRA CABRIOLET (TUTTI 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	
825 PS	2000	1920-24	5.0	10.0	15.0	
1450 PS	3450	1919-24	6.0	12.0	18.0	
2155 PS	5646	1919-24	9.0	18.0	27.0	
3075 PS	7795	1920-24	10.0	20.0	30.0	
412 PS	951	1924-26	6.0	12.0	18.0	
414 PS	1018	1924-25	5.0	10.0	15.0	
416 PS	1018	1926-28	5.0	10.0	15.0	
420 PS	1018	1929-31	5.0	10.0	15.0	
754 PS	1755	1927-28	4.3	8.5	13.0	
8140 PS	1916	1928-30	4.3	8.5	13.0	
10440 PS (MODELL. B)	2620	1925-29	5.0	10.0	15.0	
1250 PS (MODELL. 90)	5160	1927-28	5.0	10.0	15.0	
1560 PS (MODELL. 100)	3882	1927-28	6.0	12.0	18.0	
1450 PS	3640	1929-30	6.0	12.0	18.0	
1660 PS	4170	1929	6.5	13.0	20.0	
24110 PS REGENT	5972	1928-29	10.0	20.0	30.0	
18 LITER/18 REGENT	1790	1951-53	4.5	9.0	13.5	
1 LITER	995	1935	5.0	10.0	15.0	
12 LITER/REGENT/2 LUG	1193	1935-35	4.0	8.0	12.0	
P4	1075	1935-37	4.0	8.0	12.0	
13 LITER	1288	1934-35	4.0	8.0	12.0	
6	1952	1934-37	5.0	10.0	15.0	
SUPER 6	2475	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	11961-389	1993-94	0.5	1.0	1.5	
(CORSA AD) D (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 C12S	7291	2003-04	100.0	200.0	300.0
ZONDA ROADSTER	7291	2003-04	125.0	250.0	375.0

## PANHARD FRANCIA

4 CILINDRI TORPEDO	3180	1920-29	9.0	18.0	27.0
6 CILINDRI LIMOUSINE	1850-3507	1927-30	12.5	25.0	38.0
6 CILINDRI LIMOUSINE	5004	1930-35	17.5	35.0	50.0
DYNAMIC 130/140/160 BERL.	2516-3834	1935-39	12.5	25.0	38.0
DINA 100/110/120/130	610-854	1947-53	3.0	6.0	9.0
DINA Z CABRIOLET	851	1957-59	5.0	10.0	15.0
DINA Z	851	1955-59	2.8	5.5	8.0
DINA 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 17/17B 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 BIT	848	1963-65	2.8	5.5	8.5
24/24A	848	1964-67	3.0	6.0	9.0
24 B1 (TIGRE)	848	1964-67	3.5	7.0	11.0
24 C COUPE	848	1963-67	5.0	10.0	15.0
24 C1 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

Z 102	2472-3178	1951-58	125.0	250.0	350.0
Z 102 SPIDER	2472-3178	1951-58	175.0	350.0	500.0

## PEKING CINA

B1 212	2445	1971-82	1.0	2.0	3.0
--------	------	---------	-----	-----	-----

## PEUGEOT FRANCIA

5 CV 172 (TUTTI MODELLI)	662-950	1922-29	7.5	15.0	22.5
201 (TUTTI MODELLI)	1122-1465	1929-37	8.0	16.0	24.0
301 (TUTTI MODELLI)	1465	1932-36	7.0	14.0	21.0
401 (TUTTI 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 LÉGERE	1991-2142	1937-40	7.0	14.0	21.0
202 BERLINA	1153	1938-49	5.0	10.0	15.0
302 BERLINA	1758	1936-38	6.0	12.0	18.0
205	1290	1948-60	3.5	7.0	10.0
205 DECAPOTABILE	1290	1948-54	1.0	2.0	3.0
205 FAMILIALE	1290	1948-60	4.5	9.0	13.5
205 COUPE	1290	1952-60	10.0	20.0	30.0

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	+	-	+
205 CABRIOLET	1290	1951-60	22.5	45.0	65.0	
405	1290-1468	1955-66	4.5	9.0	13.5	
405 DIESEL	1816	1960-66	2.0	4.0	6.0	
405 FAMILIALE	1290-1468	1957-62	2.5	5.0	7.5	
405 FAMILIALE D	1816	1960-62	2.3	4.5	6.5	
405 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 CARBINEZ	1618	1962-68	6.0	12.0	18.0	
404 CABRIOLET CARBINEZ	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	
104 212/21Z	954-1124	1973-88	0.5	1.0	1.5	
104 ZS	1540	1975-85	1.3	2.5	3.5	
205 (TUTTI MODELLI)	954-1905	1983-94	1.0	2.0	3.0	
205 DTD (TUTTI 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 9	1905	1987-94	3.0	6.0	9.0	
205 CICI CABRIOLET	1124-1540	1986-95	2.5	5.0	7.5	
205 I 6 CICI CABRIOLET	1580	1986-92	4.0	8.0	12.0	
205 I 9 CICI CABRIOLET	1905	1992-94	4.0	8.0	12.0	
205 TURBO 16	1775	1985-86	45.0	90.0	130.0	
106 (TUTTI MODELLI)	954-1540	1991-94	0.5	1.0	1.5	
106 D (TUTTI MODELLI)	1361	1992-94	0.5	1.0	1.5	
106 RALLYE	1294	1994-96	1.0	2.0	3.0	
106 RALLYE R52RE	1587	1996-98	1.0	2.0	3.0	
106 XSI	1587	1994	0.8	1.5	2.3	
305 BERLINA (TUTTI MODELLI)	1290-1905	1978-88	0.5	1.0	1.5	
305 DIESEL (TUTTI MODELLI)	1548-1905	1979-88	0.5	1.0	1.5	
305 BREAK (TUTTI MODELLI)	1290-1905	1978-89	0.5	1.0	1.5	
305 BREAK DIESEL (TUTTI MOD.)	1548-1905	1979-89	0.5	1.0	1.5	
309 (TUTTI MODELLI)	1118-1905	1985-92	0.5	1.0	1.5	
309 D TURBO (TUTTI MODELLI)	1769-1905	1986-92	0.5	1.0	1.5	
309 GTVGTI 16	1905	1987-92	1.5	3.0	4.5	
405 (TUTTI MODELLI)	1360-1908	1987-94	0.5	1.0	1.5	
405 DIESEL TURBO	1769-1905	1988-94	0.5	1.0	1.5	
405 BREAK (TUTTI MOD.)	1360-1908	1988-94	0.5	1.0	1.5	
405 BREAK D TURBO	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 MODELLI)	1796-2165	1979-92	0.5	1.0	1.5	
505 D TURBO (TUTTI MOD.)	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 S1/TI/STI/GTI	2664-2849	1975-86	2.5	5.0	7.5	
604 GDS/D TURBO/GTD TURBO	2304-2498	1979-86	0.8	1.5	2.3	
605 (TUTTI MODELLI)	1998	1989-94	0.5	1.0	1.5	
605 DTD (TUTTI MODELLI)	2088-2138	1989-94	0.5	1.0	1.5	
605 S1/STI/24	2963-2975	1989-97	0.8	1.5	2.3	
605 2.9 V6 24V	2946	1997-99	0.8	1.5	2.3	
306 (TUTTI 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 DTD	1905	1994	0.5	1.0	1.5	
406 SVT (TURBO)	1998	1996-98	0.5	1.0	1.5	
406 2.9 V6 24V/8V	2946	1996-03	0.8	1.5	2.3	
406 COUPE 202/216V	1998-2300	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 GTVGTI/RC	1997	1999-04	1.0	2.0	3.0	
206 CC	1587-1997	2000-04	1.5	2.5	3.5	
307 CC	1997	2003-04	1.5	3.0	4.5	
806 2.0 Q2 TURBO	1998	1994	0.8	1.5		

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	4	5	6
911 CARRERA TARGA (99S)	3600 5746	1995-97	13.0	26.0	39.0	
911 CARRERA CABRIOLET (99S)	3600 5746	1994-97	15.0	30.0	45.0	
911 CARRERA 4 CABRIOLET (99S)	3600 5746	1994-98	15.0	30.0	45.0	
911 G12 (99S)	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 3600	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 (99S)	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	
924S	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	
944S	2479	1986-87	2.5	5.0	7.5	
944S	2479	1988	3.0	6.0	9.0	
944S2	2990	1989-91	3.5	7.0	10.0	
944S2 CABRIOLET	2990	1989-91	5.0	10.0	15.0	
944 TURBO	2479	1985-88	3.5	7.0	10.0	
944 TURBO	2479	1989-91	4.0	8.0	12.0	
944 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	
928S	4664	1979-86	4.5	9.0	13.5	
928S4	4957	1986-88	5.5	11.0	16.5	
928S4	4957	1988	6.0	12.0	18.0	
928S4 5M	4957	1988-88	5.5	11.0	16.5	
928S4 AUTOMATICA	4957	1989-92	6.0	12.0	18.0	
928GT	4957	1989-92	6.5	13.0	20.0	
928GTS/GTS AUTOMATICA	5397	1992-95	6.0	12.0	18.0	
959	2850	1987-88	12.5	25.0	37.5	
BOXSTER	2480 2687	1996-04	6.0	12.0	18.0	
BOXSTERS	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 G11	3164	1997-98	17.5	35.0	52.5	
911 G13 (996)	3600	1999-01	30.0	60.0	90.0	
911 G13 (996)	3600	2003-04	32.5	65.0	100.0	
911 TURBO 3.6 (996)	3600	2000-04	14.0	28.0	42.0	
911 CARRERA 3.6 (996)	3396	2002-04	11.0	22.0	33.0	
911 CARRERA 4.3 (996)	3396	2002-04	12.0	24.0	36.0	
911 CARRERA 4.5 (996)	3396	2002-04	13.0	26.0	39.0	
911 CARRERA TARGA 3.6 (996)	3396	2002-04	12.5	25.0	37.0	
911 CARRERA CABRIOLET 3.6 (996)	3396	2002-03	13.0	26.0	39.0	
911 G12 (996)	3600	1998-02	45.0	90.0	135.0	
911 G12 (996)	3600	2002-04	50.0	100.0	150.0	
CAVENNE 3.2 V6	3189	2003-04	4.0	8.0	12.0	
CAVENNE 3.4 5 V8	4511	2003-04	5.0	10.0	15.0	
CAVENNE TURBO 4.5 V8	4511	2003-04	7.5	15.0	22.5	
CARRERA GT	5753	2004	150.0	300.0	450.0	

RAYTON FISSORE ITALIA						
MAGNUM 404	1995	1984-88	1.0	2.0	3.0	
MAGNUM 404 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	2395 2500	1991-93	1.0	2.0	3.0	
24 TDBM (MAGNUM)	2443	1988-90	1.0	2.0	3.0	
3.5BMW (MAGNUM)	3430	1988-90	1.5	3.0	4.5	

RELIANT GRAN BRETAGNA						
REGAL (RUM/MVVI)	747	1952-62	2.0	4.0	6.0	
REGAL 3/25	598	1962-68	1.5	3.0	4.5	
REGAL 3/30	701	1968-73	1.8	3.5	5.0	
BUG (BOND)	707-748	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	707-748	1967-73	0.5	1.0	1.5	
REBEL MK WESTA E	707-748	1967-72	0.5	1.0	1.5	
SABRE 4	1703	1961-64	4.0	8.0	12.0	
SABRE 4 CONVERTIBILE	1703	1962-64	5.0	10.0	15.0	
SABRE 6	2553	1964-66	5.0	10.0	15.0	
SABRE 6 CONVERTIBILE	2553	1964-66	6.0	12.0	18.0	
SOMI TARGI SE4	2553	1964-66	4.0	8.0	12.0	
SOMI TARGI SE4/45/48/54/4	2495 2994	1966-70	3.5	7.0	11.0	
SOMI TARGI SE5	2994	1968-75	3.0	6.0	9.0	
SOMI TARGI SE6	2792 2994	1975-86	2.5	5.0	7.5	
SOMI TARGI C	2792	1980-86	3.0	6.0	9.0	
SOMI TARGI S/1/2/3/4/SABRE	1286 1809	1984-94	2.0	4.0	6.0	

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	4	5	6
<b>RENAULT FRANCIA</b>						
10 CV LIMOUSINE	2050	1919-23	6.5	13.0	20.0	
6 CV TORPEDO	950	1922-28	5.0	10.0	15.0	
NN/NINI/NIZ BERLINA	951	1925-29	5.0	10.0	15.0	
PRIM/AQUATRE BERLINA	2120	1931-39	5.0	10.0	15.0	
VIVAQUATRE	2120	1931-39	5.0	10.0	15.0	
MONAQUATRE	1299 4463	1932-35	5.0	10.0	15.0	
JIVAQUATRE	1005	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 2383	1950-55	2.0	4.0	6.0	
DOMAINE/MANOIR/BREAK	2141	1955-60	2.0	4.0	6.0	
JIVAQ/DAUPHIN/EBREAK	845 1005	1951-60	2.0	4.0	6.0	
DAUPHINE	845	1956-65	1.8	3.5	5.5	
DAUPHINE 1095	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/CABRIOLET	845 956	1959-63	3.5	7.0	10.0	
CARAVELLE/CARAVINI/CO/CARAV S	956 1108	1962-67	3.8	7.5	11.3	
CARAVELLE TROO/CABR./SCABR	1108	1963-67	4.0	8.0	12.0	
8/8 MAJOR/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	605	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	1983-89	0.5	1.0	1.5	
9 TURBO	1397	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	1397	1983-89	1.3	2.5	3.5	
12 (TUTTI I MODELLI)	1289	1970-78	0.5	1.0	1.5	
12 GORDINI	1565	1971-74	6.0	12.0	18.0	
14 (TUTTI I MODELLI)	1218 1340	1976-83	0.5	1.0	1.5	
15 (TUTTI I MODELLI)	1289 1565	1971-78	1.0	2.0	3.0	
17/17 (TUTTI I MODELLI)	1565 1647	1971-78	1.3	2.5	3.5	
16 TL/TS	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 (25 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 DTD	1870	1988-94	0.5	1.0	1.5	
19 CHAMADE (TUTTI I MOD.)	1390 1794	1990-94	0.5	1.0	1.5	
19 CHAMADE DTD	1870	1990-94	0.5	1.0	1.5	
19 1.8 16V/6 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/TURBO DIESEL	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 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	
30 DIESEL TURBO	2068	1981-83	0.5	1.0	1.5	
ESPACE	1995	1984-90	0.8	1.5	2.3	
ESPACE TURBO D/1X	2068	1984-90	0.5	1.0	1.5	
ESPACE QUADRA	1995 2165	1988-90	0.5	1.0	1.5	
ESPACE II SERIE	1995 2849	1991-96	0.5	1.0	1.5	
ESPACE II D SERIE	2068	1991-96	0.5	1.0	1.5	

# M QUOTAZIONI

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000
SILVER SPUR LIGHT TURBO	6750	1996-98	<b>13,5</b> <b>27,0</b> 40.0
FLYING SPUR	6750	1994-96	16.0 <b>32,0</b> 48.0
TOURING LUMOUSINE	6750	1991-98	25.0 <b>50,0</b> 75.0
TOURING LUMOUSINE LIGHT TURBO	6750	1996-98	27.5 <b>55,0</b> 80.0
SILVER SERAPH	5379	1998-02	17.5 <b>35,0</b> 50.0
PARK WARD	5379	2000-02	30.0 <b>60,0</b> 90.0
CORNICHE	6750	2000-02	42.5 <b>85,0</b> 125.0
PHANTOM	6749	2003-04	60.0 <b>120,0</b> 180.0

## ROVER GRAN BRETAGNA

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000
H BERLINA LUMOUSINE	1577/1901	1933-40	6.0 <b>12,0</b> 18.0
16 BERLINA LUMOUSINE	2025/2147	1933-40	6.0 <b>12,0</b> 18.0
20 BERLINA LUMOUSINE	2512/2565	1933-40	6.0 <b>12,0</b> 18.0
P50	1595	1948-49	3.5 <b>7,0</b> 10.0
P375	2103	1948-49	4.0 <b>8,0</b> 12.0
P460	1997	1953-59	4.0 <b>8,0</b> 12.0
P475	2105	1949-54	4.3 <b>8,5</b> 13.0
P475	2230	1954-56	4.0 <b>8,0</b> 12.0
P480	2286	1959-62	3.5 <b>7,0</b> 10.0
P490	2638	1953-59	3.8 <b>7,5</b> 11.0
P495	2625	1962-64	3.8 <b>7,5</b> 11.0
P4100	2625	1959-62	4.0 <b>8,0</b> 12.0
P4105	2638	1956-59	4.0 <b>8,0</b> 12.0
P4110	2625	1962-64	4.5 <b>9,0</b> 13.5
P53 LITRI	2995	1958-62	4.0 <b>8,0</b> 12.0
P53 LITRI M2	2995	1962-65	4.0 <b>8,0</b> 12.0
P53 LITRI M2 COUPE	2995	1963-65	5.0 <b>10,0</b> 15.0
P53 LITRI M3	2995	1965-67	4.0 <b>8,0</b> 12.0
P53 LITRI M3 COUPE	2995	1965-67	5.0 <b>10,0</b> 15.0
P535 LITRI V8	3532	1967-73	5.0 <b>10,0</b> 15.0
P535 LITRI V8 COUPE	3532	1967-73	5.5 <b>11,0</b> 16.5
P6200 SC	1978	1963-76	2.3 <b>4,5</b> 6.5
P6200 TC	1978	1967-76	2.5 <b>5,0</b> 7.5
P63500 V8 AUTOMATICA VBS	3528/3532	1968-76	3.5 <b>7,0</b> 10.0
P62200 SC TC	2205	1974-76	2.5 <b>5,0</b> 7.5
MINI (TUTTI I MODELLI)	9981/275	1989-00	1.5 <b>3,0</b> 4.5
MINI BRITISH OPEN CLASSIC	1275	1992-96	2.0 <b>4,0</b> 6.0
MINI COOPER	1275	1990-00	2.5 <b>5,0</b> 7.5
MINI COOPER SPORTS PACK	1275	1997-00	3.0 <b>6,0</b> 9.0
MINI CABRIOLET	1275	1991-96	4.0 <b>8,0</b> 12.0
100 (TUTTI I MODELLI)	1113/1396	1990-94	0.5 <b>1,0</b> 1.5
114 GT V6 CIA	1396	1990-97	0.8 <b>1,5</b> 2.3
100 1.4 GTI 16V	1396	1990-94	0.8 <b>1,5</b> 2.3
111/114 CABRIOLET	1113/1396	1993-96	1.0 <b>2,0</b> 3.0
23276	1342/1598	1984-89	0.4 <b>0,8</b> 1.2
2000 (SDI)	1994	1982-86	0.5 <b>1,0</b> 1.5
2300 (2300S) (SDI)	2350	1977-86	0.5 <b>1,0</b> 1.5
2600 (2600S) (SDI)	2597	1977-86	0.8 <b>1,5</b> 2.3
3500 (SDI)	3528	1977-82	1.0 <b>2,0</b> 3.0
3500 W83CE (SDI)	3528	1978-82	1.0 <b>2,0</b> 3.0
3500 WANDEN PLAS (SDI)	3528/3532	1980-86	1.3 <b>2,5</b> 3.5
3500 WIT ESSE (SDI)	3528/3532	1982-86	1.3 <b>2,5</b> 3.5
2400 SD TURBO (SDI)	2393	1982-86	0.5 <b>1,0</b> 1.5
820/825	1996/2494	1986-92	0.5 <b>1,0</b> 1.5
827 (SILVER) STERLING VITESSE	2675	1988-92	0.5 <b>1,0</b> 1.5
827 (SILVER) BACK VITESSE	2675	1988-92	0.8 <b>1,5</b> 2.3
214 (SILVER) ES3 16V	1396	1989-94	0.5 <b>1,0</b> 1.5
216 (SILVER) 116V	1590	1989-94	0.5 <b>1,0</b> 1.5
216 GT 16V TWIN CAM	1590	1991-94	0.8 <b>1,5</b> 2.3
218 DIESEL TURBO	1769/1905	1993-94	0.5 <b>1,0</b> 1.5
216 16V COUPE COUPE	1590/1995	1992-98	0.8 <b>1,5</b> 2.3
220 TURBO 16V COUPE	1994	1992-96	1.0 <b>2,0</b> 3.0
214/216 16V CABRIOLET	1396/1590	1992-98	1.0 <b>2,0</b> 3.0
820 T COUPE TURBO COUPE T (CV6)	1994	1992-98	1.3 <b>2,5</b> 3.5
827 V62 4V COUPE (CV6)	2675	1992-96	1.0 <b>2,0</b> 3.0
800 25 V6 24V COUPE (CV6)	2497	1996-98	1.0 <b>2,0</b> 3.0
825 COUPE TD (CV6)	2500	1992-97	1.0 <b>2,0</b> 3.0
820 16V/16V TURBO (CV6)	1994	1992-94	0.5 <b>1,0</b> 1.5
827 V62 4V (CV6)	2675	1992-96	0.5 <b>1,0</b> 1.5
800 25 V6 24V (CV6)	2497	1996-98	0.5 <b>1,0</b> 1.5
7525 V62 4V	2497	1998-03	0.8 <b>1,5</b> 2.3
7525 V62 4V ES1ATE	2497	2001-03	1.0 <b>2,0</b> 3.0
75 V8 (B SERIE)	4601	2004	2.5 <b>5,0</b> 7.5
414 (SILVER) 16V	1396	1990-94	0.5 <b>1,0</b> 1.5
416 (SILVER) 16V	1590	1990-94	0.5 <b>1,0</b> 1.5
418 DIESEL TURBO	1769/1905	1993-94	0.5 <b>1,0</b> 1.5
620 (TUTTI I MODELLI)	1996/2259	1993-94	0.5 <b>1,0</b> 1.5
620 TI	1994	1994	0.8 <b>1,5</b> 2.3
620 TD	1994	1994	0.5 <b>1,0</b> 1.5
7525 V62 4V (II S)	2497	2004	1.0 <b>2,0</b> 3.0
7525 V62 4V ES1ATE (II S)	2497	2004	1.3 <b>2,5</b> 3.5

## SAAB SVEZIA

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000
92	764	1950-52	4.0 <b>8,0</b> 12.0
92B	764	1953-56	3.0 <b>6,0</b> 9.0
95	748	1956-57	2.5 <b>5,0</b> 7.5
95B	748	1958-60	2.3 <b>4,5</b> 6.5
95 SW	841	1960-68	2.5 <b>5,0</b> 7.5
95 V4 SW	1498	1967-78	2.3 <b>4,5</b> 6.5
96	841	1960-68	2.0 <b>4,0</b> 6.0
96 V4	1498	1967-80	1.8 <b>3,5</b> 5.0

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000
750 GRAN TURISMO	748	1958-59	4.0 <b>8,0</b> 12.0
SONETTI IV 4	1498	1967-69	4.0 <b>8,0</b> 12.0
SONETTI III	1698	1970-74	4.0 <b>8,0</b> 12.0
99 (TUTTI I MODELLI)	1985	1971-80	0.8 <b>1,5</b> 2.3
99 EMS	1985	1976-80	1.0 <b>2,0</b> 3.0
99 TURBO	1985	1977-78	2.0 <b>4,0</b> 6.0
900 (TUTTI I MODELLI)	1985/2119	1978-93	0.5 <b>1,0</b> 1.5
900 TURBO (TUTTI I MODELLI)	1985	1978-86	1.8 <b>3,5</b> 5.0
900 TURBO (TUTTI I MODELLI)	1985	1987-93	1.3 <b>2,5</b> 3.5
900 TURBO 16 (TUTTI I MODELLI)	1985	1988-93	1.5 <b>3,0</b> 4.5
900 TURBO 16 CABRIOLET	1985	1985-93	2.5 <b>5,0</b> 7.5
900 II SERIE (TUTTI I MODELLI)	1985/2498	1993-94	0.8 <b>1,5</b> 2.3
900 TURBO 16 II S (TUTTI I MODELLI)	1985/2498	1993-97	1.3 <b>2,5</b> 3.5
900 TURBO 16 CABRIOLET II S	1985/2498	1994-97	2.5 <b>5,0</b> 7.5
9000 TURBO 16 V (CDS 0 V6)	1985/2962	1985-97	0.5 <b>1,0</b> 1.5
9000 TURBO 16 V (4 PORTE)	1985/2290	1988-96	0.5 <b>1,0</b> 1.5
9 53 0 V6 24V AERO	2962	1997-03	1.0 <b>2,0</b> 3.0
9 52 3 TURBO AERO	2290	1999-04	1.0 <b>2,0</b> 3.0
9 53 0 V6 24V WAGON AERO	2962	1998-03	1.3 <b>2,5</b> 3.5
9 52 3 TURBO AERO WAGON	2290	1999-04	1.3 <b>2,5</b> 3.5
9 33 P TURBO AERO	1985	1998-02	0.5 <b>1,0</b> 1.5
9 32 3 TURBO VIGGEN	2290	1999-02	1.0 <b>2,0</b> 3.0
9 3 CABRIOLET AERO	1985/2290	1998-02	2.0 <b>4,0</b> 6.0
9 3 CABRIOLET VIGGEN	2290	1999-02	2.5 <b>5,0</b> 7.5
9 32 0 TURBO AERO (II S)	1998	2002-04	1.0 <b>2,0</b> 3.0
9 32 0 TURBO CABRIOLET (II S)	1998	2003-04	3.0 <b>6,0</b> 9.0

## SAMAS ITALIA

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000
YETI	843/905	1968-73	3.3 <b>6,5</b> 10.0

## SEAT SPAGNA

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000
MARABELLA	843/905	1982-93	0.5 <b>1,0</b> 1.5
FURA	903/1438	1982-93	0.4 <b>0,8</b> 1.2
IBIZA (TUTTI I MODELLI)	903/1675	1984-93	0.5 <b>1,0</b> 1.5
IBIZA DIESEL	1714	1984-92	0.4 <b>0,8</b> 1.2
IBIZA II SERIE (TUTTI I MOD.)	1043/1994	1993-94	0.5 <b>1,0</b> 1.5
IBIZA II SERIE DTD (TUTTI I MOD.)	1896	1993-94	0.5 <b>1,0</b> 1.5
RONDA	1193/1995	1979-86	0.4 <b>0,8</b> 1.2
RONDA DIESEL	1714	1980-86	0.3 <b>0,5</b> 0.8
MALAGA	1193/1461	1985-91	0.3 <b>0,5</b> 0.8
MALAGA DIESEL	1714	1985-91	0.3 <b>0,5</b> 0.8
IBIZA GTI (CUPRA)	1994	1993-99	0.8 <b>1,5</b> 2.3
IBIZA GTI (CUPRA)	1781	1999-01	0.8 <b>1,5</b> 2.3
IBIZA FR	1781	2004	0.8 <b>1,5</b> 2.3
TOLEDO	1595/1994	1991-94	0.4 <b>0,8</b> 1.2
TOLEDO TD	1896	1991-94	0.4 <b>0,8</b> 1.2
CORDOBA (TUTTI I MODELLI)	1391/1994	1993-94	0.5 <b>1,0</b> 1.5
CORDOBA TD	1896	1993-94	0.5 <b>1,0</b> 1.5
LEON 1.8 TURBO (CUPRA) 28 V6	1781/2791	2000-04	1.0 <b>2,0</b> 3.0

## SIATA ITALIA

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000
208 CS	1996	1952-54	150.0 <b>300,0</b> 450.0
600	635	1956-60	5.0 <b>10,0</b> 15.0
1500 TS	1481	1962-66	3.5 <b>7,0</b> 11.0
1500 TS COUPE MICHELOTTI	1481	1962-64	4.0 <b>8,0</b> 12.0
1600 TS COUPE MICHELOTTI	1587	1964-66	4.0 <b>8,0</b> 12.0
SPRING 850 SPIDER	845	1967-70	5.0 <b>10,0</b> 15.0

## SIMCA/TALBOT FRANCIA

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000
6 CV BERLINA	995	1935-37	6.0 <b>12,0</b> 18.0
6 CV CABRIOLET	995	1935-37	7.5 <b>15,0</b> 22.5
5 (S CV)	569	1936-48	4.0 <b>8,0</b> 12.0
81100 BERLINA	1089	1938-49	4.5 <b>9,0</b> 13.5
ARONDE 9	1221	1951-55	2.0 <b>4,0</b> 6.0
ARONDE (TUTTI I MODELLI)	1290	1956-64	2.3 <b>4,5</b> 6.5
ARONDE PLEIN CIEL COUPE	1290	1957-62	2.8 <b>5,5</b> 8.0
ARONDE OCEANE CABRIOLET	1290	1957-62	3.8 <b>7,5</b> 12.0
VEDETTE (TUTTI I MODELLI)	2351	1955-62	2.8 <b>5,5</b> 8.0
ARIANE (TUTTI I MODELLI)	1290/2351	1957-63	2.3 <b>4,5</b> 6.5
1000 (TUTTI I MODELLI)	777/1118	1961-72	1.0 <b>2,0</b> 3.0
1000 COUPE BERTONE	944	1962-67	3.5 <b>7,0</b> 10.0
1200 S COUPE	1204	1967-71	4.0 <b>8,0</b> 12.0
1000 (TUTTI I MODELLI)	997/1118	1973-78	0.8 <b>1,5</b> 2.3
1000 RALLYE	1118	1970-71	3.0 <b>6,0</b> 9.0
1000 RALLYE 1	1294	1972-76	4.0 <b>8,0</b> 12.0
1000 RALLYE 2	1294	1972-77	4.5 <b>9,0</b> 13.5
1300/1500	1290/1475	1963-66	1.0 <b>2,0</b> 3.0
1300/1500 CANADA BREAK	1290/1475	1965-66	1.3 <b>2,5</b> 3.5
1301/1501	1290/1475	1967-76	0.8 <b>1,5</b> 2.3
1301/1501 CANADA BREAK	1290/1475	1967-76	1.0 <b>2,0</b> 3.0
1100 (TUTTI I MODELLI)	944/1294	1967-82	0.5 <b>1,0</b> 1.5
1100 BREAK (TUTTI I MOD.)	944/1294	1968-80	0.5 <b>1,0</b> 1.5
1100 TI	1294	1974-78	0.8 <b>1,5</b> 2.3
CHRYSLER 160/800/1200 LITRI	1639/1981	1971-79	0.5 <b>1,0</b> 1.5
HORIZON (TUTTI I MODELLI)	1118/1442	1977-86	0.5 <b>1,0</b> 1.5
HORIZON LINEO	1905	1983-86	0.5 <b>1,0</b> 1.5
1307/1			

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000
FORESTER (TUTTI MOD.)	1994-2457	1997-02	0.8 1.5 2.3
FORESTER TURBO (II SERIE)	1994	2002-04	1.3 2.5 3.5
M80	758	1992-93	0.4 0.8 1.2

## SUNBEAM GRAN BRETAGNA

16/40	3016	1919-24	14.0 28.0 42.0
24/2480/2470	4524	1919-24	16.0 32.0 48.0
14	1954	1921-24	5.0 10.0 15.0
12	1598	1924-26	5.0 10.0 15.0
14/40	2120	1924-27	6.0 12.0 18.0
16/50	2540	1924	14.0 28.0 42.0
20/60	3181	1924-27	15.0 30.0 45.0
5 LITRE	2966	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	30.0 60.0 90.0
20	2194-2966	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
5 LITRE	3181	1935-40	10.0 20.0 30.0
4 LITRE	4086	1935-40	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
ZLITRE SALOON	1944	1939-48	5.0 10.0 15.0
ZLITRE 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 IPO/MK IIA	1944-2267	1948-54	5.0 10.0 15.0
90/90 MK IPO/MK IIA DHC	1944-2267	1948-54	6.0 12.0 18.0
MK I/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 I/MK III	2267	1955-55	7.5 15.0 22.5
RAPER	1390	1955-58	2.8 5.5 8.5
RAPER I/MK IIA	1494-1592	1958-63	3.0 6.0 9.0
RAPER I/MK IIA CONVERTIBILE	1494-1592	1958-63	4.0 8.0 12.0
RAPER I/MK IIA	1592-1725	1963-67	3.3 6.5 10.0
NEW RAPER	1725	1967-76	1.5 3.0 4.5
RAPER RH 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 I/II/III/IV	1592-1725	1960-68	6.0 12.0 18.0
TIGER 260	4061	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	1970-75	1.8 3.5 5.0
L10	539	1970-80	1.5 3.0 4.5
L10	797	1975-80	1.8 3.5 5.0
SJ 4 (I) 435 AMURAI	657-1324	1981-04	1.8 3.5 5.0
VITARA/VITARA TD	1590-1998	1988-98	1.0 2.0 3.0
VITARA WAGON/MAGION TD	1590-1998	1991-98	1.3 2.5 3.5
X90	1590	1996-00	2.0 4.0 6.0
GRAND VITARA (TUTTI I MOD.)	1590-2757	1998-04	1.5 3.0 4.5
JIMNY/JIMNY CABRIOLET	1298	1998-04	1.8 3.5 5.0
SWIFT CABRIOLET	1298	1992-94	0.8 1.5 2.3
BALENO (TUTTI I MODELLI)	1299-1590	1994	0.5 1.0 1.5

## TALBOT LAGO FRANCIA

SPECIAL COUPE	3996	1956-59	65.0 130.0 200.0
SPECIAL CABRIOLET	3996	1956-59	75.0 150.0 225.0
SS COUPE	3996	1957-59	75.0 150.0 225.0
SS CABRIOLET	3996	1957-59	90.0 180.0 270.0
T26RC/ORD	4482	1946-55	20.0 40.0 60.0
T26GS GRAND SPORT	4482	1948-53	27.5 55.0 85.0
T26GS GRAND SPORT	4482	1953-55	30.0 60.0 90.0
T14 IS 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 TI	1592	1979-81	2.0 4.0 6.0
SUNBEAM LOTUS	2174	1979-81	7.5 15.0 22.0

## TOYOTA GIAPPONE

FJ40	3878	1960-70	3.5 7.0 10.0
FJ40J/FJ42H/FJ45	2977-3878	1971-79	2.5 5.0 7.5
FJ55 SW	3878	1967-70	2.8 5.5 8.0
FJ55 SW	2977-3878	1971-79	2.3 4.5 6.5
FJ60 SW	3431-4228	1980-82	2.3 4.5 6.5
LAND CRUISER SW FJ4U	3935-5960	1983-86	2.5 5.0 7.5
H/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 III	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 J	2694-3378	1996-03	2.5 5.0 7.5

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000
---------	-----------------	------	------------

LAND CRUISER J9 TD	2982	1996-03	2.0 4.0 6.0
4 RUNNER	2366-2938	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/5P PICABRIO	1998	1994-00	1.0 2.0 3.0
CELICA/V SERIE	1587-1998	1985-89	0.8 1.5 2.3
CELICA CABRIOLET IV SERIE	1998	1986-89	1.5 3.0 4.5
CELICA TURBO 4WD IV SERIE	1998	1986-89	1.8 3.5 5.0
CELICA 1.6/2.0/2.0 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 Z0 TURBO 1.6V 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	1998-2164	1992-99	1.5 3.0 4.5
MR2 IV SERIE	1794	1999-04	1.5 3.0 4.5
SUPRA 2.0 24V	1998	1988-91	0.8 1.5 2.3
SUPRA 2.0 25 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 VIII 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 ESW (TUTTI I MODELLI)	1587-1998	1993	0.5 1.0 1.5
CAMRY 3.0 V6 2.4V/SV	2997	1993-94	0.8 1.5 2.3
PREVIA	2438	1990-94	0.8 1.5 2.3
PREVIA TD	2184	1992-94	0.5 1.0 1.5
LAND CRUISER 300 3P/5P	2694-3956	2003-04	2.8 5.5 8.0
LAND CRUISER 300 TD 3P/5P	2982	2003-04	2.0 4.0 6.0
CELICA V/SERIE (TUTTI I MODELLI)	1782-1998	1993-99	1.0 2.0 3.0
CELICA CABRIOLET V SERIE	1998	1993-99	1.8 3.5 5.0
CELICA Z0 TURBO 1.6V GT FOUR 4WD VIS.	1998	1993-99	3.0 6.0 9.0
PROLUS VBRD	1496	2003-04	1.0 2.0 3.0

## TRIUMPH GRAN BRETAGNA

1020	1393	1923-25	5.0 10.0 15.0
1335	1875	1925-27	6.0 12.0 18.0
15	2170	1927-30	6.0 12.0 18.0
SUPER 7	747	1928-29	4.0 8.0 12.0
SUPER 8	852	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
120/65 CORPION	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 (6-6/6) SALOON COUPE	1476-1991	1934-35	9.0 18.0 27.0
GLORIA SIX (6-6/6) TOURER/DHC	1476-1991	1934-35	15.0 30.0 45.0
DOLOMITE VITTESSE SALOON	1496-1991	1937-39	9.0 18.0 27.0
DOLOMITE 8 ROADSTER	1990	1934	50.0 100.0 150.0
DOLOMITE 1640 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
MAVFLOWER	1247	1949-53	4.5 9.0 13.5
MAVFLOWER DHC	1247	1949-53	6.5 13.0 20.0
HERALD	948-1147	1959-70	2.0 4.0 6.0
HERALD COUPE	948-1147	1959-64	2.5 5.0 7.5
HERALD CONVERTIBILE	948-1147	1961-71	4.0 8.0 12.0
VITESSE	1596-1998	1962-71	2.5 5.0 7.5
VITESSE CONVERTIBILE	1596-1998	1962-71	4.0 8.0 12.0
TR2	1991	1953-55	17.5 35.0 50.0
TR3	1991	1955-58	16.5 33.0 48.0
TR5A	1991	1957-61	17.5 35.0 50.0
TR5B	1991	1962	17.5 35.0 50.0
ITALIA	1991	1960-61	20.0 40.0 60.0
TR4	2138	1961-65	14.0 28.0 42.0
TR4 AIRS	2138	1965-67	14.0 28.0 42.0
TR5 PL	2498	1967-68	19.0 38.0 57.0
TR250	2498	1967-68	13.5 27.0 40.0
TR6 PL	2498	1969-75	11.0 22.0 33.0
2000 MK I/MK IIC	1998	1963-77	2.0 4.0 6.0
Z500 MK IIC	2498	1968-77	2.5 5.0 7.5
SPITFIRE 4	1147	1962-64	5.0 10.0 15.0
SPITFIRE MK I	1147	1964-67	4.0 8.0 12.0
SPITFIRE MK II	1286	1967-70	4.5 9.0 11.5
SPITFIRE MK IV	1286	1970-74	3.5 7.0 11.0
SPITFIRE 1500	1493	1974-80	4.0 8.0 12.0
SPAG	2997	1970-77	7.5 15.0 22.5
G16 COUPE MK I	1998	1966-68	6.5 13.0 20.0
G16 COUPE MK II	1998	1968-70	4.5 9.0 13.5
G16 COUPE MK III	1998	1971-75	6.0 12.0 18.0
TOLEDO	1296-1493	1970-76	1.5 3.0 4.5
1500/1500 TC	1296	1966-70	1.3 2.5 4.0
1500/1500 TC	1493	1970-76	1.5 3.0 4.5

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000
---------	-----------------	------	------------

DOLOMITE 1300/1500/1850 HL	1296-1854	1972-80	2.0 4.0 6.0
DOLOMITE SPRINT	1998	1973-79	3.5 7.0 10.0
TR7 COUPE	1998	1976-81	2.8 5.5 8.0
TR7 SPIDER	1998	1980-82	3.5 7.0 10.0
ACCLAM (TUTTI I MODELLI)	1335	1980-84	0.4 0.8 1.2

## TVR GRAN BRETAGNA

GRANTURA	1588-1798	1958-66	8.0 16.0 24.0
GRIFFITH	4727	1962-67	12.5 25.0 38.0
VIXEN	1598-1798	1967-70	7.0 14.0 21.0
TUSCAN	2994-4727	1968-71	10.0 20.0 30.0
TASMIN	1993-2792	1980-88	8.0 16.0 24.0
280/350/500/400/420/450	2792-4441	1980-91	9.0 18.0 27.0
SCONVERTIBLES/52C	2792-2935	1986-90	8.5 17.0 25.0
SPEED EIGHT	3947	1989-91	9.0 18.0 27.0

# QUOTAZIONI

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000			
VENTURI FRANCIA						
VENTURI	2450-2849	1986-93	6.0	120	18.0	
VENTURI CABRIOLET	2450-2849	1988-93	7.5	15.0	22.5	
ATLANTIQUE/300/400GT	2946-2975	1994-01	6.0	120	18.0	

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000			
VOLKSWAGEN GERMANIA						
TYP 82 KUBELWAGEN	985-1151	1940-45	12.5	25.0	38.0	
TYP 82 EP25S	985-1151	1941-45	14.0	28.0	42.0	
TYP 87 KOMMANDEURWAGEN	1151	1941-44	15.0	30.0	45.0	
TYP 166 SCHWIMMWAGEN	1151	1942-44	16.0	32.0	48.0	
MAGGOLINO (LUN. DUE VEIRINI)	1151	1946-53	10.0	20.0	30.0	
MAGGOLINO (LUNOTTO OVALE)	1192	1953-57	6.0	12.0	18.0	
MAGGOLINO 1200	1192	1957-64	4.0	8.0	12.0	
MAGGOLINO 1200	1192	1964-67	3.5	7.0	10.0	
MAGGOLINO 1300/1500	1285-1493	1965-67	3.5	7.0	10.0	
MAGGOLINO 1300/1500	1285-1493	1967-70	2.8	5.5	8.0	
MAGGOLINO CABR. HEIMMÜLLER	1151	1949-53	25.0	50.0	75.0	
MAGGOLINO CABR. KARMANN	1151	1951-52	15.0	30.0	45.0	
MAGGOLINO CABR. KARMANN	1192	1952-57	11.0	22.0	33.0	
MAGGOLINO CABR. KARMANN	1192-1285	1957-67	7.5	15.0	22.5	
MAGGOLINO CABR. KARMANN	1192-1285	1967-70	5.0	10.0	15.0	
MAGGOLINO CABR. KARMANN	1493	1966-67	6.5	13.0	20.0	
MAGGOLINO CABR. KARMANN	1493	1967-70	5.5	11.0	16.5	
1500/1500S	1493	1961-65	1.5	3.0	4.5	
1500/1500 S/1600 VARIANT	1493-1584	1962-73	1.5	3.0	4.5	
1800 L/TL	1584	1965-73	1.8	3.5	5.5	
411/412 (TUTTI I MODELLI)	1679-1795	1968-74	0.8	1.5	2.3	
KARMANN GHIA COUPE	1192	1955-66	7.5	15.0	22.5	
KARMANN GHIA COUPE	1285-1584	1966-74	4.5	9.0	13.5	
KARMANN GHIA SL 6 TYP 34	1493-1584	1961-69	4.0	8.0	12.0	
KARMANN GHIA CABRIOLET	1192	1957-66	12.5	25.0	35.0	
KARMANN GHIA CABRIOLET	1285-1584	1966-74	9.0	18.0	27.0	
MAGGOLINO	1192	1968-78	2.5	5.0	7.5	
MAGGOLONE 1302/1303	1192-1584	1970-75	2.0	4.0	6.0	
MAGGOLONE CABR. 1302/1303	1192-1584	1970-80	4.0	8.0	12.0	
MAGGOLINO MEXICO	1192-1584	1978-91	1.8	3.5	5.0	
PESCADORA TYP 181	1493-1584	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.)	895-1093	1975-81	0.5	1.0	1.5	
POLO II SERIE (TUTTI I MOD.)	1045-1272	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.)	1045-1272	1982-90	0.5	1.0	1.5	
POLO II SERIE MODEL YEAR '91	1045-1272	1990-94	0.5	1.0	1.5	
POLO II SERIE MODEL YEAR '91	1391	1990-94	0.5	1.0	1.5	
POLO COUPE MODEL YEAR '91	1045-1272	1990-94	0.5	1.0	1.5	
POLO COUPE G40	1272	1985-94	1.0	2.0	3.0	
DERBY I SERIE (TUTTI I MOD.)	895-1093	1976-81	0.4	0.8	1.2	
DERBY II SERIE (TUTTI I MOD.)	1045-1272	1981-88	0.3	0.5	0.8	
GOLF I SERIE (TUTTI I MOD.)	1095-1457	1974-81	0.8	1.5	2.3	
GOLF I SERIE (TUTTI I MOD.)	1095-1457	1981-83	0.5	1.0	1.5	
GOLF DIESEL I SERIE	1471-1588	1976-83	0.5	1.0	1.5	
GOLF GTD I SERIE	1588	1982-83	1.3	2.5	3.5	
GOLF GTI 4 MARCE 1600	1588	1976-78	3.0	6.0	9.0	
GOLF GTI 5 MARCE 1600	1588	1978-82	2.5	5.0	7.5	
GOLF GTI 1800	1781	1982-83	2.3	4.5	6.5	
GOLF CABRIOLET (TUTTI I MOD.)	1095-1781	1979-87	1.3	2.5	4.0	
GOLF CABRIOLET (TUTTI I MOD.)	1595-1781	1987-93	1.3	2.5	4.0	
GOLF I SERIE (TUTTI I MOD.)	1272-1781	1983-92	0.5	1.0	1.5	
GOLF I 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 16V	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 GTD	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 GTD	1896	1993-94	0.5	1.0	1.5	
GOLF III GTI 16V	1984	1991-97	0.8	1.5	2.3	
GOLF III 2.8 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	
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 GTI I SERIE	1588-1781	1979-83	0.5	1.0	1.5	
JETTA I SERIE (TUTTI I MOD.)	1272-1781	1984-92	0.4	0.8	1.2	
JETTA I SERIE DIESEL	1588	1984-91	0.3	0.5	0.8	
JETTA I SERIE TURBODIESEL	1588	1984-92	0.3	0.5	0.8	
JETTA I SERIE SYNCRO	1781	1986-91	0.4	0.8	1.2	
JETTA I SERIE GTI 16V	1781	1987-91	0.4	0.8	1.2	
TYP 185 LTLS	1714	1979-82	3.5	7.0	11.0	

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000			
VOLKSWAGEN PORSCH GERMANIA						
SCIROCCO I SERIE	1095-1457	1974-81	0.8	1.5	2.3	
SCIROCCO GTI SERIE	1588	1977-81	2.0	4.0	6.0	
SCIROCCO II SERIE	1272-1588	1981-90	0.8	1.5	2.3	
SCIROCCO GULF/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 I SERIE (TUTTI I MOD.)	1272-2226	1981-88	0.5	1.0	1.5	
PASSATI I S. VAR (TUTTI I MOD.)	1588	1981-88	0.5	1.0	1.5	
PASSATI I S. DTD VARIANT	1588	1981-88	0.5	1.0	1.5	
PASSATI II SERIE (TUTTI I MOD.)	1595-1994	1988-94	0.5	1.0	1.5	
PASSATI II SERIE D/TURBO	1588-1896	1988-94	0.5	1.0	1.5	
PASSATI II SERIE VAR. (TUTTI I M.)	1595-1994	1988-94	0.5	1.0	1.5	
PASSATI II 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 1.8/2.0/1.6V	1781-1994	1988-94	0.8	1.5	2.3	
CORRADO 1.8 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.)	1598-1994	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	
NEWBEETLE	1390-1994	1998-04	1.3	2.5	3.5	
NEWBEETLE 2.3 V5	2524	2000-04	1.8	3.5	5.0	
NEWBEETLE RSI	3189	2000-02	5.0	10.0	15.0	
LUPOGTI	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	
PASSAT V S. 23 V5 SYNCRO	2324-2327	1997-02	0.5	1.0	1.5	
PASSAT V S. 28 V6 30V	2771	1996-04	0.8	1.5	2.3	
PASSAT V S. 23 V5 VAR SYNCRO	2324-2327	1997-02	0.8	1.5	2.3	
PASSAT V S. 28 V6 VAR VARIANT	2771	1997-04	0.8	1.5	2.3	
PASSAT V SERIE 4.0 WB	3999	2001-04	1.5	3.0	4.5	
PASSAT V SERIE 4.0 WB VARIANT	3999	2001-04	1.5	3.0	4.5	
PHAEON 3.2 V6	3189	2002-04	2.0	4.0	6.0	
PHAEON 4.2 V8	4172	2003-04	2.5	5.0	7.5	
PHAEON 6.0 W12	5998	2002-04	3.0	6.0	9.0	
PHAEON 5.0 V10 TD	4921	2002-04	2.0	4.0	6.0	
NEWBEETLE CABRIOLET 1.4/1.6	1390-1595	2003-04	2.0	4.0	6.0	
NEWBEETLE CABRIOLET 1.8/1.20	1781-1994	2003-04	2.5	5.0	7.5	
TOUAREG 5.2 V6	5189	2002-04	2.5	5.0	7.5	
TOUAREG 4.2 V8	4172	2002-04	3.0	6.0	9.0	
TOUAREG 2.5 RS TDI	2461	2002-04	1.8	3.5	5.0	
TOUAREG 5.0 V10 TDI	4921	2002-04	2.5	4.5	6.5	

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000			
VOLVO SVEZIA						
OV4	1944	1926-29	12.5	25.0	38.0	
PV 4	1944	1927-29	12.5	25.0	38.0	
PV 65(0/65)/65/285/65/65/65	3010-3266	1929-34	7.5	15.0	22.5	
PV 65(66/57)/65/86/59	3670	1935-37	7.5	15.0	22.5	
PV 36-CARDICA+	3670	1935-38	7.5	15.0	22.5	
PV 51(S2)/51(S4)/51(S6)	3670	1936-45	7.5	15.0	22.5	
PV 60/61	3670	1942-50	6.0	12.0	18.0	
PV 444 (TUTTI I MODELLI)	1414-1583	1944-58	5.0	10.0	15.0	
PV 445 DUETT	1414	1956-57	12.5	25.0	38.0	
PV 544	1583/1778	1958-65	4.0	8.0	12.0	
TP 21	3650	1956-59	4.0	8.0	12.0	
LAPLANDER	1778-1990	1959-76	5			

# QUOTAZIONI VEICOLI INDUSTRIALI E COMMERCIALI

Le quotazioni si riferiscono a veicoli originali, completi in ogni parte, in condizioni d'uso normali e dignitose e, se previsto, con cassone fisso originale o coevo al veicolo. Ogni difetto sostanziale (mancanza

dell'allestimento, motore non originale, necessità di profondo restauro) ne diminuisce la quotazione; un restauro totale o parziale già effettuato la aumenta. Allestimenti diversi dal cassone ma di grande serie (cisterne, furgoni)

non variano la quotazione; il cassone ribaltabile non originale la diminuisce. Gli allestimenti speciali come bisarche, uffici mobili e simili sono da valutare caso per caso. Vengono quotati soltanto i veicoli ancora esistenti

in un numero di esemplari tale da garantire un minimo volume di compravendite. I modelli non citati seguono la quotazione del modello da cui derivano o di quello tecnicamente cronologicamente più vicino.

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro
<b>ALFA ROMEO ITALIA</b>			
430	5816	1959-50	10.000
800	8725	1940-50	13.000
450/455	6350	1950-59	8.000
900/950	8725	1950-58	12.000
MILLE	11050	1958-65	6.000
ROMEO/ROMEO2	1290	1954-67	6.000
ROMEO/ROMEO2 DIESEL	1158	1954-67	5.000
A11A/12/F11/F12	1290	1966-83	2.500
A11A/12/F11/F12 DIESEL	1760	1966-83	2.000
A15A19A3B	3017-3300	1967-75	1.000
<b>ASTRA ITALIA</b>			
BM19/21/22	11580-17174	1966-80	1.000
BM25	15950-17174	1972-80	1.000
<b>AUTOBIANCHI ITALIA</b>			
VISCONTE/SCALIGERO I SERIE	3770	1958-59	2.000
VISCONTE/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
<b>BEDFORD GRAN BRETAGNA</b>			
TMB300/4400	9308-12066	1975-80	1.500
<b>BIANCHI ITALIA</b>			
MILES/CIVIS	4939-4847	1954-52	8.000
VISCONTE/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
<b>CITROËN FRANCIA</b>			
HNY	1628-1911	1948-81	5.000
NHY/DIESEL	1610-1946	1948-81	4.000
<b>FIAT ITALIA</b>			
18 BL/BLR	5650	1914-21	10.000
15 TER	4398	1913-22	10.000
614/618 AUTOCARRO	1458-1944	1950-57	6.000
614/618 FURGONE	1458-1944	1950-57	7.200
621	2516	1930-35	8.000
621/621N	4580	1934-39	10.000
632N/633N	5540	1931-37	12.000
634N/II SERIE	8310-8355	1931-39	15.000
626N	5750	1939-47	5.000
666N/7	9365	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
6421	6650	1952-55	5.000
642N2/6/N6R	6550	1955-58	4.000
64212/T6	6650	1955-58	4.800
642N65/N6SR	7298	1959-63	3.500
642165	7298	1959-63	4.200
639N2/N3 (CIVILE)	6650-7298	1955-68	3.500
671N	6650	1952-55	7.800
671N2/N3	6650-7298	1955-65	3.700
682N	10676	1952-55	8.200
682N2	10676	1956-61	3.500
68212	10676	1956-61	4.200
682N3	11548	1962-84	2.500
68213	11548	1962-84	3.000
640/C50	4678	1958-60	2.000
682N4	11548	1970-84	2.000
68214	11548	1970-84	2.400
690N/NT/N2 4 ASSI	11548	1961-66	3.500
690N/NT/N2 3 ASSI - 690 T/T1/T2	11548	1961-66	4.200
690N5 4 ASSI	11548	1961-68	4.000
690N5 3 ASSI - 690T3	11548	1961-68	4.800
690N4/T4	9819	1969-71	3.000
1100 T/TN	1098	1956-66	2.000
616N/NI	2695	1965-67	1.300
616N2/N3	3455	1967-77	800
625N/NI/N2 AUTOCARRO	2695-3455	1965-72	900
625N/NI/N2 FURGONE	2695-3455	1965-72	1.500
645/650/662N I SERIE (N/NI)	4678	1960-68	1.000
645/650/655/662 II SERIE (N2/N3)	4678	1970-74	8.000
643N/NI - T/T1	9161	1963-70	1.400

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro
683N/T - 619N/T I SERIE	13798	1966-70	2.000
693N/T	12885	1966-70	2.000
238	1197-1498	1969-75	500
684N/T	9819	1970-73	1.200
691N/T	13798	1970-73	2.200
619N/NT II SERIE	13798	1970-73	3.000
697N/T	13798	1971-75	1.500
673N/NR/T - 129	7400	1970-82	1.000
242	2498	1975-82	500
<b>FORD EUROPA</b>			
TAUNUS TRANSIT	1498	1961-67	1.500
TRANSIT I SERIE	2360	1967-77	1.000
TRANSCONTINENTAL	14018	1974-80	1.800
<b>ISOTTA FRASCHINI ITALIA</b>			
D65	5800	1937-46	8.000
D80	7300	1937-46	12.000
<b>IVECO ITALIA</b>			
40	3455	1976-80	500
65/75/90 PC (CIVILE)	3366-5184	1975-85	1.000
50/55/65/75/90/100	3455-4561	1970-76	800
110/130 NC/NR/NT	5184-7412	1973-82	1.000
140/150/159 NC/NT	9572	1976-82	1.000
160 NC/NT	6129	1970-76	1.100
180 NC/NT	13798	1974-76	2.000
170/190 26 NC/NT	13798	1975-80	1.500
170/190 33/35 NC/NT	17174	1975-80	1.800
190 35	17174	1980-84	1.500
190 38	17174	1980-84	1.800
190 38 SPECIAL	17174	1980-84	2.800
190 26	13798	1980-84	2.500
190 33/36 TURBOSTAR	13798	1987-92	3.500
190 42 TURBOSTAR	17174	1984-92	2.000
190 48 TURBOSTAR	17174	1989-92	4.000
190 48 TURBOSTAR SPECIAL HP	17174	1991-92	5.000
300 PC	13298	1975-80	1.300
190/260/300 PC/PAC	9572-13798	1979-82	1.800
330 26	17174	1980-84	1.500
330 35	17174	1980-84	1.600
<b>LANCIA ITALIA</b>			
3R0 464/564	6875	1938-47	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	4.000
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	3.500
<b>MAGIRUS DEUTZ GERMANIA</b>			
150 D14	9500	1960-75	1.000
230/232 D26	11310	1967-75	1.500
360 D18	19145	1975-80	1.800
<b>MAN GERMANIA</b>			
F8 PONTON	11413	1956-69	1.000
F7/F8/F9 CABINA SAVIEM	11413	1967-86	1.900
<b>MERCEDES GERMANIA</b>			
LAK (TUTTI I MODELLI)	10810-15950	1960-82	1.800
LPI SERIE (ECETTO LP333)	4580-10810	1950-65	1.700
LP333	10810	1958-61	3.000
LP 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
<b>OM ITALIA</b>			
TITANO 137	11540	1937-45	35.000
TAURUS	5320	1939-47	7.000

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro
TAURUS 340	5320	1949-51	4.000
SUPER TAURUS	5816	1951-57	5.000
ORIONE 400/ORIONE 400/8	10640	1946-52	10.000
SUPER ORIONE	11650	1952-60	9.000
TIGRE I SERIE	6870	1958-63	4.000
LEONCINO I SERIE	3770	1950-53	4.000
TIGROTTO I SERIE	4156	1953-57	3.700
LEONCINO II/III SERIE	4156-4561	1957-62	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/T20	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
<b>OMT ITALIA</b>			
MF (TUTTI I MODELLI)	11310-11548	1963-67	3.500
<b>PEUGEOT FRANCIA</b>			
17/19	1468-2304	1965-89	1.000
<b>RENAULT FRANCIA</b>			
ESTAFETTE	845-1289	1959-80	1.500
<b>SCANIA SVEZIA</b>			
110	11020	1969-76	2.100
140	14180	1969-76	2.500
86	7790	1976-81	1.300
111	11020	1976-81	1.500
141	14180	1976-81	2.000
82	7790	1981-88	1.000
112	11020	1981-88	1.200
142	14190	1981-88	1.500
142 T	14190	1981-88	2.000
<b>SPA ITALIA</b>			
38R	4053	1956-46	10.000
<b>UNIMOG GERMANIA</b>			
BOHERINGER	1767	1947-51	4.000
401/411	1767	1951-63	4.000
404	2195	1955-80	1.000
406/416	1767	1963-88	2.000
<b>VIBERTI ITALIA</b>			
BVF 203	10676-11548	1956-65	3.000
<b>VOLKSWAGEN GERMANIA</b>			
TYP 2 T1 PICKUP	1192-1493	1960-67	12.000
TYP 2 T1 DOPPIA CABINA	1192-1493	1960-67	14.000
TYP 2 T1 FURGONE	1192-1493	1960-67	14.000
TYP 2 T1 KOMBI/BUS	1192-1493	1960-67	18.000
TYP 2 T1 BUS DE LUXE (SAMBA)	1192-1493	1960-67	30.000
TYP 2 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
<b>VOLVO TRUCKS SVEZIA</b>			
F88	9602	1965-77	2.000
F89	11979	1970-77	2.000
F10/N10 I SERIE	9600	1976-84	1.500
F12/N12 I SERIE	11970	1976-84	1.700

## 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		
			+	□	+
<b>AMC/RAMBLER</b>					
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
<b>BUICK</b>					
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
1966-73		10,0	20,0	30,0	
<b>CADILLAC</b>					
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
ALLANTIE		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
<b>CHECKER</b>					
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
<b>CHEVROLET</b>					
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

Modello	Note	Anni	Euro x 000		
			+	□	+
CONVERTIBILE		1958-60	25,0	50,0	75,0
CORVAIR 2/4 PORTE		1959-69	4,0	8,0	12,0
CORVAIR CONVERTIBILE		1960-65	8,0	16,0	24,0
BERLINA 2/4 PORTE/SW.	BIG BLOCK+20%	1961-74	6,0	12,0	18,0
COUPE	BIG BLOCK+20%	1961-66	10,0	20,0	30,0
CONVERTIBILE	BIG BLOCK+20%	1961-66	22,5	45,0	65,0
CORVETTE	(C1) IN+50%	1961-62	50,0	100,0	150,0
CORVAIR TURBO	CONV.+50%	1962-66	6,0	12,0	18,0
NOVA 2/4 PORTE	V8+20%	1962-74	5,0	10,0	15,0
CORVETTE	(C2) IN/BIG BLOCK+50%	1963-67	60,0	120,0	180,0
CORVETTE CONV.	(C2) IN/BIG BLOCK+50%	1963-67	60,0	120,0	180,0
CHEVELLE 2/4 PORTE		1964-74	7,5	15,0	20,0
NOVA SS V8	BIG BLOCK+50%	1966-70	7,5	15,0	22,5
CHEVELLE CONVERTIBILE		1966-72	17,5	35,0	50,0
CHEVELLE SS	BIG BLOCK+30%	1966-74	15,0	30,0	45,0
CHEVELLE SS CONVERTIBILE		1966-72	27,5	55,0	80,0
COUPE	BIG BLOCK+20%	1967-74	10,0	20,0	30,0
CONVERTIBILE	BIG BLOCK+20%	1967-74	12,5	25,0	35,0
CAMARO COUPE	6 CIL-30%	1967-73	7,5	15,0	20,0
CAMARO CONVERTIBILE	6 CIL-30%	1967-69	15,0	30,0	40,0
CAMARO Z 28	RS/SS+20%	1967	30,0	60,0	80,0
CAMARO Z 28	BIG BLOCK+20%	1968-73	25,0	50,0	70,0
CORVETTE COUPE	(C3) BIG BLOCK+30%	1968-74	20,0	40,0	60,0
CORVETTE CONV.	(C3) BIG BLOCK+30%	1968-75	30,0	60,0	90,0
CHEVELLE SS 454	LS 6+50%	1970-72	25,0	50,0	75,0
CAMARO COUPE	6 CIL-30%	1975-81	6,5	13,0	18,0
CORVETTE COUPE	(C3)	1975-82	10,0	20,0	30,0
CAMARO COUPE	4/6 CIL-30%	1982-91	3,8	7,5	10,0
CORVETTE	(C4)	1983-84	5,0	10,0	15,0
CORVETTE COUPE	(C4)	1985-91	7,5	15,0	20,0
CORVETTE COUPE	(C4)	1986-91	12,5	25,0	35,0
CORVETTE ZRI		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
<b>CHRYSLER</b>					
BERLINA 2/4 PORTE		1946-56	7,5	15,0	20,0
CONVERTIBILE		1946-56	37,5	75,0	110,0
TOWN & COUNTRY CONVERTIBILE		1946-48	100,0	200,0	300,0
TOWN & COUNTRY BERLINA		1946-48	50,0	100,0	150,0
TOWN & COUNTRY CONVERTIBILE		1949	75,0	150,0	220,0
TOWN & COUNTRY STATION W.		1949-50	37,5	75,0	110,0
300 COUPE		1955-61	50,0	100,0	150,0
BERLINA 4 PORTE/STATION W.		1957-61	15,0	30,0	45,0
COUPE		1957-61	17,5	35,0	50,0
CONVERTIBILE		1957-61	50,0	100,0	150,0
300 CONVERTIBILE		1957-61	100,0	200,0	300,0
BERLINA 4 PORTE/STATION W.		1962-74	5,0	10,0	15,0
COUPE		1962-74	7,5	15,0	20,0
CONVERTIBILE		1962-70	15,0	30,0	45,0
300 H/J/K/L		1962-65	17,5	35,0	50,0
300 H/K/L CONVERTIBILE		1962-65	20,0	40,0	60,0
300 HURST COUPE		1970	15,0	30,0	45,0
TOWN AND COUNTRY		1983-87	2,5	5,0	7,5
<b>DE SOTO</b>					
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
<b>DODGE</b>					
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

Modello	Note	Anni	Euro x 000		
			+	□	+
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
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
<b>EDELSEL</b>					
BERLINA 4 PORTE		1958	7,5	15,0	22,5
COUPE		1958	10,0	20,0	30,0
CONVERTIBILE		1958	30,0	60,0	90,0
STATION WAGON		1958	8,8	17,5	25,0
BERLINA 4 PORTE		1959-60	6,0	12,0	18,0
COUPE		1959-60	8,8	17,5	25,0
CONVERTIBILE		1959-60	20,0	40,0	60,0
STATION WAGON		1959	7,5	15,0	20,0
<b>FORD</b>					
T TOURING		1918-27	12,5	25,0	35,0
T SEDAN/COUPE		1918-27	10,0	20,0	30,0
A SEDAN/COUPE		1927-32	12,5	25,0	35,0
A PHAETON		1927-32	15,0	30,0	45,0
A ROADSTER		1927-32	20,0	40,0	60,0
V8 SEDAN/COUPE		1932-34	25,0	50,0	75,0
V8 PHAETON		1932-34	30,0	60,0	90,0
V8 ROADSTER		1932-34	50,0	100,0	150,0
V8 STATION WAGON		1934-42	50,0	100,0	150,0
V8 COUPE		1935-42	25,0	50,0	75,0
V8 ROADSTER/CONVERTIBILE		1935-42	42,5	85,0	125,0
BERLINA 2/4 PORTE		1946-51	10,0	20,0	30,0
STATION WAGON		1946-51	45,0	90,0	130,0
COUPE		1946-51	12,5	25,0	35,0

Modello	Note	Anni		Euro x 000
THUNDERBIRD COUPÉ	X.S.	1989-97	3.3	<b>6.5</b> 9.0

### FRAZER

BERLINA	HARDTOP 4 P.+20%	1947-51	7.5	<b>15.0</b> 20.0
CONVERTIBILE		1947-51	15.0	<b>30.0</b> 45.0

### HENRY J/ALLSTATE

BERLINA 2 PORTE		1947-53	5.0	<b>10.0</b> 15.0
-----------------	--	---------	-----	------------------

### HUDSON

BERLINA		1946-57	10.0	<b>20.0</b> 30.0
COUPÉ		1946-57	12.5	<b>25.0</b> 35.0
CONVERTIBILE		1946-57	25.0	<b>50.0</b> 75.0

### IMPERIAL

BERLINA		1946-61	10.0	<b>20.0</b> 30.0
LIMOUSINE		1946-61	12.5	<b>25.0</b> 35.0
COUPÉ		1951-61	15.0	<b>30.0</b> 45.0
CONVERTIBILE		1951	20.0	<b>40.0</b> 60.0
CONVERTIBILE		1957-61	50.0	<b>100.0</b> 150.0
Ghia LIMOUSINE		1957-61	25.0	<b>50.0</b> 75.0
BERLINA 2/4 PORTE		1962-74	7.5	<b>15.0</b> 20.0
CONVERTIBILE		1962-68	10.0	<b>20.0</b> 30.0
COUPÉ		1981-83	2.5	<b>5.0</b> 7.5

### KAISER

BERLINA/COUPÉ		1947-55	3.8	<b>7.5</b> 10.0
DE LUXE CONVERTIBILE		1950	15.0	<b>30.0</b> 40.0
DARRIN CONVERTIBILE		1954	60.0	<b>120.0</b> 170.0

### LINCOLN

2/4 PORTE	CONTINENTAL+20%	1946-48	17.5	<b>35.0</b> 50.0
CONVERTIBILE	CONTINENTAL+20%	1946-48	37.5	<b>75.0</b> 110.0
2/4 PORTE		1949-55	15.0	<b>30.0</b> 45.0
CONVERTIBILE		1949-55	37.5	<b>75.0</b> 110.0
BERLINA 2/4 PORTE		1956-60	10.0	<b>20.0</b> 30.0
CONVERTIBILE		1956-60	30.0	<b>60.0</b> 90.0
CONTINENTAL COUPÉ		1956-57	37.5	<b>75.0</b> 110.0
CONTINENTAL 4 PORTE		1961-70	10.0	<b>20.0</b> 30.0
CONTINENTAL CONVERTIBILE		1961-67	15.0	<b>30.0</b> 45.0
CONTINENTAL 2 PORTE		1970-76	7.5	<b>15.0</b> 20.0
BERLINA		1977-89	3.8	<b>7.5</b> 10.0
LIMOUSINE		1977-89	5.0	<b>10.0</b> 15.0
COUPÉ		1977-89	7.5	<b>15.0</b> 20.0

### MERCURY

BERLINA 4 PORTE		1946-51	10.0	<b>20.0</b> 30.0
BERLINA 2 PORTE/COUPÉ		1946-51	17.5	<b>35.0</b> 50.0
STATION WAGON		1946-48	40.0	<b>80.0</b> 120.0
CONVERTIBILE		1946-51	32.5	<b>65.0</b> 90.0
SPORTSMAN CONVERTIBILE		1946-47	87.5	<b>175.0</b> 250.0
STATION WAGON		1949-51	50.0	<b>100.0</b> 150.0
BERLINA 2/4 PORTE		1952-59	7.5	<b>15.0</b> 22.5
STATION WAGON		1952-59	15.0	<b>30.0</b> 45.0
CONVERTIBILE		1952-59	27.5	<b>55.0</b> 80.0
BERLINA 2/4 PORTE		1960-74	5.0	<b>10.0</b> 15.0
STATION WAGON		1960-74	5.0	<b>10.0</b> 15.0
CONVERTIBILE		1960-70	12.5	<b>25.0</b> 35.0
COMET 2/4 PORTE		1961-70	3.8	<b>7.5</b> 11.0
COMET/CYCLONE CONVERTIBILE		1961-70	10.0	<b>20.0</b> 30.0
COMET/CYCLONE		1963-70	7.5	<b>15.0</b> 22.5

Modello	Note	Anni		Euro x 000
COUGAR COUPÉ		1967-73	10.0	<b>20.0</b> 30.0
COUGAR ELIMINATOR COUPÉ		1968-73	17.5	<b>35.0</b> 50.0
COUGAR CONVERTIBILE		1969-73	15.0	<b>30.0</b> 45.0

### METROPOLITAN

COUPÉ		1954-62	7.5	<b>15.0</b> 20.0
CONVERTIBILE		1954-62	10.0	<b>20.0</b> 30.0

### OLDSMOBILE

BERLINA 4 PORTE		1946-60	7.5	<b>15.0</b> 22.5
STATION WAGON	(WOODY)	1946-48	50.0	<b>100.0</b> 150.0
COUPÉ		1946-60	10.0	<b>20.0</b> 30.0
CONVERTIBILE		1946-60	40.0	<b>80.0</b> 120.0
STATION WAGON		1949-60	10.0	<b>20.0</b> 30.0
FIESTA CONVERTIBILE		1953	100.0	<b>200.0</b> 300.0
F 85 2/4 PORTE		1961-64	3.8	<b>7.5</b> 11.0
F 85 STATION WAGON		1961-64	3.8	<b>7.5</b> 11.0
F 85 CONVERTIBILE		1961-64	7.5	<b>15.0</b> 22.0
BERLINA 4 PORTE		1961-74	6.0	<b>12.0</b> 18.0
COUPÉ		1961-74	7.5	<b>15.0</b> 22.5
CONVERTIBILE		1961-74	15.0	<b>30.0</b> 45.0
STARFIRE CONVERTIBILE		1961-63	17.5	<b>35.0</b> 50.0
STARFIRE COUPÉ		1962-63	12.5	<b>25.0</b> 35.0
JETFIRE TURBO		1962-63	6.0	<b>12.0</b> 18.0
442 COUPÉ		1965-69	12.5	<b>25.0</b> 35.0
442 CONVERTIBILE		1965-69	25.0	<b>50.0</b> 75.0
TORONADO COUPÉ		1966-70	12.5	<b>25.0</b> 35.0
HURST OLDS		1968-69	20.0	<b>40.0</b> 60.0
442 COUPÉ		1970-72	20.0	<b>40.0</b> 60.0
442 CONVERTIBILE		1970-72	30.0	<b>60.0</b> 90.0
RALLYE 350		1970	17.5	<b>35.0</b> 50.0
TORONADO COUPÉ		1971-78	7.5	<b>15.0</b> 22.0
442 COUPÉ		1973-75	10.0	<b>20.0</b> 30.0
TORONADO COUPÉ		1979-85	5.0	<b>10.0</b> 15.0
TORONADO COUPÉ		1986-90	3.8	<b>7.5</b> 11.0

### PACKARD

BERLINA 4 PORTE		1946-56	10.0	<b>20.0</b> 30.0
LIMOUSINE		1946-50	12.5	<b>25.0</b> 35.0
CONVERTIBILE		1948-56	30.0	<b>60.0</b> 90.0
COUPÉ		1951-56	12.5	<b>25.0</b> 35.0
CARIBBEAN CONVERTIBILE		1953-56	60.0	<b>120.0</b> 180.0
BERLINA 2/4 PORTE		1957-58	12.5	<b>25.0</b> 35.0
HAWK		1958	17.5	<b>35.0</b> 50.0

### PLYMOUTH

BERLINA 2/4 PORTE		1946-56	6.0	<b>12.0</b> 18.0
STATION WAGON		1946-49	35.0	<b>70.0</b> 100.0
CONVERTIBILE		1946-56	12.5	<b>25.0</b> 35.0
STATION WAGON		1950-56	7.5	<b>15.0</b> 22.5
FURY COUPÉ		1956	20.0	<b>40.0</b> 60.0
BERLINA 2/4 PORTE		1957-60	7.5	<b>15.0</b> 22.0
STATION WAGON		1957-60	10.0	<b>20.0</b> 30.0
COUPÉ		1957-60	15.0	<b>30.0</b> 45.0
CONVERTIBILE		1957-60	37.5	<b>75.0</b> 110.0
FURY COUPÉ		1957-58	30.0	<b>60.0</b> 90.0
VALIANT 2/4 PORTE		1960-70	2.5	<b>5.0</b> 7.5
BERLINA 2/4 PORTE		1961-74	5.0	<b>10.0</b> 15.0
STATION WAGON		1961-74	5.0	<b>10.0</b> 15.0
CONVERTIBILE		1961-70	10.0	<b>20.0</b> 30.0
VALIANT CONVERTIBILE		1963-66	5.0	<b>10.0</b> 15.0
BARRACUDA COUPÉ	BIG BLOCK+40%	1964-67	10.0	<b>20.0</b> 30.0
BARRACUDA CONVERTIBILE		1967-69	15.0	<b>30.0</b> 45.0

Modello	Note	Anni		Euro x 000
ROADRUNNER/GTX COUPÉ	HEMI+150%	1967-73	25.0	<b>50.0</b> 75.0
ROADRUNNER CONVERTIBILE		1969-70	30.0	<b>60.0</b> 90.0
SUPERBIRD	HEMI+80%	1970	100.0	<b>200.0</b> 300.0
BARRACUDA COUPÉ		1970-71	17.5	<b>35.0</b> 50.0
BARRACUDA CONVERTIBILE		1970-72	12.5	<b>25.0</b> 35.0
CJDA COUPÉ	440+50%/HEMI+150%	1970-71	30.0	<b>60.0</b> 90.0
CJDA CONVERTIBILE	440+50%	1970-71	50.0	<b>100.0</b> 150.0
BARRACUDA COUPÉ		1972-74	15.0	<b>30.0</b> 45.0

### PONTIAC

BERLINA 2/4 PORTE		1946-52	6.0	<b>12.0</b> 18.0
CONVERTIBILE		1946-52	30.0	<b>60.0</b> 90.0
STATION WAGON		1946-52	30.0	<b>60.0</b> 90.0
COUPÉ		1949-52	10.0	<b>20.0</b> 30.0
BERLINA 2/4 PORTE		1953-60	7.5	<b>15.0</b> 22.5
COUPÉ		1953-60	10.0	<b>20.0</b> 30.0
CONVERTIBILE		1953-60	30.0	<b>60.0</b> 90.0
STATION WAGON		1953-60	10.0	<b>20.0</b> 30.0
SAFARI		1955-57	30.0	<b>60.0</b> 90.0
BONNEVILLE CONVERTIBILE	IN+20%	1957-58	100.0	<b>200.0</b> 300.0
BONNEVILLE COUPÉ	IN+20%	1958	50.0	<b>100.0</b> 150.0
BERLINA 2/4 PORTE/STATION W.		1961-74	6.0	<b>12.0</b> 18.0
COUPÉ		1961-74	8.8	<b>17.5</b> 25.0
CONVERTIBILE		1961-75	12.5	<b>25.0</b> 35.0
TEMPEST 2/4 PORTE/STATION W.		1961-64	3.8	<b>7.5</b> 11.0
TEMPEST CONVERTIBILE		1961-64	7.5	<b>15.0</b> 22.0
GRAND PRIX COUPÉ		1962-66	10.0	<b>20.0</b> 30.0
GTO COUPÉ		1964-67	25.0	<b>50.0</b> 75.0
GTO CONVERTIBILE		1964-67	37.5	<b>75.0</b> 110.0
TEMPEST 2/4 PORTE/STATION W.		1965-74	4.0	<b>8.0</b> 12.0
LE MANS 2/4 PORTE/STATION W.		1965-74	5.0	<b>10.0</b> 15.0
TEMPEST CONVERTIBILE		1965-72	12.5	<b>25.0</b> 35.0
LE MANS CONVERTIBILE		1965-72	12.5	<b>25.0</b> 35.0
FIREBIRD COUPÉ		1967-81	10.0	<b>20.0</b> 30.0
FIREBIRD CONVERTIBILE		1967-69	25.0	<b>50.0</b> 75.0
GRAND PRIX COUPÉ		1967-74	8.8	<b>17.5</b> 25.0
GTO COUPÉ	JUDGE+20%	1968-72	30.0	<b>60.0</b> 90.0
GTO CONVERTIBILE	JUDGE+50%	1968-72	50.0	<b>100.0</b> 150.0
TRANS AM		1969	80.0	<b>160.0</b> 220.0
TRANS AM		1970-75	25.0	<b>50.0</b> 75.0
TRANS AM		1974-81	12.5	<b>25.0</b> 35.0
FIREBIRD/TRANS AM		1982-91	3.8	<b>7.5</b> 10.0

### SHELBY

MUSTANG GT 350 COUPÉ		1965	110.0	<b>220.0</b> 320.0
MUSTANG GT 350 COUPÉ		1966	100.0	<b>200.0</b> 280.0
MUSTANG GT 350 COUPÉ		1967-70	60.0	<b>120.0</b> 170.0
MUSTANG GT 500 COUPÉ		1967-70	87.5	<b>175.0</b> 250.0
MUSTANG GT 500 CONVERTIBILE		1967-70	125.0	<b>250.0</b> 350.0
MUSTANG GT 350 CONVERTIBILE		1968-70	125.0	<b>250.0</b> 350.0

### STUDEBAKER

BERLINA 2/4 PORTE		1946-66	7.5	<b>15.0</b> 20.0
CONVERTIBILE		1946-52	17.5	<b>35.0</b> 50.0
COUPÉ		1953-55	12.5	<b>25.0</b> 35.0
HAWK		1955-61	12.5	<b>25.0</b> 35.0
LARK 2/4 PORTE		1959-63	7.5	<b>15.0</b> 20.0
LARK CONVERTIBILE		1960-63	10.0	<b>20.0</b> 30.0
DAYTONA CONVERTIBILE		1960-63	10.0	<b>20.0</b> 30.0
AVANTI		1963-64	17.5	<b>35.0</b> 50.0
AVANTI II COUPÉ		1965-91	15.0	<b>30.0</b> 45.0
AVANTI II CONVERTIBILE		1987-91	12.5	<b>25.0</b> 35.0
AVANTI II BERLINA		1991	7.5	<b>15.0</b> 20.0

PER FARE PUBBLICITÀ SU

# RUOTECLASSICHE

# QUOTAZIONI MOTO

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. I prezzi sono indicati in euro

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000		
<b>ADLER</b> GERMANIA					
M100	98	1950-56	0,5	<b>1,0</b>	1,5
M125	123	1950-56	0,5	<b>1,0</b>	1,5
M150	147	1951-55	0,6	<b>1,2</b>	1,8
M250	247	1953-54	1,0	<b>2,0</b>	3,0
M200	199	1954-56	0,7	<b>1,5</b>	2,2
FAVORIT	247	1957-58	1,2	<b>2,5</b>	3,7
SPRINTER	247	1957-58	1,2	<b>2,5</b>	3,7

<b>AERMACCHI</b> ITALIA					
N CIGNO	123	1951-53	0,7	<b>1,5</b>	2,2
ZEFFIRO	123-148	1955-61	0,6	<b>1,2</b>	1,8
CHIMERA 175	172	1956-61	1,5	<b>2,8</b>	4,5
CHIMERA 250	246	1958-64	1,4	<b>2,8</b>	4,2
ALA BIANCA	172	1957-64	1,0	<b>2,2</b>	3,0
ALA AZZURRA	246	1959-67	1,3	<b>2,7</b>	4,0
ALA VERDE	246	1959-72	1,6	<b>3,3</b>	4,9
ALA ROSSA	172	1967-68	1,1	<b>2,2</b>	3,3
ALA D'ORO	246	1960-64	7,5	<b>15,0</b>	22,5
ALA BLU	246	1967-72	1,2	<b>2,5</b>	3,7
ALETTA TURISMO	123	1968-71	0,5	<b>1,0</b>	1,5
ALETTA SCRAMBLER	123	1968-71	0,6	<b>1,3</b>	1,9
ALETTA RC	123	1968-71	0,8	<b>1,6</b>	2,4
GT 125	123	1971-73	0,8	<b>1,6</b>	2,4
R/C 350	344	1970-72	1,6	<b>3,2</b>	4,8
TV 350	344	1971-72	2,1	<b>4,2</b>	6,3
SS 125	123	1975-78	0,6	<b>1,2</b>	1,8
SS 175	172	1975-78	0,6	<b>1,3</b>	1,9
SS 350	344	1972-74	1,1	<b>2,3</b>	3,4
SST 250	246	1976-78	0,5	<b>1,0</b>	1,5
SX 350	344	1972-74	1,1	<b>2,3</b>	3,4
SK 250	246	1974-75	0,6	<b>1,2</b>	1,8
SXT 125	123	1975-78	0,5	<b>1,0</b>	1,5
SK 175	172	1975-78	0,5	<b>1,0</b>	1,5
BREZZA	148	1963-69	0,6	<b>1,2</b>	1,8

<b>AEROCAPRONI</b> ITALIA					
CAPRIOLO 75	75	1951-59	1,2	<b>2,5</b>	3,7
CAPRIOLO 100	98	1954-59	1,4	<b>2,8</b>	4,2
CAPRIOLO 125	123	1956-59	1,3	<b>2,6</b>	3,9
CAPRIOLO 150	148	1953-58	1,5	<b>3,0</b>	4,5

<b>AJS</b> GRAN BRETAGNA					
16	348	1945-66	1,4	<b>3,0</b>	4,2
18	498	1945-66	2,0	<b>4,0</b>	6,0
20	498	1950-61	2,2	<b>4,5</b>	6,7
30	593	1956-58	2,2	<b>4,5</b>	6,7
14	249	1958-66	0,7	<b>1,5</b>	2,2
31	646	1958-66	2,5	<b>5,0</b>	7,5
33	745	1964-69	3,0	<b>6,0</b>	9,0
STORMER 250	250	1970-75	1,2	<b>2,5</b>	3,7
STORMER 360	360	1970-74	1,5	<b>3,0</b>	4,5
STORMER 400	400	1972-74	1,5	<b>3,0</b>	4,5

<b>ALDBERT</b> ITALIA					
T	123	1952-56	0,7	<b>1,5</b>	2,2
T	158	1952-56	0,8	<b>1,6</b>	2,4
GS	172	1953-57	1,0	<b>2,0</b>	3,0
RAZZO	172	1954-57	2,0	<b>4,0</b>	6,0

<b>ALPINO</b> ITALIA					
100	98	1950-62	0,5	<b>1,0</b>	1,5
125	123	1950-62	0,6	<b>1,2</b>	1,8
ALPINO 2T	48	1953-57	0,5	<b>1,0</b>	1,5
ALPINO 4T	48	1958-60	0,7	<b>1,5</b>	2,2

<b>ANCILLOTTI</b> ITALIA					
50 - BETA	49	1968-73	1,5	<b>3,0</b>	4,5
50 - MORINI RG	49	1973-79	0,9	<b>1,8</b>	2,7
50 - SACHS RG/5M	49	1970-79	1,7	<b>3,5</b>	5,2
50 - SACHS RG/6M	49	1972-74	1,6	<b>3,2</b>	4,8
SACHS CR/6M	49	1972-79	1,5	<b>3,0</b>	4,5
50 MINARELLI/6M	49	1980-82	1,0	<b>2,0</b>	3,0
80 MINARELLI	79	1981-85	1,2	<b>2,5</b>	3,7
100 - MORINI NEW CENTO	99	1967-69	1,9	<b>3,8</b>	5,7
125 SACHS	123	1971-73	2,0	<b>4,0</b>	6,0
125 - HIRO	123	1977-81	1,3	<b>2,7</b>	4,0

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000		
125 - TAU	123	1982-85	1,4	<b>2,8</b>	4,2
125 TRIAL	123	1976-78	0,7	<b>1,5</b>	2,2
250 - HIRO	247	1977-81	1,4	<b>2,8</b>	4,2
250 VILLA	247	1981-82	1,5	<b>3,0</b>	4,5

<b>ARDEA</b> ITALIA					
250 T	247	1930-35	1,2	<b>2,5</b>	3,7

<b>ARIEL</b> GRAN BRETAGNA					
SIDE VALVE 550	557	1950-55	3,0	<b>6,0</b>	9,0
SLOPER	497	1951-52	4,5	<b>9,0</b>	13,5
RED HUNTER 250	249	1933-39	3,5	<b>7,0</b>	10,5
RED HUNTER 350	346	1945-58	4,0	<b>8,0</b>	12,0
RED HUNTER 500	497	1933-39	4,5	<b>9,0</b>	13,5
RED HUNTER 500	497	1948-58	4,2	<b>8,5</b>	12,7
SIDE VALVE 600	598	1956-59	2,7	<b>5,5</b>	8,2
SIDE VALVE 600	598	1945-58	2,0	<b>4,0</b>	6,0
350 WING MILITARE	346	1940-45	1,7	<b>3,5</b>	5,2
500 W/VA MILITARE	497	1940-45	1,7	<b>3,5</b>	5,2
4F 500 "SQUARE FOUR"	498	1951-52	7,0	<b>14,0</b>	21,0
4F 600 "SQUARE FOUR"	599	1952-57	5,5	<b>11,0</b>	16,5
4G 600 "SQUARE FOUR"	599	1957-59	5,0	<b>10,0</b>	15,0
4G 1000 "SQUARE FOUR"	995	1937-39	7,5	<b>15,0</b>	22,5
4G 1000 "SQUARE FOUR"	995	1945-49	6,5	<b>13,0</b>	19,5
4G 1000 MK1 "SQUARE FOUR"	995	1949-53	5,5	<b>11,0</b>	16,5
4G 1000 MK2 "SQUARE FOUR"	995	1953-58	7,0	<b>14,0</b>	21,0
650 TWIN	498-647	1954-58	3,0	<b>6,0</b>	9,0
HT 3 TRIAL	346	1957-59	3,2	<b>6,5</b>	9,7
HT 5 TRIAL	346	1957-59	3,2	<b>6,5</b>	9,7
COLT	199	1954-58	1,5	<b>3,0</b>	4,5
PIKIE 50	49	1962-65	0,5	<b>1,0</b>	1,5
LEADER	249	1958-65	2,0	<b>4,0</b>	6,0
ARROW 200	198	1958-65	1,9	<b>3,8</b>	5,7
ARROW 250	249	1960-65	1,9	<b>3,8</b>	5,7
ARROW SUPER SPORT	249	1961-65	2,5	<b>5,0</b>	7,5
ARIEL 3	49	1970	0,5	<b>1,0</b>	1,5

<b>ASPES</b> ITALIA					
CROSS/69/69S/71	49	1969-71	0,5	<b>1,0</b>	1,5
NAVAHO	49	1972-73	0,6	<b>1,3</b>	1,9
NAVAHO	49	1974-75	0,7	<b>1,5</b>	2,2
NAVAHO-CR	49	1972-75	0,6	<b>1,2</b>	1,8
NAVAHO-RG	49	1971-73	0,6	<b>1,2</b>	1,8
NAVAHO-RG	49	1974-80	0,5	<b>1,0</b>	1,5
NAVAHO GS/RC	49	1976-82	0,5	<b>1,0</b>	1,5
50 CR	49	1976-82	0,6	<b>1,2</b>	1,8
HOPPI-CR	123	1971-73	1,2	<b>2,4</b>	3,6
HOPPI-CR	123	1974-75	1,1	<b>2,2</b>	3,3
HOPPI-RG	123	1971-73	1,2	<b>2,5</b>	3,7
HOPPI-RG	123	1974-75	1,1	<b>2,3</b>	3,4
125 CR	123	1976-82	1,0	<b>2,0</b>	3,0
125 RG	123	1976-82	1,0	<b>2,0</b>	3,0
JUMA	124	1975-81	1,1	<b>2,2</b>	3,3
H2O-CR	123	1980-82	0,7	<b>1,5</b>	2,2
125 TRIAL	123	1976-78	0,6	<b>1,2</b>	1,8

<b>ASTRA</b> ITALIA					
TURISMO	173	1933-36	0,7	<b>1,5</b>	2,2
TURISMO	247	1954-36	1,0	<b>2,0</b>	3,0
TURISMO	494	1954-36	1,5	<b>3,0</b>	4,5

<b>BARTALI</b> ITALIA					
125 2T	123	1953-60	0,5	<b>1,0</b>	1,5
GABBIANO	123	1953-60	0,5	<b>1,0</b>	1,5
SPORT	155	1953-60	1,1	<b>2,2</b>	3,3
MARZIANO	155	1953-60	1,5	<b>3,0</b>	4,5

<b>BENELLI</b> ITALIA					
175 SPORT	173	1927-34	3,0	<b>6,0</b>	9,0
500 SPORT	498	1933-39	4,0	<b>8,0</b>	12,0
250 SPORT	245	1954-39	3,5	<b>7,0</b>	10,5
250 TURISMO	245	1947-51	3,0	<b>6,0</b>	9,0
500 TURISMO	498	1947-52	3,5	<b>7,0</b>	10,5
LETIZIA	98	1949-52	1,0	<b>2,0</b>	3,0
LEONESSA	247	1952-61	1,6	<b>3,2</b>	4,8
LEONCINO	124	1952-63	1,1	<b>2,3</b>	3,4
125 SPORT	123	1959-67	0,7	<b>1,5</b>	2,2
125 SPORT SCRAMBLER	123	1964-70	0,5	<b>1,0</b>	1,5

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000		
125 SPORT SPECIALE	123	1968-73	1,2	<b>2,5</b>	3,7
250 SPORT SPECIALE	247	1968-73	1,3	<b>2,7</b>	4,0
125 LEOCROSS	123	1967-71	0,6	<b>1,2</b>	1,8
50 TRIAL 4V	48	1966-71	0,4	<b>0,9</b>	1,3
MOTORELLA	49	1967-81	0,2	<b>0,5</b>	0,7
MAGNUM 5V	49	1975-79	0,4	<b>0,8</b>	1,2
TORNADO	645	1968-71	1,9	<b>3,8</b>	5,7
TORNADO S	645	1972-75	1,9	<b>3,8</b>	5,7
TORNADO S2	645	1973-74	1,7	<b>3,5</b>	5,2
50 MINICROSS	48	1971	0,6	<b>1,2</b>	1,8
CADDY	49	1975-82	0,4	<b>0,8</b>	1,2
50 CROSS 5V	48	1972-82	0,3	<b>0,8</b>	1,1
125 TURISMO	123	1973-81	0,5	<b>1,0</b>	1,5
125 CROSS	123	1972-81	0,4	<b>0,9</b>	1,3
125 2C	123	1972-87	0,7	<b>1,5</b>	2,2
250 2C	247	1972-87	0,8	<b>1,7</b>	2,5
750 SEI	748	1974-78	2,7	<b>5,5</b> </	

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni		Euro x 000
R52	494	1928-29	8.0	16.0 24.0
R62	745	1928-29	7.5	15.0 22.5
R63	745	1928-29	8.0	16.0 24.0
R57	494	1928-30	14.0	28.0 42.0
R11	745	1930-34	6.5	13.0 19.5
R16	745	1930-34	7.5	15.0 22.5
R23	198	1930-40	2.0	4.0 6.0
R35	342	1930-40	2.5	5.0 7.5
R2	198	1931-36	2.2	4.5 6.7
R4	398	1932-37	2.7	5.5 8.2
R12	745	1935-42	4.0	8.0 12.0
R17	745	1935-37	6.0	12.0 18.0
R3	305	1936-37	2.5	5.0 7.5
R5	494	1936-37	4.0	8.0 12.0
R20	198	1937-38	2.2	4.5 6.7
R6	596	1937-38	3.5	7.0 10.5
R51	494	1938-40	3.0	6.0 9.0
R61	596	1938-41	3.5	7.0 10.5
R66	596	1938-41	3.7	7.5 11.2
R71	745	1938-41	3.5	7.0 10.5
R75 (MILITARE)	745	1941-44	10.0	20.0 30.0
R24	247	1948-50	2.2	4.5 6.7
R25	247	1950-51	2.2	4.5 6.7
R51/2	494	1950-51	3.0	6.0 9.0
R67	594	1951-52	3.5	7.0 10.5
R25/2	247	1951-53	2.2	4.5 6.7
R51/3	494	1951-54	3.0	6.0 9.0
R67/2	594	1952-54	3.5	7.0 10.5
R68	594	1952-54	4.5	9.0 13.5
R25/3	247	1953-56	2.2	4.5 6.7
RENNSPORT	494	1953-56	40.0	80.0 120.0
R67/3	594	1955-56	3.5	7.0 10.5
R50	494	1955-60	3.0	6.0 9.0
R69	594	1955-60	6.0	12.0 18.0
R26	247	1956-60	2.2	4.5 6.7
R60	594	1956-60	3.2	6.5 9.7
R27	247	1960-66	2.2	4.5 6.7
R50/5	494	1960-62	3.5	7.0 10.5
R50/2	494	1960-69	3.0	6.0 9.0
R60/2	594	1960-69	3.2	6.5 9.7
R69/3	594	1960-69	6.5	13.0 19.5
R50/5	494	1969-73	1.7	3.5 5.2
R60/5	594	1969-73	2.0	4.0 6.0
R75/5	745	1969-73	3.0	6.0 9.0
R60/6	594	1973-76	1.7	3.5 5.2
R75/6	745	1973-76	2.7	5.5 8.2
R90/6	898	1973-76	3.0	6.0 9.0
R90/5	898	1973-76	4.5	9.0 13.5
R75/7	745	1976-77	2.5	5.0 7.5
R100/7	980	1976-81	2.7	5.5 8.2
R45	473	1978-85	1.0	2.0 3.0
R65/R65 LS	649	1978-85	1.5	3.0 4.5
R100 S	980	1976-78	3.0	6.0 9.0
R100 CS	980	1980-84	3.0	6.0 9.0
R100 RT	980	1978-84	3.0	6.0 9.0
R100 RT	980	1987-96	1.7	3.5 5.2
R100	980	1980-84	1.5	3.0 4.5
R60/7	594	1976-80	1.7	3.5 5.2
R80/7	798	1977-78	2.0	4.0 6.0
R65	649	1985-93	1.0	2.0 3.0
R65 GS	649	1987-92	1.5	3.0 4.5
R80	798	1984-92	1.5	3.0 4.5
R80 R	798	1992-94	1.2	2.5 3.7
R80 GS	798	1980-87	2.5	5.0 7.5
R80 GS	798	1987-96	2.0	4.0 6.0
R80 ST	798	1982-84	1.7	3.5 5.2
R80 RT	798	1982-84	1.7	3.5 5.2
R80 RT	798	1984-95	1.5	3.0 4.5
R100 R	980	1991-96	1.5	3.0 4.5
R100 RS (RAGGI/TAMBURI)	980	1976-77	3.7	7.5 11.2
R100 RS (RAZZE/TAMBURI)	980	1977-78	3.2	6.5 9.7
R100 RS II (RAZZE/DISCHI)	980	1978-84	3.0	6.0 9.0
R100 RS	980	1986-92	1.7	3.5 5.2
R100 GS	980	1988-96	2.0	4.0 6.0
K75/K75 S	740	1985-95	0.7	1.5 2.2
K75 RT	740	1989-96	1.0	2.0 3.0
K100/K100 RS	987	1983-90	1.0	2.0 3.0

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni		Euro x 000
K100 4V	987	1989-92	1.1	2.2 3.3
K100 RT	987	1984-89	1.3	2.6 3.9
K100 RT	987	1990-96	1.4	2.8 4.2
K100 LT	987	1986-91	1.5	3.0 4.5
K1	987	1988-93	2.0	4.0 6.0
R1100 GS	1085	1994-99	2.2	4.5 6.7
K RS/LT	1092	1991-97	1.5	3.0 4.5
K RS 4V	1092	1993-97	1.6	3.2 4.8

### BROUGH SUPERIOR GRAN BRETAGNA

SS/80	981	1923-40	25.0	50.0 75.0
SS/100	995	1924-40	35.0	70.0 105.0

### BSA GRAN BRETAGNA

B24	348	1937-40	1.5	3.0 4.5
B25	348	1937-40	1.5	3.0 4.5
B26	348	1938-40	1.5	3.0 4.5
M19	348	1937-38	1.5	3.0 4.5
M20 MILITARE	499	1941-49	2.5	5.0 7.5
M20	499	1946-49	2.0	4.0 6.0
M20	499	1950-55	1.7	3.5 5.2
M22	499	1937-40	2.0	4.0 6.0
M23	499	1937-40	2.0	4.0 6.0
M24	499	1938-40	2.0	4.0 6.0
B31	348	1945-49	2.0	4.0 6.0
B31	348	1950-59	2.2	4.5 6.7
C10/11 MILITARE	249	1946-49	1.5	3.0 4.5
B30 MILITARE	348	1946-49	1.7	3.5 5.2
B34	499	1946-49	4.2	8.5 12.7
B34	499	1950-57	4.0	8.0 12.0
M33	499	1950-57	2.5	5.0 7.5
B33	499	1946-49	3.5	7.0 10.5
B33	499	1950-60	2.5	5.0 7.5
B32	348	1945-49	1.7	3.5 5.2
B32	348	1950-57	2.0	4.0 6.0
M21 500	499	1946-49	1.7	3.5 5.2
M21 600	596	1950-63	1.5	3.0 4.5
B32 GOLD STAR	348	1950-62	6.0	12.0 18.0
A10/A10 FLASH	654	1950-62	3.7	7.5 11.2
B34 GOLD STAR	499	1950-62	7.5	15.0 22.5
A10 ROCKET	654	1955-57	3.5	7.0 10.5
A10 SUPER ROCKET	654	1958-62	3.7	7.5 11.2
A10 ROCKET GOLD STAR	654	1962-63	7.0	14.0 21.0
A7 SHOOTING STAR	499	1950-62	2.5	5.0 7.5
B40	348	1960-65	1.7	3.5 5.2
SS/90	348	1962-65	1.7	3.5 5.2
A65 STAR	654	1962-65	2.2	4.5 6.7
A50 STAR	499	1962-69	2.0	4.0 6.0
A65 ROCKET	654	1963-65	3.0	6.0 9.0
A65 LIGHTNING	654	1963-70	3.0	6.0 9.0
A65 LIGHTNING	654	1971-72	2.0	4.0 6.0
A65 LIGHTNING CLUBMAN	654	1965	3.7	7.5 11.2
A70 LIGHTNING	740	1971	3.0	6.0 9.0
A65 THUNDERBOLT	654	1965-70	3.0	6.0 9.0
A65 THUNDERBOLT	654	1971-72	2.0	4.0 6.0
A65 SPITFIRE	654	1965-68	4.0	8.0 12.0
A65 HORNET	654	1965-68	3.0	6.0 9.0
B44 VICTOR	441	1965-67	3.2	6.5 9.7
B50 SS/VICTOR/MX	499	1971-73	2.5	5.0 7.5
A65 SPITFIRE SCRAMBLER	654	1957-62	4.2	8.5 12.7
A65 FIREBIRD SCRAMBLER	654	1966-70	3.0	6.0 9.0
A65 FIREBIRD	654	1971-73	2.0	4.0 6.0
A75 ROCKET-S	740	1968-72	4.2	8.5 12.7
SUNBEAM B1	173	1958-65	0.7	1.5 2.2
SUNBEAM B2	249	1958-65	1.0	2.0 3.0

### BULTACO SPAGNA

METRALLA 200	196	1962-66	0.7	1.5 2.2
SHERPA 250 SAMMY MILLER	244	1964-67	2.0	4.0 6.0
PURSANG 250 MK1	244	1965-67	2.0	4.0 6.0
MATADOR MK2	244	1965-67	1.5	3.0 4.5
MATADOR MK3/MK4	244	1967-72	1.3	2.7 4.0
METRALLA 250	244	1966-72	0.7	1.5 2.2
SHERPA T 250	244	1967-79	1.2	2.5 3.7
SHERPA T 350	348	1973-83	1.2	2.5 3.7
EL MONTADERO	360	1969-72	1.5	3.0 4.5
FRONTERA 250	244	1973-76	1.0	2.0 3.0

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni		Euro x 000
FRONTERA MK9	360	1975-76	1.1	2.2 3.3
FRONTERA MK10/11	370	1976-78	1.0	2.0 3.0
ALPINA 250	244	1970-79	1.0	2.0 3.0
ALPINA 350	348	1973-76	1.0	2.0 3.0
LOBITO 125	124	1967-76	0.6	1.2 1.8
LOBITO 175	175	1971-73	0.6	1.2 1.8
SHERPA 125	124	1968-79	0.8	1.6 2.4
PURSANG 125	124	1972-74	0.8	1.7 2.5
PURSANG 250 MK2/3/4	244	1968-71	1.5	3.0 4.5
PURSANG 250 MK5/6/7	244	1971-74	1.3	2.7 4.0
PURSANG 250 MK8/9/10/11	244	1974-79	1.2	2.5 3.7
PURSANG 370	370	1975-78	1.1	2.2 3.3

### CAGIVA

125 SST	123	1980-82	0.5	1.0 1.5
125 ALETTA ORO	123	1982-87	0.6	1.2 1.8
125 FRECCIA	125	1987-90	0.7	1.5 2.2
350 ALAZZURRA	349	1985-89	0.8	1.7 2.5
650 ALAZZURRA	649	1985-89	1.1	2.2 3.3
MITO	125	1990-98	0.7	1.5 2.2
ELEFANT 650/750	649-748	1985-90	0.8	1.7 2.5

### CCM GRAN BRETAGNA

CR 500 BSA	498	1972-75	2.5	5.0 7.5
CR 580	580	1973-75	2.0	4.0 6.0

### CECCATO ITALIA

ROMEO	45	1951-57	0.3	0.8 1.1
SPORT 75	75	1952-54	1.2	2.5 3.7
SPORT 125	123	1954-56	1.1	2.2 3.3
SPORT 100	98	1954-56	1.0	2.0 3.0
GT 100	98	1954-56	0.9	1.8 2.7
GT 125	123	1954-56	1.0	2.0 3.0

### CM ITALIA

125	123	1949-55	0.8	1.7 2.5
250 SS	247	1949-53	1.7	3.5 5.2
160-12 ORE	155	1950-53	2.5	5.0 7.5

### COMET ITALIA

TURISMO/SPORT	173	1952-57	0.9	1.8 2.7
SPORT	247	1954-57	1.1	2.2 3.3

### CZ REPUBBLICA CECA

125 SPORT	123	1971-78	0.4	0.8 1.2
175 SPORT	172	1971-79	0.4	0.9 1.3
90	90	1956	1.5	3.0 4.5
175	172	1956	1.6	3.2 4.8
250	146	1956	1.7	3.4 5.1
250 CROSS BITUBO	246	1965-68	3.5	7.0 10.5
360 CROSS BITUBO	360	1965-68	4.0	8.0 12.0
250 CROSS MONOTUBO	246	1968-70	2.5	5.0 7.5
250 CROSS MONOTUBO GIALLO	246	1971-73	2.0	4.0 6.0
250 CROSS	246	1974-77	1.2	2.5 3.7
360 CROSS MONOTUBO	360	1968-70	2.5	5.0 7.5
360 CROSS MONOTUBO GIALLO	360	1971-73	2.0	4.0 6.0
360 CROSS	360	1974-77	1.3	2.7 4.0
CEZETA	171	1956-64	0.8	1.7 2.5

### DEI ITALIA

SACHS	173	1953-57	0.6	1.2 1.8
SAXONETTE	58	1946-50	0.4	0.9 1.3

### DELLA FERRERA ITALIA

650	647	1919-24	3.0	6.0 9.0
800	799	1920-26	3.5	7.0 10.5
1000	984	1921-25	4.0	8.0 12.0
PIEMONTE	173	1931-34	1.2	2.5 3.7
350	348	1932-35	1.5	3.0 4.5
CENSIO	498	1935-38	2.5	5.0 7.5

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000
160 2T	157	1954-58	0,9 <b>1,8</b> 2,7
175 4T	173	1954-58	1,0 <b>2,0</b> 3,0

## DKW GERMANIA

LUXUS	498	1928-30	1,5 <b>3,0</b> 4,5
NZ 250	244	1958-40	1,3 <b>2,7</b> 4,0
NZ 350	348	1958-45	1,5 <b>3,0</b> 4,5
NZ 500	498	1958-40	2,0 <b>4,0</b> 6,0
125 RT	123	1950-53	1,0 <b>2,0</b> 3,0
200 RT	197	1951-53	1,1 <b>2,2</b> 3,3
250 RT	244	1953-56	1,2 <b>2,5</b> 3,7
175 RT	174	1954-57	1,1 <b>2,2</b> 3,3
50 GS	50	1973-76	1,5 <b>3,0</b> 4,5
100 GS	100	1973-76	1,3 <b>2,7</b> 4,0
125 GS	123	1973-76	1,4 <b>2,8</b> 4,2
175 GS	174	1973-76	1,5 <b>3,0</b> 4,5
250 GS	244	1975-79	1,6 <b>3,2</b> 4,8

## DOUGLAS GRAN BRETAGNA

BANTAM	147	1953-58	0,9 <b>1,8</b> 2,7
GOLD STAR	248	1953-58	1,1 <b>2,2</b> 3,3
ENDEAVOUR	494	1956-58	3,5 <b>7,0</b> 10,5
AERO	596	1956-61	4,0 <b>8,0</b> 12,0
350 T	348	1946-49	2,2 <b>4,5</b> 6,7
350 PLUS 90	348	1949-50	2,7 <b>5,5</b> 8,2

## DUCATI ITALIA

65 11/TS/S	63	1952-57	0,6 <b>1,2</b> 1,8
98N/7/TS/TL	98	1952-63	0,7 <b>1,5</b> 2,2
CRUISER	175	1952-54	2,5 <b>5,0</b> 7,5
CADET	98	1967-69	0,4 <b>0,8</b> 1,2
GT/SS	203	1959-68	1,4 <b>2,8</b> 4,2
125 TS/SPORT	123	1957-65	0,9 <b>1,8</b> 2,7
ELITE	203	1959-63	1,5 <b>3,0</b> 4,5
175 T/SPORT	173	1956-64	1,0 <b>2,0</b> 3,0
SPORT	85	1959-61	0,6 <b>1,3</b> 1,9
BRIO 50	48	1964-65	0,4 <b>0,8</b> 1,2
BRIO 100	94	1965-66	0,5 <b>1,0</b> 1,5
AUREA	123	1961-66	0,6 <b>1,3</b> 1,9
SETTER	80	1962-68	0,6 <b>1,2</b> 1,8
MOUNTAINEER	90	1964-68	0,6 <b>1,3</b> 1,9
DIANA	249	1962-68	1,2 <b>2,5</b> 3,7
GT	249	1964-66	1,2 <b>2,5</b> 3,7
MONZA	160	1964-67	1,0 <b>2,0</b> 3,0
250 (MARK I)	249	1962-67	1,7 <b>3,5</b> 5,2
250 MARK 3	249	1968-75	1,4 <b>2,8</b> 4,2
250 SCRAMBLER	249	1968-75	1,3 <b>2,7</b> 4,0
350 SCRAMBLER	340	1969-75	2,0 <b>4,0</b> 6,0
350 MARK 3	340	1969-75	2,0 <b>4,0</b> 6,0
450 SCRAMBLER	436	1970-75	2,2 <b>4,5</b> 6,7
450 MARK 3	436	1970-75	2,2 <b>4,5</b> 6,7
250 DESMO	249	1971-75	1,7 <b>3,5</b> 5,2
350 DESMO	340	1971-75	2,2 <b>4,5</b> 6,7
450 DESMO	436	1971-74	2,5 <b>5,0</b> 7,5
125 REGOLARITÀ	124	1976-77	0,7 <b>1,5</b> 2,2
125 SIX DAYS	124	1977-78	0,9 <b>1,8</b> 2,7
450 RT	436	1970-74	2,2 <b>4,5</b> 6,7
750 GT	748	1971-74	2,5 <b>5,0</b> 7,5
750 S	748	1972-74	4,0 <b>8,0</b> 12,0
750 SS (CARTER TONDO)	748	1973-74	8,0 <b>16,0</b> 24,0
750 SS (CARTER QUADRO)	748	1975-77	6,5 <b>13,0</b> 19,5
860 GT	860	1974-76	2,0 <b>4,0</b> 6,0
350 GTL	340	1975-76	0,6 <b>1,2</b> 1,8
500 GTL	496	1975-76	0,6 <b>1,3</b> 1,9
500 SPORT D	496	1976-81	0,6 <b>1,3</b> 1,9
600 TL	600	1982-84	1,1 <b>2,2</b> 3,3
900 SS	864	1975-82	5,0 <b>10,0</b> 15,0
860 GTS	860	1976-78	2,2 <b>4,5</b> 6,7
DARMAHSD	864	1977-82	2,7 <b>5,5</b> 8,2
PANTAH 350	349	1982-83	1,2 <b>2,4</b> 3,6
PANTAH 500	499	1978-80	2,0 <b>4,0</b> 6,0
PANTAH 600	600	1981-84	2,0 <b>4,0</b> 6,0
500 GTV	496	1979-82	0,7 <b>1,5</b> 2,2
350 GTV	340	1979-83	0,7 <b>1,4</b> 2,1
900 MHR	864	1979-84	7,5 <b>15,0</b> 22,5
1000 MHR	973	1984-86	8,0 <b>16,0</b> 24,0
DARMAHSSD	864	1978-81	3,0 <b>6,0</b> 9,0
900 S2	864	1982-83	2,2 <b>4,5</b> 6,7
900 SS	904	1988-98	1,4 <b>2,8</b> 4,2
750 SS	748	1991-97	1,2 <b>2,5</b> 3,7
750 FI	820	1985-87	4,0 <b>8,0</b> 12,0
PASO 750	748	1986-88	1,7 <b>3,5</b> 5,2
PASO 900	906	1988-89	1,5 <b>3,0</b> 4,5
851 S	851	1988-92	4,0 <b>8,0</b> 12,0
851 TRICOLORE	851	1988-89	4,5 <b>9,0</b> 13,5

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000
750 INDIANA	748	1986-90	0,8 <b>1,7</b> 2,5
888	888	1990-92	4,2 <b>8,5</b> 12,7
907 IE	907	1989-92	1,5 <b>3,0</b> 4,5
916	916	1994-98	4,0 <b>8,0</b> 12,0
MONSTER 900	904	1993-98	1,5 <b>3,0</b> 4,5
MONSTER 600	585	1994-97	1,2 <b>2,5</b> 3,7

## F.N. BELGIO

M	348	1930-35	3,0 <b>6,0</b> 9,0
M	496	1935-40	3,5 <b>7,0</b> 10,5

## FANTIC MOTOR ITALIA

CABALLERO 50	50	1969-71	0,9 <b>1,8</b> 2,7
CABALLERO 50 4M	50	1972-74	0,8 <b>1,6</b> 2,4
CABALLERO 50 6M	50	1972-74	0,9 <b>1,8</b> 2,7
CHOPPER	50-124	1972-75	0,7 <b>1,5</b> 2,2
50 TX 190	50	1979-81	0,4 <b>0,8</b> 1,2
50 RG CASA	50	1975-80	0,9 <b>1,8</b> 2,7
50 RG SUPER 6M	50	1975-80	0,8 <b>1,6</b> 2,4
50 RG COMPETIZIONE	50	1975-80	1,1 <b>2,2</b> 3,3
CABALLERO 100	100	1971-72	0,7 <b>1,5</b> 2,2
CABALLERO 125 RG COMP. 5M	124	1975-76	1,1 <b>2,3</b> 3,4
CABALLERO 125 RG COMP. 6M	124	1976-77	1,3 <b>2,6</b> 3,9
125 RG COMPETIZIONE	124	1978-80	1,3 <b>2,6</b> 3,9
TRIAL 125	124	1977-79	0,6 <b>1,3</b> 1,9
TRIAL 200	160	1979-82	0,8 <b>1,6</b> 2,4
TRIAL 240	212	1982-85	0,9 <b>1,8</b> 2,7
TRIAL 300	250	1984-85	1,0 <b>2,0</b> 3,0
TRIAL 301	250	1985-86	1,0 <b>2,0</b> 3,0
125 STRADA	124	1981-85	0,5 <b>1,0</b> 1,5
125 CR 5M	124	1975-76	1,0 <b>2,0</b> 3,0

## FERRARI ITALIA

TL	123	1953-57	0,7 <b>1,5</b> 2,2
SL	155	1953-57	0,7 <b>1,5</b> 2,2
SP	173	1953-57	0,8 <b>1,7</b> 2,5

## FRERA ITALIA

250	248	1931-36	1,5 <b>3,0</b> 4,5
350	348	1931-36	1,7 <b>3,5</b> 5,2
500	494	1931-36	2,5 <b>5,0</b> 7,5

## G.D. ITALIA

175	173	1950-55	1,4 <b>2,8</b> 4,2
250	248	1950-55	1,5 <b>3,0</b> 4,5
350	347	1950-55	1,7 <b>3,5</b> 5,2

## GANNA ITALIA

125 SPORT	123	1954-56	0,9 <b>1,8</b> 2,7
175 SPORT	173	1954-56	1,0 <b>2,0</b> 3,0

## GARELLI ITALIA

315	349	1931-34	2,5 <b>5,0</b> 7,5
316	349	1931-35	2,2 <b>4,5</b> 6,7
327	349	1932-37	2,0 <b>4,0</b> 6,0
328	349	1932-37	2,0 <b>4,0</b> 6,0
331	349	1933-38	2,2 <b>4,5</b> 6,7
MOSQUITO A	38	1946-52	0,5 <b>1,0</b> 1,5
MOSQUITO B	48	1953-60	0,4 <b>0,8</b> 1,2
COMO	49	1960-66	0,3 <b>0,8</b> 1,1
CAPRI 50	49	1963-68	0,4 <b>0,8</b> 1,2
CAPRI 70/80	70	1959-60	0,4 <b>0,9</b> 1,3
CAPRI 98	98	1961-65	0,5 <b>1,0</b> 1,5
CAPRI 125	125	1962-66	0,5 <b>1,1</b> 1,6
CAPRI 150	150	1963-66	0,6 <b>1,2</b> 1,8
GULP	48	1967-78	0,2 <b>0,5</b> 0,7
REKORD	49	1963-78	0,5 <b>1,0</b> 1,5
TIGER CROSS	49	1970-72	0,5 <b>1,0</b> 1,5
EUREKA	49	1971-79	0,2 <b>0,5</b> 0,7
KATIA	49	1971-91	0,3 <b>0,6</b> 0,9
OCIONE	49	1976-91	0,3 <b>0,7</b> 1,0
MINIBAT	49	1969-75	0,4 <b>0,9</b> 1,3
MINICROSS	49	1969-72	0,5 <b>1,0</b> 1,5

## GEROSA ITALIA

125 T	123	1954-56	0,6 <b>1,3</b> 1,9
160 T	155	1954-56	0,7 <b>1,5</b> 2,2
175 GS	173	1954-56	0,8 <b>1,7</b> 2,5
48	48	1955-58	0,3 <b>0,6</b> 0,9

## GILERA ITALIA

T	499	1920-24	8,5 <b>17,0</b> 25,5
S500	499	1923-28	8,0 <b>16,0</b> 24,0
S350	348	1925-28	7,5 <b>15,0</b> 22,5
GRAN SPORT 350	348	1929-30	8,0 <b>16,0</b> 24,0
GRAN SPORT 500	499	1930-31	8,5 <b>17,0</b> 25,5

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000
---------	-----------------	------	------------

L 350 (CARTER STRETTO)	348	1930-36	5,0 <b>10,0</b> 15,0
L 500 (CARTER STRETTO)	499	1930-36	6,0 <b>12,0</b> 18,0
SEI GIORNI	499	1931-34	7,5 <b>15,0</b> 22,5
LE	499	1935-40	4,5 <b>9,0</b> 13,5
VT	499	1935-41	7,5 <b>15,0</b> 22,5
VTE	499	1935-41	8,0 <b>16,0</b> 24,0
L 250	247	1937-40	3,7 <b>7,5</b> 11,2
VTGSE	499	1939-40	8,5 <b>17,0</b> 25,5
MARTE	498	1941-46	4,5 <b>9,0</b> 13,5
NETTUNO	247	1946-54	2,7 <b>5,5</b> 8,2
SATURNO	498	1946-59	5,0 <b>10,0</b> 15,0
SATURNO SPORT	498	1946-59	6,0 <b>12,0</b> 18,0
SATURNO CROSS	498	1953-56	5,5 <b>11,0</b> 16,5
NETTUNO SPORT	247	1950-54	3,2 <b>6,5</b> 9,7
125 TURISMO	123	1950-52	1,1 <b>2,2</b> 3,3
150 TURISMO	153	1952-60	1,2 <b>2,5</b> 3,7
125 SPORT	123	1951-52	1,2 <b>2,4</b> 3,6
150 SPORT	153	1952-60	1,3 <b>2,7</b> 4,0
175 SPORT	172	1956-60	1,4 <b>2,8</b> 4,2
175 SUPER SPORT	172	1956-60	1,4 <b>2,8</b> 4,2
300/500 EXTRA (BICILINDRICA)	305	1953-70	1,5 <b>3,0</b> 4,5
98 GIUBILEO	98	1959-69	1,1 <b>2,2</b> 3,3
98 GIUBILEO SS	98	1964-71	1,2 <b>2,4</b> 3,6
124 GIUBILEO	123	1961-65	1,2 <b>2,4</b> 3,6
124 GIUBILEO SEI GIORNI	123	1961-69	1,3 <b>2,6</b> 3,9
150 GIUBILEO	158	1962-69	1,0 <b>2,0</b> 3,0
175 GIUBILEO SPORT	172	1960-66	1,1 <b>2,2</b> 3,3
202 GIUBILEO SPORT	202	1966-69	1,2 <b>2,4</b> 3,6
98 GIUBILEO REGOLARITÀ	98	1960-69	1,2 <b>2,4</b> 3,6
98 GIUB			

Modello cm<sup>3</sup> Anni Euro x 000

**GUAZZONI** ITALIA

MENEGHINA 150	145	1954-57	0,8	1,7	2,5
MENEGHINA 175	175	1954-57	0,9	1,8	2,7
MATTA	50	1965-72	0,9	1,8	2,7
50 MATA CROSS	49	1967-75	1,1	2,3	3,4
125 RM	123	1972-77	1,0	2,0	3,0
125 CR KING	123	1976-77	1,0	2,0	3,0

**HARLEY-DAVIDSON** STATI UNITI

E	987	1912-14	7,5	15,0	22,5
F/J 1000	987	1914-22	7,5	15,0	22,5
SPORT	598	1917-22	4,0	8,0	12,0
C/D	598	1920-23	3,7	7,5	11,2
S	598	1920-23	3,2	6,5	9,7
F/J 1200	1207	1922-29	8,5	17,0	25,5
A/B	545	1922-34	3,0	6,0	9,0
D	743	1925-29	4,0	8,0	12,0
C	498	1950-55	3,5	7,0	10,5
V/VL	1207	1950-54	6,0	12,0	18,0
VLD SPORT	1240	1954-56	6,5	13,0	19,5
R/RL	743	1952-56	3,5	7,0	10,5
RDL SPORT	743	1954-56	4,0	8,0	12,0
VLH	1358	1955-58	7,0	14,0	21,0
WLD SPORT	743	1957-42	5,0	10,0	15,0
UL/UL	1240	1956-47	6,0	12,0	18,0
WL/WLA (CIVILE/MILITARE)	743	1957-45	6,5	13,0	19,5
EJEL	987	1957-49	5,0	10,0	15,0
ULH	1358	1958-42	7,5	15,0	22,5
FJFL	1240	1941-47	6,0	12,0	18,0
HYDRAGLIDE	1207	1949-58	6,5	13,0	19,5
K	748	1952-54	3,0	6,0	9,0
KH/KHK	883	1954-56	3,2	6,5	9,7
XL/XLC	883	1957-59	3,5	7,0	10,5
KLH/MLCH	883	1958-69	4,0	8,0	12,0
DUO GLIDE	1207	1959-65	6,0	12,0	18,0
ELECTRA GLIDE	1207	1960-70	6,5	13,0	19,5
ELECTRA GLIDE	1207	1970-79	5,0	10,0	15,0
XLH/MLCH	998	1975-79	3,5	7,0	10,5
XL CR CAFFÉ RACER	998	1977-78	5,5	11,0	16,5
LOW RIDER	1207	1977-79	4,0	8,0	12,0
FAT BOY	1207	1978-79	4,2	8,5	12,7
STURGIS	1340	1981-82	3,7	7,5	11,2
XR	998	1983-85	4,0	8,0	12,0
SPORTSTER	883	1984-98	2,5	5,0	7,5

**HERCULES** GERMANIA

K 50 S	49	1966-69	1,5	3,0	4,5
K 50 S	49	1970-72	1,2	2,5	3,7
K 50 GS	49	1966-69	2,2	4,5	6,7
K 50 GS	49	1970-72	2,0	4,0	6,0
K 100 S/125 S	98-122	1966-69	1,5	3,0	4,5
K 100 S/125 S	98-122	1970-72	1,2	2,5	3,7
K 100 GS/125 GS	98-122	1966-69	2,5	5,0	7,5
K 100 GS/125 GS	98-122	1970-72	2,2	4,5	6,7
WANKEL 2000	288	1974-79	1,4	2,8	4,2

**HONDA** GIAPPONE

CB 125 BILINDRICA	123	1968-71	0,9	1,8	2,7
CB 125 ITALIA	124	1976-81	0,5	1,0	1,5
CB 350	347	1968-75	1,2	2,5	3,7
CB 450 "BLACK BOMBER"	444	1965-68	2,5	5,0	7,5
CB 450 "CONVERSION D"	444	1968	3,5	7,0	10,5
CB 450 K1	444	1968-69	1,7	3,5	5,2
CB 450 K2/K6	444	1969-73	1,2	2,5	3,7
CB 250	247	1968-76	1,1	2,3	3,4
CL 250	247	1968-76	2,2	4,5	6,7
CL 350	347	1969-73	2,5	5,0	7,5
CL 450	444	1970-72	3,0	6,0	9,0
CB 750	736	1969-70	5,0	10,0	15,0
CB 500 FOUR	499	1971-75	2,5	5,0	7,5
CB 500 FOUR K	499	1979-81	1,5	3,0	4,5
CB 750 FOUR K1	736	1971-72	3,7	7,5	11,2
CB 750 FOUR K2	736	1972-75	2,5	5,0	7,5
CB 750 FOUR SUPER SPORT	736	1975-78	1,7	3,5	5,2
CB 750 FOUR K6	736	1976-77	1,5	3,0	4,5
CB 750 FOUR K	736	1979-81	1,7	3,5	5,2
CB 350 FOUR	347	1972-75	2,0	4,0	6,0
CB 360/CL 360	355	1973-76	0,7	1,5	2,2
CB 500 TWIN	499	1973-76	1,0	2,0	3,0
CB 400 FOUR SUPER SPORT	394	1974-78	1,6	3,3	4,9
CB 550 FOUR	539	1975-78	1,5	3,0	4,5
GL 1000 GOLD WING	999	1975-79	3,7	7,5	11,2
CB 650	647	1978-80	1,2	2,5	3,7
CBX Z/A (6 CILINDRI)	1047	1978-80	3,7	7,5	11,2

Modello cm<sup>3</sup> Anni Euro x 000

CBX B/C (6 CILINDRI, PRO-LINK)	1046	1980-83	2,7	5,5	8,2
CB 250 N	250	1978-83	0,6	1,2	1,8
CB 400 N	395	1978-83	0,7	1,4	2,1
CX 500	497	1978-84	1,2	2,5	3,7
CX 500 TURBO	497	1981-82	2,5	5,0	7,5
CX 650 TURBO	675	1983-84	2,7	5,5	8,2
CB 750 F	748	1980-85	0,9	1,8	2,7
CB 900 F BOL D'OR	901	1979-83	1,4	2,8	4,2
CB 1100 R	1062	1981-84	1,5	3,0	4,5
CB 1100 F	1062	1983-84	0,9	1,8	2,7
CBR 1000 F	998	1987-90	1,7	3,5	5,2
CBR 1000 F	998	1990-98	1,7	3,5	5,2
XL 250 S	248	1978-81	0,7	1,5	2,2
XL 500 S/R	497	1979-82	1,1	2,2	3,3
VF 400-F	399	1982-86	1,0	2,0	3,0
VF 500-F	497	1984-87	1,1	2,2	3,3
VF 750-F	748	1983-87	1,3	2,6	3,9
VFR 750-F	748	1986-97	1,4	2,8	4,2
VFR 750-R (RC30)	748	1988-89	7,5	15,0	22,5
VF 1000-F	998	1984-87	1,5	3,0	4,5
VF 1000-R	998	1985-89	1,8	3,7	5,5
VTR 1000-F	998	1997-98	1,4	2,8	4,2
NSR 400	387	1985-86	1,3	2,7	4,0
XL 600 V TRANSALP	585	1988-98	0,7	1,5	2,2
XRV 650/750 AFRICA TWIN	647-742	1987-97	1,0	2,0	3,0
HORNET 600	599	1997-98	1,0	2,0	3,0
CBR 1100 XX	1062	1997-98	1,4	2,8	4,2
CBR 900 RR	901	1992-98	1,4	2,8	4,2

**HOREX** GERMANIA

REGINA 350	342	1951-56	2,0	4,0	6,0
REGINA 400	399	1954-56	2,0	4,0	6,0

**HUSQVARNA** SVEZIA

CR 125	124	1975-78	1,1	2,3	3,4
WR 175	175	1975-78	1,1	2,3	3,4
WR 250	244	1971-76	1,3	2,6	3,9
WR 350	345	1971-76	1,5	3,0	4,5
CR 250	244	1971-76	1,3	2,6	3,9
CR 350	345	1971-76	1,5	3,0	4,5
500 4T	499	1960-64	4,0	8,0	12,0

**I.M.N.** ITALIA

PAPERINO/SUPERPAPERINO	48	1952-58	0,6	1,2	1,8
------------------------	----	---------	-----	-----	-----

**INDIAN** STATI UNITI

SCOUT	596	1920-28	6,2	12,5	18,7
SCOUT 101 800	796	1928-31	6,0	12,0	18,0
CHIEF 1000	997	1922-28	8,5	17,0	25,5
SCOUT 101 750	744	1928-31	6,7	13,5	20,2
SCOUT 101 750	744	1932-37	6,2	12,5	18,7
SPORT SCOUT 750	744	1934-42	7,5	15,0	22,5
CHIEF 1200	1206	1923-48	9,0	18,0	27,0
HARROW	247	1950-51	2,0	4,0	6,0
SCOUT	497	1950-51	2,5	5,0	7,5
WARRIOR	596	1950-53	2,2	4,5	6,7
CHIEF IV	1307	1950-53	7,0	14,0	21,0
FOUR	1247	1927-42	11,0	22,0	33,0

**INNOCENTI** ITALIA

LAMBRETTA 125 M(A)	123	1947-48	2,7	5,5	8,2
LAMBRETTA 125 B	123	1948-50	2,0	4,0	6,0
LAMBRETTA 125 C/CL	124	1950-51	1,5	3,0	4,5
LAMBRETTA 125 D/DL	124	1951-55	1,0	2,0	3,0
LAMBRETTA 125 E	123	1953-54	0,8	1,7	2,5
LAMBRETTA 125 D/LD-2°	124	1956-58	0,7	1,5	2,2
LAMBRETTA 150 D/LD	148	1954-57	0,8	1,7	2,5
LAMBRETTA 125 F	123	1954-55	0,7	1,5	2,2
LAMBRETTA 150 D/LD-2°	147	1956-58	0,8	1,7	2,5
LAMBRETTA 175 TV	170	1957-58	2,0	4,0	6,0
LAMBRETTA 150 LI	148	1958-59	1,0	2,0	3,0
LAMBRETTA 175 TV II	175	1959-61	1,4	2,8	4,2
LAMBRETTA 125 LI	123	1958-59	1,0	2,0	3,0
LAMBRETTA 150 LI II	148	1959-61	0,9	1,8	2,7
LAMBRETTA 175 TV III	175	1962-65	1,2	2,5	3,7
LAMBRETTA 125 LI III	123	1959-61	0,9	1,8	2,7
LAMBRETTA 125 LI III	123	1961-67	0,7	1,5	2,2
LAMBRETTA 150 LI III	148	1961-67	0,7	1,5	2,2
LAMBRETTA 125 SPECIAL	123	1965-69	0,7	1,5	2,2
LAMBRETTA 125 DL	123	1969-71	0,6	1,3	1,9
LAMBRETTA 150 LI SPECIAL	148	1963-66	0,7	1,5	2,2
LAMBRETTA 150 X SPECIAL	148	1966-69	0,9	1,8	2,7
LAMBRETTA 150 DL	148	1969-71	0,6	1,3	1,9
LAMBRETTA 200 X SPECIAL	198	1966-69	1,0	2,0	3,0
LAMBRETTA 200 TV	198	1962-65	1,1	2,3	3,4

Modello cm<sup>3</sup> Anni Euro x 000

LAMBRETTA 200 DL	198	1969-71	1,2	2,5	3,7
LAMBRETTA JUNIOR 50/SPECIAL	49	1964-71	0,6	1,2	1,8
LAMBRETTA JUNIOR 125	98	1964-65	0,6	1,2	1,8
LAMBRETTA JUNIOR 125	122	1965-69	0,6	1,3	1,9
LUI 50 C/CL	49	1968-69	0,6	1,3	1,9
LUI 75 S/L	74	1968-69	0,7	1,5	2,2
LAMBRETTA 48	48	1955-61	0,5	1,0	1,5
LAMBRETTINO	48	1967-71	0,3	0,6	0,9

**ISO** ITALIA

FURETTO	65	1948-49	0,7	1,5	2,2
ISOSCOOTER	123	1949-56	0,8	1,7	2,5
ISOMOTO	123	1950-54	0,8	1,7	2,5
ISOSPORT	123	1953-57	1,0	2,0	3,0
125 GI/GTD	123	1954-59	0,7	1,5	2,2
125 E/C	123	1955-60	0,6	1,3	1,9
150	148	1956-60	0,7	1,4	2,1
200/250	198-236	1952-56	1,1	2,3	3,4
150 F (DIVA)	150	1958-62	0,7	1,4	2,1
175 4T	175	1956-59	0,9	1,8	2,7

**ITALJET** ITALIA

GRIFON 500	498	1965-67	1,7	3,5	5,2
GRIFON 650	648	1967-71	2,2	4,5	6,7
BUCCANEER	125	1973-78	0,7	1,5	2,2
MUSTANG	49	1965-73	0,6	1,2	1,8
MUSTANG TRIAL	49	1966-73	0,5	1,0	1,5
SCIMITAR	49	1973-76	0,5	1,0	1,5
250 TRIAL	237	1980-84	0,7	1,5	2,2
350 TRIAL	326	1980-84	0,8	1,7	2,5
350 SCOTT	322	1983-84	0,8	1,7	2,5

**ITOM** ITALIA

ASTOR	48	1953-60	0,6	1,3	1,9
IDEAL	48	1953-61	0,2	0,5	0,7
ESPERIA	48	1953-61	0,2	0,5	0,7
ALBA	4				

# M QUOTAZIONI

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000			
GPZ 600 R	592	1985-89	1.0	2.0	3.0	
GPZ 750/750 R	739	1983-88	1.0	2.0	3.0	
GPZ 750 TURBO	739	1984-88	1.8	3.7	5.5	
GPZ 900 R	908	1984-92	1.4	2.8	4.2	
GPZ 1000 RX	997	1986-89	0.9	1.8	2.7	
GPZ 1100	1089	1981-88	1.1	2.3	3.4	
ZXR 750 STINGER	748	1989-90	1.2	2.5	3.7	
ZXR 750 R	748	1992-98	1.2	2.5	3.7	
ZK-6R NINJA	599	1994-98	1.0	2.0	3.0	
ZK-9R NINJA	899	1993-98	1.2	2.4	3.6	
ZK 1000 R	998	1991-98	1.4	2.8	4.2	
W 650	676	1998-99	1.1	2.3	3.4	

## KTM AUSTRIA

GS 100	98	1971-76	1.9	3.8	5.7
GS 125	123	1971-76	2.0	4.0	6.0
GS 175	171	1972-76	2.1	4.2	6.3
GS 250	247	1974-78	1.8	3.6	5.4
GS 350	354	1974-78	1.9	3.8	5.7
MX 125	123	1971-76	1.6	3.2	4.8
MX 250	247	1973-78	1.7	3.4	5.1
MX 350	354	1974-78	1.6	3.3	4.9

## LAVERDA ITALIA

75 S	74	1950-54	0.8	1.7	2.5
100	99	1955-60	1.0	2.0	3.0
50 2M	49	1959-60	0.4	0.8	1.2
50 3M	49	1960-62	0.4	0.8	1.2
60 MINI	59	1960-65	0.4	0.9	1.3
200	199	1962-67	0.8	1.6	2.4
125	124	1966-69	0.7	1.5	2.2
125 TRIAL	124	1966-69	0.6	1.3	1.9
650	648	1968-69	2.5	5.0	7.5
750 GT	744	1968-69	2.7	5.5	8.2
750 S	744	1969-70	3.2	6.5	9.7
750 SF (TAMBURO)	744	1970-72	3.5	7.0	10.5
750 SFC/1	744	1971-73	9.0	18.0	27.0
750 SF/1 (TAMBURO)	744	1972-73	3.2	6.5	9.7
1000 3C/1 (TAMBURO)	981	1972-73	3.5	7.0	10.5
750 SF/2 (DISCHIANT)	744	1973-74	3.0	6.0	9.0
750 SF/3 (TRE DISCHI, CODINO)	744	1975-78	2.7	5.5	8.2
750 SFC/2	744	1974-75	8.0	16.0	24.0
1000 3C/2 (DISCHIANT)	981	1974-75	3.2	6.5	9.7
750 SFC/3	744	1975-76	7.5	15.0	22.5
1000 3C/3 (DISCHI, CODINO)	981	1976-77	2.7	5.5	8.2
1000 JOTA	981	1976-81	2.5	5.0	7.5
1000 JOTA (MANOV. 120°)	981	1982-83	2.5	5.0	7.5
1000 RGS	981	1982-86	2.2	4.5	6.7
1000 RGS EXEC/CORSA	981	1984-86	2.2	4.5	6.7
1000 RGA JOTA	981	1984-86	2.2	4.5	6.7
1000 SFC	996	1985-86	2.7	5.5	8.2
1200 175	1116	1978-82	2.5	5.0	7.5
CHOIT	247	1974-76	1.1	2.3	3.4
250 2TR	247	1975-79	1.2	2.5	3.7
350	344	1977-81	0.8	1.6	2.4
500	497	1977-83	0.9	1.8	2.7
125 LB	124	1984-85	0.6	1.3	1.9
125 LESMO	124	1985-86	0.7	1.5	2.2
125 REGOLARITÀ	124	1975-79	1.3	2.7	4.0

## MAICO AUSTRIA

GS 125	123	1968-70	1.8	3.6	5.4
GS 125	123	1971-79	1.3	2.7	4.0
GS 250	247	1960-67	2.1	4.3	6.4
GS 250	247	1968-71	1.8	3.7	5.5
GS 250	247	1972-79	1.4	2.8	4.2
GS 400	398	1960-67	2.1	4.3	6.4
GS 400	398	1968-71	2.0	4.0	6.0
GS 400	398	1972-79	1.9	3.8	5.7
GS 440	440	1974-79	2.0	4.0	6.0
GS 501	501	1971-79	2.2	4.5	6.7
MC 125	123	1970-79	1.1	2.2	3.3
MC 250	247	1960-67	1.9	3.8	5.7
MC 250	247	1968-71	1.6	3.2	4.8
MC 250	247	1972-79	1.2	2.5	3.7
MC 400	398	1960-67	2.0	4.0	6.0
MC 400	398	1968-71	1.7	3.5	5.2
MC 400	398	1972-79	1.5	3.0	4.5
MC 440	440	1974-79	1.6	3.2	4.8
MC 501	501	1971-79	2.1	4.3	6.4
MOBIL 175	173	1952-53	2.4	4.8	7.2
MOBIL 200	198	1954-56	2.5	5.0	7.5
MAICOLETTA 175	173	1954-58	1.6	3.2	4.8
MAICOLETTA 200	198	1955-58	1.6	3.2	4.8
MAICOLETTA 275	274	1955-58	1.7	3.4	5.1

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000			
---------	-----------------	------	------------	--	--	--

## MALANCA ITALIA

COMPETIZIONE	49	1966-75	0.5	1.0	1.5
TESTAROSSA	49	1966-75	1.0	2.0	3.0
125 2CT/S	125	1974-85	0.8	1.7	2.5
150 2C	155	1974-79	0.7	1.5	2.2
VISPETTA	48	1962-63	0.4	0.9	1.3
SUPER VIS	48	1963-69	0.4	0.8	1.2

## MAS ITALIA

175	173	1952-35	1.2	2.5	3.7
250	247	1934-37	1.4	2.8	4.2
350	347	1931-38	1.5	3.0	4.5
500 VT	497	1953-59	2.0	4.0	6.0
TURISMO	123	1950-55	0.7	1.5	2.2
600	596	1953-59	2.7	5.5	8.2
STELLA ALPINA	123	1947-51	1.1	2.2	3.3
STELLA ALPINA	123	1956-62	0.8	1.7	2.5

## MASERATI ITALIA

ZT	123	1953-60	0.8	1.7	2.5
4T 160	158	1953-60	1.1	2.2	3.3
4T 250	250	1955-60	1.9	3.8	5.7

## MATCHLESS GRAN BRETAGNA

SILVER ARROW	395	1930-34	3.2	6.5	9.7
SILVER HAWK	595	1931-36	5.5	11.0	16.5
GS/GSL	348	1946-55	1.6	3.2	4.8
G80	497	1946-66	3.2	6.5	9.7
G9	498	1950-61	2.2	4.5	6.7
G11	595	1950-61	2.2	4.5	6.7
G12	646	1958-66	2.7	5.5	8.2
G15	745	1964-69	3.2	6.5	9.7

## MAZZILLI ITALIA

50	49	1970-76	1.9	3.8	5.7
125	123	1970-71	2.2	4.5	6.7
125	123	1972-76	2.1	4.2	6.3
125 7V	123	1976-77	1.7	3.5	5.2
175 7V	173	1976-77	1.9	3.8	5.7
250 7V	248	1976-77	2.2	4.5	6.7

## MESSERSCHMITT GERMANIA

KR 175	174	1953-55	3.7	7.5	11.2
KR 200	191	1955-64	4.0	8.0	12.0
TIGER 500	494	1958-61	5.0	10.0	15.0

## MILLER BALSAMO ITALIA

350	348	1952-58	1.7	3.5	5.2
250	248	1952-47	1.5	3.0	4.5
500	499	1952-47	1.7	3.5	5.2
200 CARENATA	198	1939-46	1.8	3.7	5.5

## MIVAL ITALIA

N'GT	123	1953-56	0.7	1.5	2.2
S/SS	173	1952-56	1.0	2.0	3.0
200 4T	198	1954-58	0.9	1.8	2.7
MIVALINO	172	1953-56	3.5	7.0	10.5

## MM ITALIA

125	123	1924-29	2.1	4.2	6.3
125	123	1954-58	1.2	2.5	3.7
175	175	1930-34	1.6	3.3	4.9
250	247	1954-59	1.6	3.2	4.8
250	247	1950-53	1.5	3.0	4.5
250 A	247	1950-53	1.4	2.8	4.2
250 A	247	1954-58	1.4	2.8	4.2
250 AS	247	1950-53	1.6	3.3	4.9
250 AS	247	1954-58	1.6	3.3	4.9
350 CT/CTS	348	1950-53	1.8	3.6	5.4
350 CTS	348	1954-55	1.5	3.0	4.5
500	498	1954-49	2.2	4.5	6.7

## MONDIAL ITALIA

T/S 125	123	1950-58	0.8	1.7	2.5
T/S 160	160	1952-58	0.9	1.8	2.7
T/S 200	200	1952-60	1.0	2.0	3.0
GT 250	247	1952-54	1.1	2.3	3.4
MONDIALINO	48	1955-58	0.4	0.8	1.2
T/S 175	173	1955-60	1.0	2.0	3.0
SCUGNIZZO	75	1959-64	0.8	1.6	2.4
ORO	75	1960-64	0.8	1.7	2.5
RECORD	49	1966-74	1.0	2.0	3.0
CROSS SV	49	1969-71	0.6	1.2	1.8
125 REGOLARITÀ	124	1974-79	1.1	2.2	3.3

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000			
---------	-----------------	------	------------	--	--	--

## MONTESA SPAGNA

ENDURO 125	123	1972-76	0.6	1.3	1.9
ENDURO 250	247	1972-76	0.9	1.8	2.7
CAPRA RG 125	123	1972-76	0.9	1.8	2.7
COTA 125	123	1972-76	0.8	1.7	2.5
COTA 250	247	1971-75	1.3	2.6	3.9
CAPRA RG 250	247	1968-74	1.2	2.4	3.6
KING SCORPION	247	1973-76	1.2	2.4	3.6
COTA 348	305	1972-75	1.3	2.7	4.0
CAPRA RG 360	355	1973-76	1.3	2.6	3.9

## MORINI ITALIA

TURISMO 125	123	1946-54	1.5	3.0	4.5
SPORT 125	123	1947-53	1.7	3.5	5.2
125 T/S	123	1954-58	0.8	1.6	2.4
TURISMO 175	172	1952-58	1.1	2.2	3.3
175 GT</					

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000			
LODOLA 235	235	1959-66	1,1	2,2	3,5	
LODOLA 235 REGOLARITÀ	235	1960-61	2,4	4,8	7,2	
STORNELLO 125	123	1960-74	0,8	1,6	2,4	
STORNELLO 125 REGOLARITÀ	123	1966-69	1,2	2,4	3,6	
STORNELLO 125 SCRAMBLER	123	1967-75	0,8	1,7	2,5	
STORNELLO 160	153	1971-74	0,7	1,4	2,1	
TROTTER	38-48	1966-73	0,3	0,6	0,9	
V7	705	1967-69	3,2	6,5	9,7	
V7 SPECIAL	757	1969-72	3,0	6,0	9,0	
V7 SPORT (TELAIO ROSSO)	748	1971-72	8,0	16,0	24,0	
V7 SPORT (TELAIO NERO)	748	1972-74	5,0	10,0	15,0	
V7 CALIFORNIA	757	1971-72	3,5	7,0	10,5	
850 CALIFORNIA	844	1972-75	3,0	6,0	9,0	
850 CALIFORNIA T3	844	1976-81	1,9	3,8	5,7	
1000 CALIFORNIA	948	1981-87	1,6	3,2	4,8	
850 GT	844	1972-74	2,5	5,0	7,5	
850 T/T3	844	1974-80	1,7	3,5	5,2	
850 T4/T5	844	1980-89	1,4	2,8	4,2	
750 S	748	1974-75	3,7	7,5	11,2	
750 S 3	748	1975-76	3,5	7,0	10,5	
850 LE MANS	844	1976-78	3,5	7,0	10,5	
850 LE MANS II	844	1978-80	2,5	5,0	7,5	
850 LE MANS III	844	1981-84	2,0	4,0	6,0	
1000 HYDRO CONVERT	948	1975-85	1,8	3,7	5,5	
1000 GS	948	1978-85	1,1	2,2	3,3	
1000 SP/SP II	948	1978-87	1,1	2,2	3,3	
125 TURISMO	1974-1981	1974-81	0,5	1,0	1,5	
250 TS	247	1974-82	0,6	1,2	1,8	
250 4C	247	1977-81	0,7	1,4	2,1	
350/400 GTS	347-394	1974-79	0,8	1,7	2,5	
125 2C	123	1979-81	0,6	1,3	1,9	
V35	346	1977-92	0,8	1,6	2,4	
V35 IMOLA	346	1979-89	1,0	2,0	3,0	
V50	490	1977-86	1,0	2,0	3,0	
V50 MONZA	490	1980-84	1,1	2,3	3,4	
V65	643	1981-87	0,9	1,8	2,7	
V65 LARIO	643	1983-89	1,1	2,3	3,4	
DINGO TURISMO/MM/SM	49	1964-74	0,3	0,6	0,9	
DINGO SPORT	49	1964-65	0,4	0,9	1,3	
DINGO GT/SUPER	49	1967-69	0,5	1,0	1,5	
DINGO GT	49	1970-73	0,5	1,0	1,5	
DINGO SS	49	1967-71	0,5	1,1	1,6	
DINGO CROSS	49	1966-73	0,5	1,1	1,6	
1000 LE MANS	948	1985-93	1,6	3,2	4,8	
1000 S	948	1989-93	1,1	2,2	3,3	
1100 CALIFORNIA	1064	1994-98	1,7	3,4	5,1	
1000 DAYTONA	992	1990-98	1,7	3,4	5,1	
750 NIX	748	1986-93	0,9	1,8	2,7	

### MOTO MÜLLER ITALIA

MORINI REGOLARITÀ	50	1969-72	1,3	2,7	4,0
ZUNDAPP REGOLARITÀ	50	1970-71	1,6	3,3	4,9
SACHS CROSS	50	1971-75	1,1	2,2	3,3
125 RG ZUNDAPP	123	1971-76	1,8	3,6	5,4
125 CR HIRO	123	1977-78	1,1	2,2	3,3

### MOTOBECANE FRANCIA

MOBYLETTE	38	1948-50	0,3	0,6	0,9
MOBYLETTE (48)	48	1950-79	0,2	0,5	0,7
125 LT	125	1970-75	0,6	1,3	1,9
350 LT	349	1973-77	0,9	1,8	2,7
125 SC	123	1952-55	0,9	1,8	2,7
125 SB	123	1955-60	0,8	1,7	2,5
125 MOBY	123	1954-60	1,0	2,0	3,0

### MOTOBICI ITALIA

100 B	98	1950-54	0,8	1,6	2,4
SPRING LASTING 200	196	1952-60	1,3	2,6	3,9
SPRING LASTING 250	247	1952-60	1,3	2,7	4,0
125 B	124	1953-58	0,8	1,7	2,5
ARDIZIO	124	1956-61	1,0	2,0	3,0
IMPERIALE	124	1956-65	0,9	1,9	2,8
SPRITE	124	1963-67	1,3	2,6	3,9
CATRIA	175	1959-62	1,1	2,2	3,3
PICNIC 75	75	1959-62	0,8	1,6	2,4
PICNIC 125	125	1963-65	0,9	1,8	2,7
TORNADO	643	1971-73	2,0	4,0	6,0
SPORT SPECIAL 125	123	1968-73	1,5	3,0	4,5
SPORT SPECIAL 250	247	1968-73	1,7	3,4	5,1
125 2C	123	1972-77	0,8	1,6	2,4
250 2C	247	1972-77	0,9	1,8	2,7

### MOTOBICI ITALIA

ALPINO	48	1945-55	0,3	0,7	1,0
--------	----	---------	-----	-----	-----

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000			
<b>MOTOM ITALIA</b>						
48 MOTOMIC	48	1947-48	2,5	5,0	7,5	
48 12/A	48	1948-49	1,5	3,0	4,5	
48 12/C	48	1949-50	1,3	2,6	3,9	
48 12/D/E	48	1951-56	0,7	1,4	2,1	
48 E/L/LU/GG/C/D	48	1954-70	0,5	1,0	1,5	
48 SPORT	48	1955-57	1,2	2,4	3,6	
48 SUPER SPORT	48	1957-62	0,9	1,8	2,7	
48 JUNIOR	48	1962-70	0,7	1,4	2,1	
48 CROSS	48	1964-69	0,7	1,5	2,2	
51/51 L	51	1957-60	0,6	1,3	1,9	
60 S	60	1960-69	0,7	1,4	2,1	
98 TS	98	1955-60	1,4	2,8	4,2	
DELFINO	160	1952-56	1,2	2,4	3,6	
DAINA	49	1967-69	0,3	0,6	0,9	

### MOTOSACOCHÉ SVIZZERA

350 T	347	1930-34	1,5	3,0	4,5
500 T	497	1930-34	1,8	3,6	5,4
500 JUBILEE	497	1951-57	2,2	4,5	6,7
GT 850	864	1952-57	2,5	5,0	7,5
GT 1000	987	1930-33	3,0	6,0	9,0

### MV AGUSTA ITALIA

100	98	1946-49	1,4	2,8	4,2
250	247	1947-50	2,0	4,0	6,0
125	123	1948-49	1,4	2,8	4,2
A	123	1949-50	1,0	2,0	3,0
B	123	1949-50	0,9	1,8	2,7
CSL/DSL	123	1950-52	0,7	1,5	2,2
CGT 125	125	1950-52	0,7	1,5	2,2
CGT 150	150	1951-52	0,7	1,5	2,2
125 SPORT	123	1950-54	1,1	2,2	3,3
125 SPORT	123	1975-80	0,9	1,8	2,7
125 GT/GTL	123	1964-69	0,9	1,8	2,7
125 GT/GTL-S	123	1966-73	0,7	1,5	2,2
150 TURISMO	145	1950-54	1,0	2,0	3,0
0-51 OVUNQUE/0-52/0-53	123	1951-53	0,9	1,8	2,7
GERMANO	48	1964-68	0,3	0,6	0,9
LIBERTY TURISMO	48	1963-69	0,2	0,4	0,6
LIBERTY SPORT	48	1963-69	0,4	0,8	1,2
PULLMAN	123	1953-56	0,8	1,6	2,4
175 CTS	175	1953-59	1,0	2,0	3,0
175 CSTEL	175	1958-59	1,1	2,2	3,3
175 CS DISCO VOLANTE	175	1953-56	3,2	6,5	9,7
175 SPORT	175	1953-59	1,2	2,4	3,6
175 CSS SQUALO	175	1955-59	3,5	7,0	10,5
175 TURISMO	175	1953-59	0,9	1,8	2,7
125 TURISMO	123	1950-58	0,8	1,6	2,4
125 REGOLARITÀ	123	1965-70	0,9	1,8	2,7
RAID 250	247	1956-61	1,3	2,7	4,0
CHECCA 85	85	1957-64	0,6	1,3	1,9
CENTOMILA	123	1959-63	1,1	2,3	3,3
160 SPORT	156	1959-64	0,7	1,5	2,2
160 SPORT	156	1970-73	0,6	1,3	1,9
250 B	247	1959-64	1,3	2,6	3,9
CHICCO	155	1960-64	0,7	1,5	2,2
TEVERE	247	1960-65	1,1	2,2	3,3
RAID 300	293	1960-66	1,2	2,4	3,6
ARNO	156	1964-66	0,8	1,7	2,5
CHECCA 100	99	1965-68	0,6	1,3	1,9
CHECCA 125	123	1965-68	0,7	1,4	2,1
600 4 C	592	1965-69	13,5	27,0	40,5
AMERICA	156	1966-68	1,0	2,0	3,0
250 SCRAMBLER	247	1966-71	1,2	2,5	3,7
750 GT	745	1970-72	11,0	22,0	33,0
160 GT	156	1970-73	0,6	1,3	1,9
350 GT	349	1970-74	1,2	2,4	3,6
750 SPORT (TAMBURO)	745	1970-73	20,0	40,0	60,0
350 SCRAMBLER	349	1970-74	1,9	3,8	5,7
750 SPORT (DISCO)	745	1974-75	19,0	38,0	57,0
350 SPORT	349	1970-74	1,4	2,8	4,2
350 SPORT IPOTESI	349	1975-79	1,3	2,7	4,0
800 AMERICA	790	1976-77	15,0	30,0	45,0
850 MONZA	837	1977-78	15,0	30,0	45,0

### MÜNCH GERMANIA

TTS	1177	1969-73	7,0	14,0	21,0
-----	------	---------	-----	------	------

### NORTON GRAN BRETAGNA

16H MILITARE	490	1940-45	3,0	6,0	9,0
M18	490	1945-49	2,7	5,5	8,2
16H	498	1949-54	2,5	5,0	7,5
ES/S	498	1947-49	3,7	7,5	11,2

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000			
ES/2	490	1949-63	3,0	6,0	9,0	
500 T	497	1949-54	2,7	5,5	8,2	
500 T	497	1949-54	2,7	5,5	8,2	
88 DOMINATOR	497	1952-63	3,2	6,5	9,7	
19/S	596	1955-58	2,5	5,0	7,5	
99 DOMINATOR	596	1956-62	3,2	6,5	9,7	
50	349	1956-63	1,4	2,8	4,2	
JUBILEE	249	1959-66	1,2	2,4	3,6	
650 SS	646	1963-68	3,7	7,5	11,2	
NAVIGATOR	349	1961-65	1,6	3,3	4,9	
ATLAS	745	1962-68	3,8	7,7	11,5	
ELECTA	383	1963-65	2,1	4,2	6,3	
COMMANDO 750 FASTBACK	745	1968-73	5,0	10,0	15,0	
650 MERCURY	646	1969-70	3,2	6,5	9,7	
COMMANDO 750 S	745	1969-70	3,7	7,5	11,2	
S/S (SCRAMBLER)	745	1970-72	4,5	9,0	13,5	
COMMANDO 750 ROADSTER	745	1970-74	4,5	9,0	13,5	
COMMANDO 750 PR	745	1971-73	10,0	20,0	30,0	
COMMANDO 750 HI-RIDER	745	1971-74	3,0	6,0	9,0	
COMMANDO 750 INTERSTATE	745	1972-74	4,2	8,5	12,7	
COMMANDO 850 HI-RIDER	828	1973-75	3,0	6,0	9,0	
COMMANDO 850 ROADSTER	828	1973-77	4,5	9,0	13,5	
COMMANDO 850 INTERSTATE	828	1973-77	4,2	8,5	12,7	
COMMANDO 850 JOHN PLAYER	828	1975-76	4,5	9,0	13,5	
CLASSIC	588	1987	4,2	8,5	12,7	
COMMANDER	588	1988-92	4,7	9,5	14,2	
FI	588	1990-94	7,0	14,0	21,0	

### NSU GERMANIA

FOX 100	98	1950-54	0,9	1,8	2,7
LUX	198	1951-53	1,1	2,3	3,4
FOX 125	123	1951-54	1,1	2,3	3,4
QUICKLY	49	1953-60	0,5	1,0	1,5
SUPERLUX	198	1954-57	1,3	2,6	

**Modello** cm<sup>3</sup> Anni Euro x 000

**PERUGINA** ITALIA

150	148	1954-57	0,7	1,4	2,1
125	123	1954-58	0,7	1,4	2,1

**PIAGGIO** ITALIA

VESPA 98	98	1946	7,5	15,0	22,5
VESPA 98 II SERIE	98	1946	5,0	10,0	15,0
VESPA 98 III/IV SERIE	98	1947	4,0	8,0	12,0
VESPA 125 (BACCHETTA)	124	1948-50	2,7	5,5	8,2
VESPA 125 (CAVI)	124	1951-52	2,7	5,5	8,2
VESPA 125 (COFANO CHIUSO)	123	1953-57	2,5	5,0	7,5
VESPA SPORT	124	1950-51	4,2	8,5	12,7
VESPA SPORT	124	1953	3,7	7,5	11,2
VESPA 125 SEI GIORNI	124	1951-52	7,0	14,0	21,0
VESPA 125 U	124	1953-54	3,5	7,0	10,5
VESPA 150 "STRUZZO"	145	1954-57	2,5	5,0	7,5
VESPA 125 (MANUBRIO FUSO)	145	1957-58	2,2	4,5	6,7
VESPA 150 GS (CAVI INTERNI)	145	1956-61	2,5	5,0	7,5
VESPA 150 GS (CAVI ESTERNI)	145	1955-56	2,7	5,5	8,2
VESPA 125 (NUOVA SCOCIA)	123	1958-59	2,0	4,0	6,0
VESPA 125 (MIX 2%)	123	1960-66	1,7	3,5	5,2
VESPA 150 (MIX 2%)	145	1959-67	1,7	3,5	5,2
VESPA 150 GL	145	1963-65	2,0	4,0	6,0
VESPA 160 GS	158	1962-64	2,5	5,0	7,5
VESPA 90	88	1963-67	1,2	2,5	3,7
VESPA 90 SUPER SPRINT	88	1965-71	4,2	8,5	12,7
VESPA 50 N/S/L	49	1963-76	1,2	2,5	3,7
VESPA 50 R/SPECIAL/ELESTART	49	1969-76	1,0	2,0	3,0
VESPA 180 SUPER SPORT	181	1965-68	2,5	5,0	7,5
VESPA 50 SUPER SPRINT	49	1965-71	2,0	4,0	6,0
VESPA 150 SUPER	145	1965-76	1,5	3,0	4,5
VESPA 150 SPRINT/SPRINT VELOCE	145	1966-76	1,4	2,8	4,2
VESPA 125 SUPER	123	1965-69	1,5	3,0	4,5
VESPA 125 G1/GTR	123	1966-76	1,5	3,0	4,5
VESPA 90 SS/RACER	98	1966-74	1,7	3,5	5,2
VESPA 180 RALLY	180	1968-75	2,0	4,0	6,0
VESPA 125 "NUOVA"	121	1965-67	1,2	2,5	3,7
VESPA 125 PRIMAVERA	121	1967-77	1,4	2,8	4,2
VESPA 200 RALLY	198	1972-76	1,8	3,7	5,5
VESPA 125 TS	123	1975-76	1,1	2,2	3,3
VESPA 125 PRIMAVERA ET3	121	1976-83	1,6	3,2	4,8
VESPA P 125 X (SENZA FRECCIE)	123	1977-78	0,9	1,8	2,7
VESPA P 125 X (CON FRECCIE)	123	1978-81	0,7	1,4	2,1
VESPA PX 125 TS	123	1985-93	1,1	2,2	3,3
VESPA P 150 X (CON FRECCIE)	149	1978-81	0,7	1,5	2,2
VESPA P 200 E (SENZA FRECCIE)	198	1977-78	1,0	2,0	3,0
VESPA P 200 E (CON FRECCIE)	198	1978-81	0,8	1,6	2,4
CLAO	49	1967-79	0,5	1,0	1,5
CLAO P/PX	49	1979-02	0,3	0,6	0,9
BOXER	49	1970-79	0,3	0,6	0,9
BRAVO	49	1973-85	0,2	0,5	0,7
SI	49	1978-85	0,2	0,5	0,7

**PIROTTA** ITALIA

PIE VELOCE	48	1948-52	0,4	0,8	1,2
------------	----	---------	-----	-----	-----

**PUCH** AUSTRIA

MC 125 5M	123	1972-73	1,8	3,6	5,4
MC 175 5M	171	1972-73	1,9	3,8	5,7
MC 125 6M	123	1970	2,1	4,2	6,3
MC 125 6M	123	1971	1,9	3,8	5,7
MC 175 6M	171	1970	2,2	4,4	6,6
MC 175 6M	171	1971	2,0	4,0	6,0
FRIGERIO GS 50 IS 6M	49	1974	2,4	4,8	7,2
FRIGERIO GS 50 6M	49	1976	1,6	3,2	4,8
FRIGERIO GS 75 6M	73	1976-77	1,4	2,8	4,2
FRIGERIO GS 75 6M	73	1978-79	1,2	2,5	3,7
FRIGERIO GS 80 6M	79	1980-81	1,1	2,3	3,4
FRIGERIO GS 125 ROTAX F1	123	1976-77	1,3	2,6	3,9
FRIGERIO GS 125 ROTAX F2/F3	123	1978-82	1,2	2,4	3,6
FRIGERIO GS 175 ROTAX F1	171	1976-77	1,2	2,4	3,6
FRIGERIO GS 175 ROTAX F2/F3	171	1978-82	1,1	2,2	3,3

**ROND** ITALIA

CR/RG 50	49	1972-73	1,6	3,2	4,8
CR/RG 50	49	1973-74	1,5	3,0	4,5
CR/RG 50	49	1975-76	1,2	2,5	3,7
CR 100	98	1972-73	1,5	3,0	4,5
CR 100	98	1973-74	1,4	2,8	4,2
CR 100	98	1975-76	1,3	2,6	3,9
CR/RG 125	123	1972-73	1,3	2,7	4,0
CR/RG 125	123	1973-74	1,2	2,5	3,7

**ROYAL ENFIELD** GRAN BRETAGNA

BULLET	346	1930-37	1,7	3,5	5,2
--------	-----	---------	-----	-----	-----

**Modello** cm<sup>3</sup> Anni Euro x 000

BULLET	346	1933-62	1,5	3,0	4,5
BULLET	499	1930-37	2,2	4,5	6,7
BULLET	499	1954-61	2,0	4,0	6,0
METEOR	695	1953-60	3,0	6,0	9,0
PRINCE	145	1954-60	0,9	1,8	2,7
TWIN	499	1954-61	1,9	3,8	5,7
ENSIGN	145	1954-61	0,9	1,8	2,7
CLIPPER	248	1954-59	1,0	2,0	3,0
CRUSADER	248	1956-61	1,0	2,0	3,0
CLIPPER	346	1956-62	1,2	2,4	3,6
CONSTELLATION	695	1958-64	3,2	6,5	9,7
METEOR	499	1958-65	2,2	4,5	6,7
INTERCEPTOR	736	1963-66	3,7	7,5	11,2

**RUDGE** GRAN BRETAGNA

STANDARD	348	1930-34	2,4	4,8	7,2
SPORT	495	1930-32	2,7	5,5	8,2
SPECIAL	495	1930-39	3,7	7,5	11,2

**RUMI** ITALIA

TURISMO	124	1950-56	1,6	3,2	4,8
SPORT (MONOCARBURATORE)	124	1950-58	1,8	3,6	5,4
DIANA	124	1955-58	1,4	2,8	4,2
GRANT URISMO (GT)	196	1953-56	5,0	10,0	15,0
REGOLARITA	124	1952-60	3,2	6,5	9,7
SCIOATTOLO	124	1951-57	1,3	2,6	3,9
SPORT (BICARBURATORE)	124	1953-56	4,0	8,0	12,0
FORMICHINO	124	1954-60	3,2	6,5	9,7

**SCOTT** GRAN BRETAGNA

SQUIRREL	486	1922-28	3,5	7,0	10,5
SUPER SQUIRREL	486	1925-29	4,2	8,5	12,7
FLYING SQUIRREL	486	1926-31	7,0	14,0	21,0
THREE	748	1954-40	9,0	18,0	27,0
THREE	988	1954-40	9,0	18,0	27,0

**SERTUM** ITALIA

BATUA	199	1931-39	1,9	3,8	5,7
VL 175	175	1931-46	1,6	3,2	4,8
VL 250	248	1931-53	2,4	4,8	7,2
VL 500	498	1954-50	3,0	6,0	9,0
TV 250	248	1946-49	1,6	3,2	4,8

**SIM** ITALIA

MORETTI	124	1950-53	0,5	1,0	1,5
ARIETE	146	1953-55	0,5	1,0	1,5

**SOLEX** FRANCIA

45-1° TIPO	45	1946-51	0,7	1,4	2,1
45-2° TIPO	45	1951-53	0,4	0,9	1,3
330	49	1953-55	0,4	0,8	1,2
660/7010	49	1955-58	0,3	0,7	1,0
1400/1700/2200	49	1958-64	0,3	0,6	0,9
3300/3800/5000	49	1964-88	0,2	0,5	0,7
FLASH/6000	49	1969-77	0,2	0,5	0,7
MICRON/PLUSOLEX/F4	49	1968-78	0,3	0,8	1,1

**STERZI** ITALIA

125	124	1948-54	1,3	2,6	3,9
PONY T/S	48	1950-55	0,7	1,4	2,1

**SUNBEAM** GRAN BRETAGNA

90	498	1931-35	3,2	6,5	9,7
S7	487	1946-58	3,7	7,5	11,2
S8	487	1946-58	4,0	8,0	12,0
S9	487	1949-58	4,0	8,0	12,0

**SUZUKI** GIAPPONE

GT 500	492	1969-76	1,2	2,5	3,7
GT 500	492	1976-78	1,3	2,7	4,0
500 TITAN	492	1968-75	2,0	4,0	6,0
RV 90	88	1971-76	0,6	1,2	1,8
GT 750 J (TAMBURNO)	738	1972-73	2,5	5,0	7,5
GT 380 J (TAMBURNO)	371	1972-73	1,7	3,5	5,2
GT 380 K (DISCO)	371	1973-74	1,5	3,0	4,5
GT 380 K (DISCO)	371	1975-80	1,2	2,5	3,7
GT 380 L-M	371	1974-76	1,2	2,5	3,7
GT 380 A-B	371	1976-78	1,1	2,3	3,4
GT 550	545	1972-77	1,5	3,0	4,5
RES WANKEL	497	1974-76	2,3	4,7	7,0
GT 750 K (DISCO)	738	1973-74	2,2	4,5	6,7
GT 750 L-M	738	1974-76	1,7	3,5	5,2
GT 750 A-B	738	1976-78	1,6	3,3	4,9
GS 400	398	1977-83	0,5	1,0	1,5
GS 450 E	448	1980-89	0,6	1,2	1,8
GS 500 E	492	1977-83	0,6	1,3	1,9

**Modello** cm<sup>3</sup> Anni Euro x 000

GS 550 E/EM	549	1978-83	0,8	1,7	2,5
GSX 550 ES/EF	549	1982-88	0,8	1,7	2,5
GS 650 G	673	1981-84	0,8	1,7	2,5
GS 750/750 E	748	1977-80	0,9	1,8	2,7
GSX 750 E	748	1980-82	0,9	1,8	2,7
GSX 750 ES/EF	748	1983-88	0,9	1,8	2,7
GSX-R 750	748	1984-90	1,5	3,0	4,5
GSX-R 750	748	1990-98	1,6	3,2	4,8
GS 850 G	845	1977-80	1,0	2,0	3,0
GS 1000 H	997	1977-80	1,2	2,4	3,6
GS 1000 S	997	1978-80	1,4	2,8	4,2
GSX 1100 E	1074	1980-84	1,2	2,5	3,7
GSX 1100 EF	1074	1984-87	1,1	2,3	3,4
GS 1100 G	1074	1986-88	1,1	2,3	3,4
GSX-R 1100	1074	1986-90	1,7	3,5	5,2</

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000		
			■	■	■
T140 D BONNEVILLE SPECIAL	744	1979-80	3,0	6,0	9,0
T140 BONNEVILLE ELECTRO	744	1980-83	2,7	5,5	8,2
BONNEVILLE EXECUTIVE	744	1980-82	2,7	5,5	8,2
BONNEVILLE ROYAL WEDDING	744	1981	3,2	6,5	9,7
BONNEVILLE (LES HARRIS)	744	1985-88	2,2	4,5	6,7
T160 TRIDENT	740	1975-76	3,7	7,5	11,2
SPEED TWIN	497	1948-57	3,2	6,5	9,7
SPEED TWIN	497	1958-66	3,0	6,0	9,0
TIGER T90	349	1963-69	1,6	3,3	4,9
TIGER T100	497	1948-69	2,7	5,5	8,2
TIGER T110	649	1954-61	4,0	8,0	12,0
T100 TROPHY	497	1967-69	2,7	5,5	8,2
T100 TROPHY	490	1969-72	2,0	4,0	6,0
T100 DAYTONA	497	1967-69	3,0	6,0	9,0
500 DAYTONA	497	1969-75	2,6	5,2	7,8
THUNDERBIRD	649	1950-54	4,0	8,0	12,0
THUNDERBIRD	649	1955-62	3,7	7,5	11,2
THUNDERBIRD	649	1963-66	3,5	7,0	10,5
THUNDERBIRD	649	1981-83	2,5	5,0	7,5
T140 V SILVER JUBILEE	744	1977	3,2	6,5	9,7
750 TSS	744	1982-83	2,7	5,5	8,2
750 TSX	744	1982-83	2,7	5,5	8,2
X75 HURRICANE	740	1973	5,0	10,0	15,0
TRST	490	1972-73	2,4	4,8	7,2
TR6 TIGER	649	1971-73	2,6	5,2	7,8
TIGER TRIAL	744	1980-82	2,0	4,0	6,0
TINA	100	1962-65	0,5	1,0	1,5
T10	100	1965-70	0,5	1,0	1,5
TIGRESS 175	173	1958-65	0,7	1,5	2,2
TIGRESS 250	249	1958-65	0,8	1,7	2,5
TRIDENT 750	748	1992-98	1,6	3,2	4,8
TRIDENT 900	885	1991-98	1,6	3,2	4,8
SPRINT 900	885	1993-97	1,5	3,0	4,5
DAYTONA 900	885	1993-96	1,5	3,0	4,5
DAYTONA 1000	998	1992	1,6	3,2	4,8
SPEED TRIPLE	885	1994-96	1,7	3,5	5,2
TIGER 900	885	1993-98	1,5	3,0	4,5

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000		
			■	■	■
<b>VELOCETTE GRAN BRETAGNA</b>					
M	248	1958-60	1,8	3,6	5,4
KSS	349	1958-61	4,5	9,0	13,5
MSS	499	1958-51	5,0	10,0	15,0
LE	149	1950-54	0,9	1,8	2,7
VIPER	349	1950-54	2,3	4,6	6,9
VENOM	499	1950-54	3,5	7,0	10,5
MAC	349	1956-58	2,3	4,6	6,9
MAC	349	1952-55	2,2	4,4	6,6
VALIANT	192	1956-60	1,1	2,2	3,3

<b>VIBERTI ITALIA</b>					
VIVI/VIVI SCOOTER	48	1948-53	0,4	0,8	1,2

<b>VINCENT GRAN BRETAGNA</b>					
COMET	489	1934-54	4,5	9,0	13,5
RAPIDE/A/B/C/D	998	1956-55	12,5	25,0	37,5
METEOR/A/B	499	1934-50	3,5	7,0	10,5
BLACK SHADOW/B/C/D	998	1948-55	16,5	33,0	49,5
METEOR/C	499	1950-51	3,2	6,5	9,7
BLACK PRINCE	998	1955-56	14,0	28,0	42,0
BLACK KNIGHT	998	1955-56	14,0	28,0	42,0

<b>YAMAHA GIAPPONE</b>					
R3/R5 350 (TAMBURO)	347	1970-73	1,3	2,7	4,0
RD 350	347	1973-76	1,5	3,0	4,5
RD 350 (LIQUID COOLED)	347	1980-94	1,5	3,0	4,5
RD 500 (LIQUID COOLED)	499	1984-87	1,6	3,3	4,9
X51 650 (TAMBURO)	653	1969-72	1,1	2,2	3,3
X52 650 (DISCO)	653	1972-73	1,0	2,0	3,0
X53 650 (NUOVA LINEA)	653	1973-79	0,7	1,4	2,1
RD 400	399	1975-77	1,2	2,5	3,7
TX 500 (EIGHT VALVE)	499	1973-77	0,9	1,8	2,7
TX 750	744	1972-77	1,1	2,2	3,3
XS 400	392	1978-82	0,5	1,0	1,5
XS 500 (EIGHT VALVE)	499	1978-82	0,8	1,6	2,4
XS 750 (3 CILINDRO)	747	1976-79	0,7	1,5	2,2

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000		
			■	■	■
XS 1100 (4 CILINDRO)	1102	1978-82	1,1	2,2	3,3
XT 500	499	1976-81	1,8	3,6	5,4
XJ 650 TURBO	653	1982-84	1,2	2,5	3,7
SR 500	499	1976-81	0,8	1,7	2,5
FZ 750	749	1985-90	1,1	2,2	3,3
V-MAX 1200	1198	1985-96	1,4	2,8	4,2
XJ 600 S	599	1984-90	0,9	1,8	2,7
XJ 900	853	1983-90	1,0	2,0	3,0
FZR 1000 GENESIS	989	1987-90	1,2	2,4	3,6
FZR EX-UP 1000	989	1990-95	1,3	2,7	4,0
FJ 1100	1097	1983-86	1,1	2,2	3,3
FJ 1200	1188	1986-90	1,2	2,4	3,6
XJR 1200	1188	1994-98	1,2	2,4	3,6
FZR 600 R	599	1995-98	1,1	2,2	3,3
YZF 600 R	599	1995-98	1,0	2,0	3,0
YZF-R1	998	1997-98	1,6	3,2	4,8
TDR 250	250	1988-98	0,5	1,0	1,5
TDM 850	849	1990-98	0,8	1,6	2,4
GTS 1000	1003	1993-98	1,2	2,4	3,6

<b>ZÜNDAPP GERMANIA</b>					
DB 200	198	1938-45	1,9	3,8	5,7
K 800	799	1933-38	4,5	9,0	13,5
DS	348	1936-40	2,1	4,2	6,3
DB 250	246	1938-45	1,9	3,8	5,7
DB 250	246	1953-56	1,0	2,0	3,0
KS 500	496	1938-45	4,3	8,7	13,0
KS 500 MILITARE	496	1938-45	4,2	8,5	12,7
KS 750 MILITARE	745	1941-48	7,5	15,0	22,5
KS 600	577	1950-57	2,7	5,5	8,2
SCRAMBLER 100	98	1966-70	2,5	5,0	7,5
GS 100	98	1970-71	1,8	3,7	5,5
GS 125	123	1970-73	2,0	4,0	6,0
GS 125	123	1973-77	1,6	3,3	4,9
MC 125	123	1971-76	1,6	3,2	4,8
KS 125/175	123-163	1970-84	0,8	1,7	2,5
BELLA 150	149	1953-60	0,7	1,5	2,2
BELLA 200	198	1953-60	0,8	1,7	2,5



Ritorna dopo il successo dello scorso anno l'appuntamento con la Collezione Lopresto, un'occasione per ritrovarsi tra amici e appassionati di auto d'epoca. Durante la giornata, oltre ai giri liberi in pista, la presentazione del libro "Best in Show", che racconta le più interessanti auto della collezione.

Per maggiori informazioni e per la prenotazione scrivere all'indirizzo e-mail: [info@loprestocollection.com](mailto:info@loprestocollection.com)

20 DICEMBRE 2014

LOPRESTO  
COLLEZIONE  
DAY

CASTELLETTO DI  
BRANDUZZO (PV)

## 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.

### VENDO AUTO

#### ALFA ROMEO

**155 2.5 V6**, 1993, grigio metallizzato, esemplare del servizio di Ruoteclassiche 03/2011, meccanica e carrozzeria perfette, GPL, visibile a Como,

**3393718562**

**GT JUNIOR 1600 UNIFICATO**, 1975, grigio, cambio, autobloccante, carburatori diam. 45, camme, scarico GTA, cerchi 7x15, pompe benzina, conii, tromboncini

**3398069563**

**2000 GT VELOCE**, 1972, rosso, manutenzione regolare, motore originale, revisionata, no permuta, € 18.000

**333234894**

**2000 SPIDER TOURING**, 1961, rosso, documenti e targa originali, molto ben conservata, visibile a Pesaro, € 55.000

**3470907037**

**2600 SPRINT**, 1966, visone, conservato, in ottime condizioni di meccanica e carrozzeria, targa nera, libretto originale, visibile a Pesaro, € 25.000

**3470907037**

**33 SW QUADRIFOGLIO VERDE**, 1990, bronzo metallizzato, perfetta di meccanica, carrozzeria e tappezzeria, visibile a Siena, € 2500

**05771349258**

**75 1800 IE**, 1988, svendo per inutilizzo, da rivedere di carrozzeria

**3476231488**

**75 TWIN SPARK**, 1987, grigio, buone condizioni, usata regolarmente, targa originale, velocissima, accetto eventuali permuta, visibile a Torino,

**3398818341**

**75 TWIN SPARK**, 1990, bianco argento metallizzato, km 30.000 reali, sempre in box, km 30.000 reali, tutta originale, vendesi per mancanza di spazio, € 9500, visibile a Milano,

**3334783233**

**ALFA 75 TWIN SPARK**, 1990, argento metallizzato, molto bella, sempre in box, km 30.000 reali, tutta originale, vendesi per mancanza di spazio, € 9500, visibile a Milano,



**3337483233**

**ALFETTA GTV**, 1981, grigio scuro metallizzato, motore, carrozzeria, gomme, interno, tutto bello, revisione a giugno 2015, ASI Ore pasti, visibile a Varese,

**3348688916**

**GIULIA 1.6 BISCIONE QUADRIFOGLIO ORO**, 1968, verde, ex Polizia Stradale, pochi esemplari costruiti, tutta originale, prezzo impegnativo, visibile a Matera,



**3405519787 - 3347862472**

**GIULIA SPRINT GT**, 1965, rosso, Scalino, 1600cc, restaurata anni fa, ottima, interno nero, targa nera, documenti originali, 5 marce, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

**3498689674 - 0375790025**

**GIULIA TI SUPER**, 1963, bianco, vettura stradale, mai corso, perfetta e originale in ogni dettaglio, targa Milano, bellissima, visibile a Pesaro,

**3397676919**

**GIULIETTA SPIDER**, 1961, azzurro, vettura in ottime condizioni, hard top, omologata ASI, disponibile qualsiasi prova, visibile a Cremona, € 40.000

**335261053**

**ALFETTA GT 1.6**, 1980, beige, gomme, pompa benzina, motorino avviamento nuovi, revisionata, permuta con 2cv pari valore, visibile a Strambino, € 4500

**3333136101**

**GT 1300 JUNIOR**, 1971, faggio, restauro 2012, ottima, motore ok, interno marrone, Asi, targa nera, libretto '94, radio, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

**3498689674 - 0375790025**

**GT 1300 JUNIOR**, 1969, verde, Scalino, interno nero, ottima, riverniciata, motore ok, targa nera, documenti 1985, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

**3498089674 - 0375790025**

**GT JUNIOR 1300**, 1970, grigio metallizzato, Scalino, Asi Targa Oro, iscritta Riar, conservata, targa e documenti originali, € 19.000, visibile a Modena,



**3356529717**

**SPIDER 2000**, 1990, bordeaux metallizzato, perfette condizioni, cerchi in lega e portapacchi originali Alfa, visibile a Catania, € 11.500

**3482282588**

#### AUDI

**A4 CABRIOLET**, 2002, argento-blu, 3000 V6, xenon, pelle, automatica, doppie chiavi, tagliandi, visibile a Ancona, € 7000

**3476302136**

#### AUSTIN HEALEY

**3000 MKI BN7**, 1961, blu Healey, in restauro, lamiata e verniciata, motore rifatto, manca montaggio e interni, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

**0375790025 - 3498689674**

**MK II BT7**, 1962, in fase di restauro totale, raro modello a 3 carburatori, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbariga (BS),

**0309718592**

**SPRITE COUPÉ LE MANS**, 1966, verde, raro modello Lenham 1300cc, con restauro totale, guida a sinistra, ruote a raggi, Motolita ecc., ASI Prezzo dopo visione, visibile a Roma,

**3388932285**

#### AUTOBIANCHI

**BIANCHINA 4 POSTI SPECIAL**, 1965, bianco/nero, ottime condizioni generali, motore originale, documenti e targa originale, visibile a Treviso, € 9800

**3287011287**

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

**3389369456**

**CABRIOLET**, 1961, rosso, restauro pari al nuovo e dimostrabile, targhe originali, visibile a Cosenza,

**3476552190**

#### BMW

**ISETTA 300**, 1956, beige/arancio, restaurata, originale, Tratt. ris.

**3276261310**

**Z3 SPIDER**, 1998, argento, bella, pelle nera, clima, € 5900, visibile a Ancona,

**3452530336**

**Z3 SPIDER**, 1998, argento, pelle nera, clima, visibile a Ancona, € 5500

**3476302136**

#### CITROËN

**B11 TRACTION AVANT**, 1948, nero, meccanica ottima, qualsiasi prova, gomme buone, certificata ASI, prezzo dopo prova, carrozzeria buona, visibile a Predappio (FC),

**3482520113**

**DS 20 PALLAS**, 1970, grigio metallizzato, automatica, perfetta, qualsiasi prova, omologabile Asi, € 15.000 trattabili, visibile a Roma,



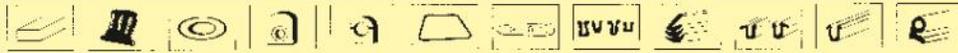
**3396333559**

**GSA PALLAS**, 1982, grigio, km 152.000, collaudata, in buone condizioni, € 1600, visibile a Varzo (VB),

**3496422561**

**TRACTION AVANT**, 1956, blu scuro, batteria nuova, auto perfetta in ogni sua parte, funzionante, ASI 1583, targhe italiane, visibile a Desio (MB),

**0362622568**


**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](mailto: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](http://www.turatello.it)  
[info@turatello.it](mailto: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](http://www.mara.it)  
 e-mail : [mara@mara.it](mailto:mara@mara.it)

THE ORIGINAL ITALIAN CAR COVER.



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

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

Visita [www.covercar.com](http://www.covercar.com) per scoprire i diversi modelli su misura e standard e per trovare il copriauto da interno o impermeabile più adatto alle tue esigenze.



QUBIKE E COVERCAR BY CONFEZIONI ANDREA srl Via Friuli, 8 21100 Varese Italy Tel 0332 261562 Fax 0332 810656 [info@covercar.com](mailto:info@covercar.com)

**FIAT**

**110 F ABARTH 595**, 1971, bianco, originale 595 Abarth, restauro totale, condizioni da concorso, documenti in regola, no perditempo, valutazione Ruotedassiche



**3204452049**

**124 SPORT SPIDER 1400**, 1970, rosso, ottima, riverniciata, interno nero rifatto, targa con provincia, cerchi in lega, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

**0375790025 - 3498689674**

**124 SPORT COUPÉ**, 1967, verde bottiglia, targa oro ASI, targhe nere, revisionata, gomme e batteria nuove, conservata, regalo ricambi, visibile a Cosenza, € 7000

**360526918**

**126 PERSONAL**, 1982, rosso, molto bella, tutta conservata, iscritta ASI, gomme e freni nuovi, visibile a Siena,

**3393929956**

**126 PERSONAL 4**, 1983, bianco, km 70.000 da nuova, italiana, mai riverniciata, radio d'epoca, box, gomme nuove, trattamento anticorrosione, visibile a Roma,

**3388432627**

**128 BERLINA I SERIE**, 1970, verde, radiata, con estratto, meccanica ottima, gomme nuove, carrozzeria da restauro, tagliandata, visibile a Padova, € 1000

**347433515**

**130 COUPÉ 3200**, 1973, blu scuro, condizioni eccellenti, documenti e targa originali, interni nuovi in pelle chiara, paramotore, serbatoio benzina in alluminio, servosterzo, vetri elettrici, sempre in garage, no fumo, € 8500, visibile a Provincia di Messina,



**3488909842**

**131 TC**, 1982, bianco, 1600 cc, 63000 km, 20 anni ferma, da appassionato, carrozzeria e cambio come appena fatti, visibile a Brescia, € 7500

**3661991552**

**131 TC**, 1982, bianco, motore bialbero 1600, km 63.000 originali, tutta originale, ferma da 20 anni, per appassionati, visibile a Brescia, € 8000

**3661991552**

**2300 CARRO FUNEBRE**, 1964, nero, in buone condizioni generali, completo in ogni particolare, targhe e libretto originali, trattativa riservata, visibile a Matera,



**3347862472 - 3405519787**

**500 GIARDINIERA**, 1967, rosso, targhe nere VC 130, documenti ok, carrozzeria sabbata, da verniciare, più numerosi ricambi, visibile a Biella, € 4000

**3402994903**

**500 L**, 1972, blu, iscritta ASI, motore rifatto da circa 4 anni, revisionata, € 3600

**3388777422**

**500 L**, per ricambi, senza documenti

**3297460041**

**500 L**, 1970, rosso, replica Abarth, motore 70 HP, 8000 giri, anche motore originale, visibile a Ravenna,

**054571155**

**500 LUSO**, 1971, blu notte, perfetta, Asi, accetto eventuale permuta con motocicletta, € 4300, visibile a Novi Ligure (AL),



**3358396893**

**500F**, 1968, in avanzato stato di restauro, solo da verniciare, più tappezzeria nuova, visibile a Livorno,

**3479375856**

**500F**, 1967, azzurro, targhe nere, n°139, documenti ok, sostituiti fondi sottoporta, pronta per la verniciatura, visibile a Biella, € 2500

**3402994903**

**DINO 2000 COUÉ**, 1967, bianco, originale, ben conservata, km 86.000, con molti ricambi, autovettura su strada, € 18.000, visibile a Roma,



**3483136721**

**FORD**

**20M XL**, 1969, oro, serie P7B, targhe e documenti originali, restauro conservativo, permuta con storica, visibile a Fermo, € 9000

**3391856562**

**TORINO GT FASTBACK**, 1968, bianco, ASI, big block, restaurata, interni nuovi, tutte le cromature nuove, cerchi Cragar, possibile permuta, visibile a Mantova, Tratt. ris.

**3355367519**

**AFRA**

DAL 1946

RICAMBI ORIGINALI ALFAROMEIO

REPLICHE PER VETTURE STORICHE

40.000 ARTICOLI PRONTI A MAGAZZINO

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





**Acquistiamo in contanti auto usate, supercar, d'epoca, di prestigio e intere collezioni, pagamento e passaggio di proprietà immediati**



FERRARI DINO 246 GT SERIE M, 1971. Interno in Sky nero, italiani di sempre, Matching numbers, resturo totale eseguito da artigiani specializzati in vetture Ferrari. **ECCLSA DA VEDERE.**



JAGUAR E-TYPE 4.2 SPYDER 1ª SERIE, 01/1968, Autoradio originale dell'epoca, cerchi a raggi con gallettone, Interni in tutta pelle CONNOLLY, restaurata in modo maniacale, Matching numbers OMOLOGATA ASI - DA VEDERE.



FIAT 1100 B BERLINA 07/1948, Matching Numbers, totalmente conservata, Lamierei intarsi, mai restaurata. UN SOLO PROPRIETARIO E UN COLLEZIONISTA.



ALFA ROMEO SPIDER JUNIOR 1600 CODA TRONCA TIPO 115.07, 05/1972, Autoradio Blaupunkt AMFM con antenna elettrica, Artificio a chiave Mod. Sedili e pannelli in Sky Anarato, un solo proprietario e un collezionista, targhe (B...) e doc originali. **CONSERVATA IN MODO MANIACALE.**



ALFA ROMEO GIULIA SUPER 1600 TIPO 105.26 BOLLINO ORO, 10/1966, Interni e pannelli in Sky, Targhe e documenti originali, un solo proprietario. **RESTAURO TOTALE ED ALTAMENTE PROFESSIONALE. PERFETTA.**



LANCIA AURELIA B24 S SPIDER, 04/1955, osservata in modo maniacale, italiana da sempre, appartenuta per 50 anni da un unico proprietario, Targhe e documenti originali, libretto uso e manutenzione, doppie chiavi, possibilità cerchi a raggi 1907-RANI. **OMOLOGATA ASI 3° GRADO TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI - RARISSIMA - ECCLSA - DA VEDERE.**



MERCEDES BENZ 230 CE W123, 02/1984, Aria Condizionata, Cerchi in lega, Fendinebbia, Tetto apribile elettrico, Tenuta maniacalmente, doppie chiavi orig. libretto uso e manutenzione, Quinta marcia. **ISCRITTA ASI - PERFETTA.**



FIAT DINO SPIDER 2000 AS PININFARINA, 06/1968, Autoradio AMFM 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 lamierei, carrozzeria, cromature da artigiani altamente specializzati, Matching Numbers. **RARISSIMA, OMOLOGATA ASI TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI.**



LANCIA APPA II 2ª SERIE BERLINA TIPO 808.07, 05/1960, interno panno Lancia Lana Grigio, Pneumatici a fascia bianca, Targhe (TO 32...) e doc. originali, Libretto uso e manutenzione, Restaurata totalmente. **ISCRITTA E OMOLOGATA ASI 3° GRADO TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI.**



LANCIA AURELIA B24S CONVERTIBILE, 07/1958, Vettura rarissima, una delle 8 prodotte con fari Marshall, Matching Numbers, restaurata totalmente. **ISCRITTA AL REGISTRO STORICO LANCIA RARISSIMA.**



MERCEDES BENZ 190 SL 1ª SERIE, 04/1956, Restaura totale ed altamente professionale eseguito da artigiani altamente specializzati in vetture M.B. 190SL. **HARD TOP ORIGINALE - OMOLOGATA ASI 3° GRADO TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI.**



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.**



VOLKSWAGEN MAGGIOLINO 1.192CC 6V 330V VETRO PIATTO, 05/1964, Autoradio originale dell'epoca Blaupunkt AM/FM, Strumentazione supplementare originale vdo 6 volt, pressione olio e temperatura olio, targhe e documenti originali. **ISCRITTA ASI - RESTAURO TOTALE E MANIACALE.**



M.B. 250 CE W114 AUTOMATIC, 03/1970, Cambio autom., Interni MB TEX Marrone, Sedili MB Tex e Pledesuli Marrone, Tetto apribile elettrico, Un proprietario, Targhe (BG 22...) e documenti originali, Meccanica recentemente revisionata. **Tobolimento originale. OMOLOGATA ASI 3° GRADO TARGA ORO MASSIMI LIVELLI, PERFETTA.**



ALFA ROMEO GIULIA SUPER 1.3 TIPO 115.09 07/1973, Autoradio originale Voxson, interni e pannelli in Texita bordeaux, Targhe (TO HB...) e documenti originali, doppie chiavi e libretto uso e manutenzione originale dell'epoca. **MECCANICA completamente ricondizionata. PERFETTA - MATCHING NUMBERS.**



FIAT 131 2000 SUPERMIRAFIORI "VOLUMETRICO" ABARTH, 04/1982, targhe (MC 22...) e documenti originali, libretto uso e manutenzione, completamente tagliandata con cinghi a di distribuzione appena eseguita, Lamierei intarsi. **ISCRITTA ASI - UN SOLO PROPRIETARIO.**



MGTD, 10/1952, Autoradio e antenna, Portapacchi cromato, Totamente originale, Matching Numbers. **RESTAURO TOTALE ED ALTAMENTE PROFESSIONALE.**



ALFA ROMEO ALFETTA 2.0 CARBURATORI 4ª SERIE, 07/1983, Alzacristalli elettrici, Computer di bordo, Interno in Focotto dattilo, Conservata in modo maniacale, disponibile libretto uso e manutenzione e doppie chiavi originali. **ISCRITTA ASI, DISPONIBILE ANCHE 3ª SERIE. KM 46.455 ORIGINALI.**



AUTOBIANCHI A12 ABARTH 70CV 5 MARCE, 01/1981, Perfettamente conservata, Targhe (CT...) e documenti originali dell'epoca, totalmente originale. **PERFETTA.**



FIAT 500 B TRASFORMABILE "MITICA TOFOLINO", 10/1948, Targhe (VR) e documenti originali, conservata originale, licenza di circolazione "a libro" dell'epoca. **PERFETTAMENTE CONSERVATA.**



FIAT SEICENTO D 100 D 1ª SERIE PORTE CONTROVENTO, 04/1984, Targhe (BS 14) e documenti originali, Doppie chiavi originali dell'epoca, un solo proprietario e un collezionista. **PERFETTAMENTE CONSERVATA.**



ALFA ROMEO 2000 BERLINA TIPO 105.12, 01/1973, interno in Tex cuoio restaurato, Perfetto, unico proprietario, targhe (PG) e documenti originali, libretto uso e manutenzione originale dell'epoca, Matching Numbers. **ISCRITTA ASI - RESTAURO TOTALE E MANIACALE.**



LANCIA FULVIA 1.3 COUPE' 2ª SERIE TYPE 818.630, 09/1971, Targhe (TR...35) e documenti originali, doppie chiavi, Matching Numbers. **ISCRITTA ASI - CONSERVATA IN MODO MANIACALE.**



SIMCA 1301 BERLINA SPECIAL TYPE 345 S, 04/1972, totalmente originale, vettura in perfette condizioni, perfettamente conservata. **MATCHING NUMBER - KM 17.157 ORIGINALI.**

- LANCIA FULVIA 1300 2ª SERIE, 06/1970, Autoradio Condor AM, conservata, targhe (MI LG...) e documenti originali, chiavi, libretto uso e manutenzione originali. **PERFETTAMENTE CONSERVATA.**
- LANCIA BETA 1600 B SERIE, 02/1981, Km 15.559 ORIGINALI. Perfetta, scottolati e meccanica ancora con cera e plastiche d'origine, targhe (M) e documenti originali, doppie chiavi originali, portachavi originale LANCIA, book originali, meccanica completamente tagliandata. **UNICA - ECCLSA.**
- LANCIA BETA MONTECARLO SPIDER TIPO 134 AS, 01/1976, Targhe (BG 47...) e documenti originali, Doppie chiavi, Qualsiasi prova. **MATCHING NUMBERS.**
- M.B. 390 SE W126, 03/1981, Autoradio BLAUPUNKT DUBLIN C30, Climatizzatore, Interni in velluto grigio, Tetto apribile elettrico, uso e manutenzione, servizio e doppie chiavi originali. **ISCRITTA ANVS. PERFETTA.**
- M.B. 200 CE W124, 05/1993, Interni in pelle nera, Tetto apribile elettrico, Cerchi in lega, Targhe e documenti originali (RE 69...). Book, doppie chiavi, uso e manutenzione, rete vendita MB e catalogo accessori originali. **ISCRITTA ASI. PERFETTA COME NUOVA.**
- A.R. GIULETTA 1.3 1ª SERIE, 06/1979, Interni in panno alta rasoie marrone lista di mora, targhe originali (PC 02...), doppie chiavi, documenti, libretto uso e manutenzione originali dell'epoca. **PERFETTA, DISPONIBILE ANCHE TESTA DI MORO - SUPERPREZZO.**
- FERRARI 456GT, 01/1994, Climatizzatore, Autoradio CD + Cancitore a 6 CD, chiusura centralizzata, vetri elettrici, Interni in tutta pelle grigio Charcoal. Moquette nera. **RESTAURO IN MODO MANIACALE.**

**SIAMO APERTI TUTTO IL MESE DI DICEMBRE, VI ASPETTIAMO NUMEROSI. AUGURIAMO A TUTTI BUONE FESTE**

**HONDA**

**CIVIC 1600 VTI 160CV**, 1992, rosso, unico proprietario, originalissima, tagliandata, qualsiasi prova, visibile a Bari, € 5500

**3920845300**

**S 800 COUPÉ**, 1970, rosso, unica e rara, targhe nere, ottime condizioni, trazione posteriore, due proprietari, € 18.000, [www.officinecriscuolo.com](http://www.officinecriscuolo.com), visibile a Napoli,



**0812303373**

**INNOCENTI**

**MINI COOPER 1300**, 1973, rosso, professionalmente 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](http://www.garageitalia.it), visibile a Viterbo,

**3398099173**

**MINI COOPER 1300 EXPORT**, 1973, rosso-nero, km zero, interni nuovi, 5 cerchi lega, verniciatura da scocca nuda, visibile a Ravenna, € 9000

**054563448**

**MINI COOPER MK2**, 1969, blu/panna, conservatissima, stesso proprietario dal 1987, no curiosi, visibile a Perugia, € 8000

**3395763873**

**MINI COOPER MK3**, 1000 cc, 1971, bordeaux, targa e libretto di prima immatricolazione, cerchi e gomme nuovi, interni originali beige, visibile a Ivrea, € 8250

**3282771728**

**MINI DE TOMASO 1300**, 1982, grigio metallizzato, omologata ASI, gomme nuove, revisionata, no sms, visibile a Mantova,

**3355315434**

**JAGUAR**

**E TYPE ROADSTER II SERIE**, 1969, da restauro, motore non bloccato, [www.carrozzeriabaresi.com](http://www.carrozzeriabaresi.com), visibile a Barbariga (BS),

**0309718592**

**MK 2 3.8**, 1966, Opalescent Dark blu, restauro totale non recente, documentato, auto bellissima, uniproprietario da 22 anni, negoziabile dopo visione, visibile a Napoli, € 36.000

**3317676577**

**MK2**, 1962, Silver Grey Opalescent, restauro personale documentato da 500 fotografie, durato 8 mesi, stupenda, prezzo impegnativo

**3381624247**

**MK2 2.4 LITRE**, 1962, blu metal, carrozzeria conservata, riverniciata, interno grigio nuovo, motore ok, guida destra, [www.wold-cars.it](http://www.wold-cars.it), visibile a Mantova,

**0375790025 - 3498689674**

**XJS CABRIOLET 4.0**, 1994, verde, km 15090 da nuova, uniproprietario, pelle cream, ASI, mai lucidata, introvabile e unica, no curiosi, visibile a Cremona, € 55.000

**3485182377**

**XK 120 O.T.S.**, 1951, da restauro, visibile a Barbariga (BS),

**0309718592**

**XK 120 OTS**, 1952, ASI, targhe nere, in patina molto affascinante, anche scambio con Cobra, Corvette C2, MB 300 SL W107. Visibile in Emilia Romagna

**3386215297**

**XK 120 OTS SE**, 1954, light blu, restauro totale, nuova, da concorso, interno grigio/blu, capote blu, Asi Oro, [www.wold-cars.it](http://www.wold-cars.it)

**0375790025 - 3498689674**

**JEEP**

**CJ7 RENEGADE V8**, 1980, nero, da collezionista, storica, targa California con documenti regolari, visibile a Empoli (FI), € 11.000

**3355282644**

**LANCIA**

**APPIA I SERIE**, 1955, blu medio, in fase di restauro, molti lavori già eseguiti, rimane da riverniciare, già iscritta ASI, visibile a Siena, € 7800

**3388067395**

**APPIA I SERIE C10S**, 1953, grigio chiaro 1181, Asi, documenti più uso e manutenzione del 1953, perfetta su tutto, visita il sito, € 15.000, [www.officinecriscuolo.com](http://www.officinecriscuolo.com), visibile a Napoli,



**0812303373**

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



**3397080407**



**AUTOVIGANO**

**AUTOVIGANO di Gavazzi Maurizio**  
**VIA DELL'INDUSTRIA 30 - 20083 VIGANO DI GAGGIANO (MI)**  
**TEL. E FAX 02/90.86.947 CELL. 320.0227150**  
**maestromauri@icloud.com www.autoviganomilano.com**



**TRIUMPH TR 2**  
 Carrozzeria Ice Blue  
 Interni Geranium  
 Anno 1954  
 Restauro Professionale



**TRIUMPH TR 3**  
 Carrozzeria Black  
 Interni Vermillion  
 Anno 1957  
 Restauro Professionale



**TRIUMPH TR 3A**  
 Carrozzeria Grey Stone  
 Interni Blackbarry  
 Anno 1961  
 Super Accessoriata



**TRIUMPH TR 250**  
 Carrozzeria Black  
 Interni Blackbarry  
 Anno 1965  
 6 cilindri - cc 2500



**AT 850 SIATA  
 SPRING**



**MERCEDES 200  
 CODINE**



**JAGUAR SS 100  
 REPLICA**

**MOLTE ALTRE OCCASIONI TI ASPETTANO  
 PRESSO IL NOSTRO SHOW-ROOM**

**PER INFO O APPUNTAMENTI  
 Maurizio Gavazzi 320.022715  
 maestromauri@icloud.com**

**AUTOVIGANO**



## Specialisti in ricambi di meccanica e carrozzeria per autovetture Jaguar dal 1948 al 1994.

- La GMA vanta oltre 21 anni di esperienza nel campo dei ricambi Jaguar. Siamo l'unica ditta in Italia specializzata in ricambi per auto storiche a concentrare i propri sforzi e il proprio know-how su un solo marchio.

### Jaguar XK - MK2 - E TYPE - XJ

- Disponiamo **PRONTA CONSEGNA** di tutte le componenti di meccanica, carrozzeria e tappezzeria.
- Il nostro servizio spedizioni ci permette di evadere gli ordini in giornata. La consegna a mezzo corriere espresso avviene in 24/48 ore.



VOLANTE XK120



VOLANTE XK



VOLANTE E TYPE S1



VOLANTE E TYPE V12



**GMA sas di Gallorini Marco**

via Riviera, 39 - 27100 Pavia  
tel. 0382.525429 / 0382.523630 - fax 0382.529756  
e-mail [info@gmajag.net](mailto:info@gmajag.net) - [www.gmajag.net](http://www.gmajag.net)

## Vendo & Compro

**ARDEA 3ª SERIE**, 1949, verde, totalmente restaurata dalla a alla z, appena omologata ASI oro, non trattabile, visibile a Nola, € 20.000

**3332184332**

**AUGUSTA BERLINA**, 1934, rosso/nero I serie, meccanica e carrozzeria ottime, tappezzeria e gomme nuove, ASI oro, prezzo dopo prova e visione, visibile a Predappio,

**3482520113**

**AURELIA B20 I SERIE**, 1951, amaranto scuro, oltremodo rara, ASI, pari al nuovo, pubblicata, targhe originali, autoradio. Prezzo adeguato, visibile a Milano,

**3397080407**

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



**3397080407 02743466**

**BETA HPE EXECUTIVE IE**, 1981, oro, gpl, 2014 revisionata, Asi Targa Oro, € 6900 leggermente trattabili, visibile a Milano,



**3356175596**

**DELTA HF 1600 TURBO**, 09/1991, canna di fucile, unico proprietario, km 150.000 originali, finitura alcantara originale come all'acquisto, visibile a Busto Arsizio, € 4000

**0331341556**

**DELTA HF 4WD**, 1987, rosso, integrale, ASI targa oro, km 63.000, gomme nuove, revisionata, visibile a Mantova,

**3355315434**

**DELTA HF EVO 1**, 1992, nero, auto impeccabile, 51.000 km, tutto originale, massima serietà, visibile a Trento, € 31.500

**3282728589**

**FLAMINIA BERLINA**, 1961, blu Lancia, motore e carrozzeria ottimi, freni e gomme nuovi, targa Torino, da amatore, prezzo non trattabile, bella, visibile a Padova, € 16.900

**0495590399**

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

**335283707**

**FULVIA COUPÉ**, 1966, blu Mendoza, ASI, radio d'epoca, documenti e targa originali, visibile a Ancona, € 10.600

**335527795**

**FULVIA COUPÉ 1216 CC**, 1969, verde Ostenda, interni panno nuovi, ottima meccanica e carrozzeria, radio d'epoca, ASI oro, leva lunga, quattro marce, no curiosi, visibile a Cremona, € 10.600

**3339565552**

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

**3479674755**

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

**026193058**

**FULVIA SPORT 1600**, 1972, blu scuro, come nuova, targhe originali, Cromodora, da vero amatore. Astenersi se non interessati, visibile a Livorno, € 29.000

**3336000261**

**THEMA LX TURBO**, 1994, nero metallizzato, benzina, vettura conservata, in ottime condizioni, cinghia distribuzione e frizione nuovi, già storica, qualsiasi prova, valutazione Ruoteclassiche, visibile a Pinerolo (TO),



**3802842670**

### LAND ROVER

**DEFENDER 88/2**, 1969, verde, telonato, passo corto, verricello e gancio traino, guida a destra, perfettamente in uso, visibile a Padova, € 4500

**3386322383**

**DEFENDER 88/2**, 1969, verde, uso quotidiano, verricello e gancio, passo corto, telonato, a gasolio, visibile a Padova, € 6000

**3386322383**

### LOTUS

**ELAN S3 ROADSTER**, 1969, giallo, attestato ASI, vernice, gomme e capote nuovi, originale inglese, no kit, valuto permuta auto/moto, visibile a Rimini, € 25.000

**3382634301**

### MASERATI

**BITURBO 420I**, 1987, oro, 4 porte, buone condizioni, interno rosso, 2000 cc, 188cv, motore ok, iscritta Asi, www.old-cars.it

**0375790025 - 3498689674**

# RICAMBI PORSCHE

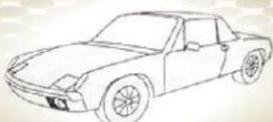
REPLACEMENT PARTS AND ACCESSORIES FOR PORSCHE

By



**DEI KÄFER SERVICE**

www.deikaeferservice.com Tel. +39 0577 928356



**Dansk**

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](http://www.assi-service.net)  
tel. 0173-283587  
mail: [info@assi-service.net](mailto:info@assi-service.net)



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

**CERCHI** per auto d'epoca  
dagli anni '60 ad oggi  
Reperimento cerchi rari  
**DAVIDE TASSI**  
Via Marconi 35 - 44012 BONDENO (FE)  
Cell. 347/2511545 - [tassi.davide@yahoo.it](mailto:tassi.davide@yahoo.it)  
[www.cerchiautodepoca.com](http://www.cerchiautodepoca.com)

**CUSCINETTI  
SPECIALI  
E RARI  
dal 1910**  
051 6259282 - [deghen@libero.it](mailto:deghen@libero.it)

**Il Specialista della  
2CV - MEHARI**



**DAVID AUTO Srl**



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

Distributore in ITALIA



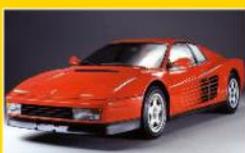
**DAVID AUTO Srl** Tèl. : 02 98 270 436  
Viale Lombardia 14/16 Fax. : 02 98 270 455  
20070 Dresano (MI) Email : [info@davidauto.it](mailto:info@davidauto.it)

**45 anni al servizio  
dei appassionati**

**Stè 2CV MEHARI CLUB CASSIS**  
[www.2cvclub.it](http://www.2cvclub.it)



**CISITALIA D46/48**  
ANNO 1946 - GP STORICO  
DI MONACO 2014 - EX VARZI,  
TARUFFI, FARINA E BONETTO



**FERRARI TESTAROSSA**  
ANNO 1987 - CONDIZIONI  
ORIGINALI - MECCANICA  
REVISIONATA



**ALFA ROMEO MONTREAL**  
ANNO 1974 - POCCHI KM  
CONSERVATA ORIGINALE  
OMOLOGATA ASI



**BENTLEY CONTINENTAL R**  
ANNO 1993 - STUPENDE  
CONDIZIONI ORIGINALI



**MERCEDES 190 SL ROADSTER**  
ANNO 1960 - RESTAURO TOTALE  
DI MECCANICA E CARROZZERIA



**FERRARI 550 MARANELLO**  
ANNO 2001 - POCCHI CHILOMETRI  
STUPENDE CONDIZIONI



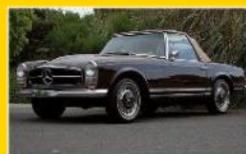
**CITROËN SM MASERATI**  
ANNO 1974 - OTTIMO STATO DI  
CONSERVAZIONE - MANUTENZIONE  
STRAORDINARIA CON TUTTE LE  
FATTURE CONSERVATE



C.so Savona 50/1  
Moncalieri (TO)  
Tel. 011/644119  
Fax 011/644739



**FERRARI 328 GTB**  
ANNO 1989 - ABS - 40.000 KM  
TUTTI I TAGLIANDI ESEGUITI  
STUPENDE CONDIZIONI



**MERCEDES 280 SL PAGODA**  
ANNO 1969 - CAMBIO AUTO-  
MATICO - ARIA CONDIZIONATA  
INTERNI ORIGINALI

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

[autoclassic@autoclassic.it](mailto:autoclassic@autoclassic.it)



**DINO SPIDER 2000**  
ANNO 1966 - UNA DELLE PRIME  
150 COSTRUITE  
IN FASE DI RESTAURO



**AUSTIN HEALEY 3000**  
ANNO 1959 - RESTAURO TOTALE-  
GUIDA A SX - TARGHE E  
DOCUMENTI ITALIANI



**LANCIA AURELIA B20**  
ANNO 1954 - VETTURA CHE  
HA PARTECIPATO ALLA PRIMA  
RIEDIZIONE DELLA MILLE MIGLIA  
CON GINO VALENZANO



**LANCIA AURELIA B24  
CONVERTIBILE**  
ANNO 1958 - TARGHE NERE  
OMOLOGATA ASI ORO  
CONSERVATA ORIGINALE



**STOLA GTS**  
SALONE DI GINEVRA 2003  
PROTOTIPO SU BASE PORSCHE  
PUBBLICATA SULLE PIÙ IMPORTANTI  
RIVISTE DI SETTORE

## Vendo & Compro

**BITURBO INIEZIONE**, 1987, azzurro metallizzato, completa, radiata, per ricambi, visibile a Ancona, € 1600

**3490740351**

**BITURBO SPIDER**, 1986, grigio metallizzato, km 53.000, tutta originale, con manutenzione, perfetta in ogni particolare, ore ufficio, Alberto, visibile a Verona, € 13.800

**0457950157**

### MERCEDES

**190 SL**, 1963, da restauro, [www.carrozzeriaabaresi.com](http://www.carrozzeriaabaresi.com), visibile a BARBARIGA (BS),

**0309718592**

**200 CARBURATORI (W123)**, 1976, bianco, interno grigio, immacolata, gommata, gpl scadenza 2015, revisionata ottobre 2014, aria condizionata, originale e funzionante, € 5700, visibile a Milano,



**3356175596**

**200 E CABRIOLET**, 1994, argento, in ottime condizioni, tutti i certificati ASI, visibile a Piacenza, € 13.500

**3394070270**

**300 SL**, 1990, grigio, ottimo stato, interno nero, motore ok, km 99000, cambio automatico, iscritta Asi, doc del 1997, [www.old-cars.it](http://www.old-cars.it), visibile a Mantova,

**3498689674 - 0375790025**

**300 SL**, 1989, nero metallizzato, R107, interni pelle grigia, manuale, hard top, tagliandata Mercedes, visibile a Firenze, € 22.000

**336472746**

**450 SE**, 1976, bordeaux, interni beige, sana ma da rivedere, € 3000

**3932433623**

### MG

**A 1600**, rosso, perfetta di meccanica e carrozzeria, pronta per qualsiasi verifica, € 25.000, [www.officinecricuola.com](http://www.officinecricuola.com), visibile a Napoli,



**0812303373**

**B GT**, 1979, nero, interni e gomme recenti, registro Asi, motore eccellente, overdrive, guida a destra, sempre in garage, pronta all'uso, iscritta Registro Italiano MG, quotazione Ruoteclassiche, visibile a Milano,

**3492224123**

**B I SERIE**, 1963, rosso, vettura perfetta, Asi, cerchi a raggi, no ruggine, capote perfetta, € 18.000, [www.officinecricuola.com](http://www.officinecricuola.com), visibile a Napoli



**0812303373**

**TA**, 1937, verde, in restauro totale, guida destra, motore km 0, manca tappezzeria, da targare, [www.old-cars.it](http://www.old-cars.it), visibile a Mantova

**3498689674 - 0375790025**

**TD**, 1953, ivory, restauro totale, come nuova, motore km 0, interno rosso, 1250, ruote a raggi, omologata Asi, [www.old-cars.it](http://www.old-cars.it)

**0375790025 - 3498689674**

### MORGAN

**4/4**, 1972, nero, interni pelle nera nuovi, conservata, targa argento ASI, km 60.000, meccanica perfetta, visibile a Genova, € 28.000

**3355604632**

### MORRIS

**MINOR TRAVELLER**, 1970, bianco, restauro legni, sostituiti parafranghi anteriori con ricambi inglesi, freni nuovi, revisione gennaio 2015, visibile a Bergamo, € 10.000

**3383168699**

### OPEL

**1.9 GT COUPÉ**, 1969, rosso, meccanica elaborata Conrero, ottima, da privato

**360572850**

### PEUGEOT

**205 RALLYE**, 1988, bianco, auto con meccanica ottima, interni e carrozzeria da rivedere, ideale per competizioni, visibile a Salerno, € 3500

**3406203846**

**304 S CABRIOLET**, 1974, rosso, 1300, restauro conservativo, ottimo stato, originale, interno nero, targa nera, libretto originale, [www.old-cars.it](http://www.old-cars.it)

**0375790025 - 3498689674**

### PORSCHE

**356 SPEEDSTER**, 1990, avorio, replica, condizioni perfette, Asi, tagliandata e revisionata, trasporto incluso, [www.officinecricuola.com](http://www.officinecricuola.com)



## C'era una volta. E ci sarà domani.

Non lasciare che la tua Stella d'epoca diventi solo una leggenda. Per mantenerla al meglio, scegli l'esperienza di Bonera Group: il Mercedes-Benz Service che si prende cura anche delle auto storiche.

Visita il sito [boneragroup.it](http://boneragroup.it) e vieni a trovarci.



Mercedes-Benz

LO SPECIALISTA DEI PEZZI DI  
RICAMBIO PER MERCEDES  
W123, W124, W126, W201, R/C107 E R129

Revisione  
Ricambi

Ricambi  
Usati

Ricambi  
Nuovi

Componenti  
Revisionati

Parti Elettriche  
ed Elettroniche

VISITACI  
ON-LINE



T +49 7151 - 99439 - 0  
[www.carus-parts.de](http://www.carus-parts.de)

Sul nuovo sito anche in Inglese



**0812303373**

**911 3.2 CABRIOLET**, 1986, rosso, buone condizioni d'uso, provenienza Usa, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbariga (BS).

**0309718592**

**911 3.2 TARGA**, 1985, argento, iscritta ASI, perfetta e conservata, 160.000 km, libretto tagliandi, visibile a Torino, € 27.000

**3334032822**

**911 CARRERA 4S (996)**, 2002, argento, km 60.000, tagliandi Porsche, gomme nuove, bellissima, visibile a Ravenna.

**054571155**

**924 TURBO**, 1980, grigio-blu, buono stato, ASI, da vedere e provare, uso quotidiano, visibile a Parma, € 7000

**3356686686**

**928 S 310 CV**, 1984, oro, ASI, cambio manuale, 138.000 km, perfetta in tutto, visibile a Casalpusterleno, € 16.500

**3355339450**

**928 S2**, 1983, bronzo, completa, interni pelle, carrozzeria ok, motore da rivedere, km 58.000, visibile a Treviso, € 5800

**3497260352**

**944**, 1983, rosso, km 90.000 originali, Asi, ottime condizioni esterne ed interne, € 9900, visibile a Schio.



**3456236186**

**944**, 1985, bianco, vettura in ottimo stato, ASI oro, da vetrina, qualsiasi prova, tagliandata e revisionata, visibile a Legnago, Tratt. ris.

**3296871764**

**RENAULT**

**4 CV SPORT**, 1956, possibile Mille Miglia, telefonare nel pomeriggio



**3382967592**

**5 GT TURBO**, 1987, bianco, 64.000 km, ASI, tutta originale, www.mdvracing.com, visibile a Chieti, € 8000

**3891158815**

**R6**, 1976, bronzo metallizzato, ben conservata, originale, due soli proprietari, usata giornalmente, iscritta ASI, € 2100

**3473556921**

**ROLLS ROYCE**

**SILVER WRAITH**, 1951, blu/azzurro metallizzato, vettura in perfette condizioni, restauro maniacale carrozzeria/meccanica/tappezzeria, Asi

**3389369456**

**ROVER**

**P6 2000 TC**, 1976, bordeaux, condizioni perfette, testa, catena, valvole, freni, gomme nuovi, ASI oro, visibile a Milano, € 6500

**3486002051**

**SIMCA**

**1000**, 1975, arancio, replica rallye 2, riverniciata, sanissima, interni rallye 2, gommata, scarico OMP, cromature ok, visibile a Milano, € 6500

**3332535316**

**SINGER**

**LE MANS SPECIAL SPEED MODEL**, 1935, rosso, ottime condizioni, omologata Asi e Fiva, una delle poche esistenti delle 200 prodotte, trattativa riservata, visibile in provincia di Torino.



**3356465076**

**STANDARD**

**1000**, 1956, restaurata, telefonare nel pomeriggio



**3382967592**

**TRIUMPH**

**SPEEDWELL**, 1966, rosso, fantastico modello, ispirato alla MG TF, esemplare unico col suo motore 6 cilindri, visibile a Salerno.

**3494721600**

**TR3**, 1959, da restauro, motore non bloccato, visibile a Barbariga (BS).

**03098718592**

**Enrico C. Alvisi**  
Auto d'epoca e di prestigio

**CLASSICMOTOR**

<b>BENTLEY TT GUIDA SX ITALIANA. RARISSIMA, PELLE VERDE. € 28000</b>	<b>BENTLEY EIGHT II, 1992. GUIDA SX ITALIANA, PARI AL NUOVO, VERNIKE ORIG. 2 PADRONI. € 18500</b>	<b>ROLLS ROYCE CORNICHE CABRIO 1972. STUPENDA E TAGLIANDATA. € 47000</b>	<b>ROLLS ROYCE S.SHADOW II 1977 TETTO EVERFLEX ULTIMO PADRONE DAL 93. € 17500</b>	<b>ROLLS ROYCE S.WRAITH II 1979. UNICA E RARISSIMA. STUPENDA. € 18500</b>
<b>ROLLS ROYCE S.SHADOW II 1980. PIU UNICA CHE RARAI. € 19000</b>	<b>BENTLEY MULSANNE S 900 PRODOTTE. COLORE DA SOGNO. 1989. € 16000</b>	<b>ROLLS ROYCE S.SPIRIT II 1990 ACTIVE RIDE. UNA DELLE POCHE IL. € 17500</b>	<b>ALFA GTV 2000 1972. INTERNI CHIARI. BELLISSIMA!</b>	<b>GIANNINI FIAT 127 NP ORIGINALE, DOC. ORIGINALI. PARI AL NUOVO. 34.000 KM. € 5000</b>

**Assistenza meccanica e tagliandi. Vendita - acquisto - ricambi - restauro.**  
Via Rigosa, 42/A - 40069 Zola Predosa - Bologna - Italy Tel. +39.340.555.4546 mail: info@rollroyceclassicmotor.it www.rollroyceclassicmotor.it

# Grimaldi Classic Cars

Viale Monte Grappa, 15 | [www.grimaldiauto.it](http://www.grimaldiauto.it)  
 Vigevano PV - Italy | mail: [p.grimaldi@grimaldiauto.it](mailto:p.grimaldi@grimaldiauto.it)  
 Tel. 0381.22787 | Linea Diretta 347-7376032 - 342-3014828



Scarica la nostra APP  
**GRIMALDI AUTO**

**Acquistiamo con pagamento immediato auto d'epoca, usate, supercar e intere collezioni.**



**ALFA GT 1.3 JUNIOR \*ASI\*** 02/1974, 88cv COLORE ROSSO carrozzeria restaurata e scintillante, uso e manutenzione, interni molto curati senza difetti, 2 proprietari, doppie chiavi, motore ok, stato impeccabile, bollo e trapasso ridotti. **RED HEART!**



**ALFA GT SCALINO 1.3 JUNIOR** 88cv, 04/1970, \*ASI\* Attestato in arrivo. Matching numbers, Colore Verde Pino, RESTAURO TOTALE è perfetta, motore, freni, frizione, cromature, tutto rifatto, interni, motore, pannelli, guarnizioni, Restaurata da PROFESSIONISTI-Tutto documentato, bollo e trapasso ridotti. **SCALINO!**



**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, sfilta anteriore che protegge la coppa dell'olio, libretto a libro, revisionata, bollo e trapasso ridotti. **OCCHI BLU!**



**ALFA GT 1.300 UNIFICATO** iscritta RIAR, 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, bollo e trapasso ridotti. **WONDERFULL PAINT!**



**MERCEDES CE 300 COUPE** 24V SPORTLINE \*ASI\* 231cv, 11/1989 tetto apribile, sedili elettrici, cerchi in lega, TARGA BG, gomme nuove, interni in pelle nera, gira com e un orologio, targhe originali, 4 vetri elettrici, clima automatico, bollo e trapasso ridotti. **COUPE!**



**FERRARI 348 TB 01/1992 \*ASI\*** e \*\*\*UNICO PROPRIETARIO\*\*\*, SOLO 20.300KM, 301cv, VERNICE ORIGINALE-NO RESTAURI-BELLISSIMA, catalizzata, NF1 196, interni in pelle nera, tagliando in lire, book garanzia compilato dell'epoca, rete vendita, taretto di lettura con presa in auto Ferrari. **ROSSO CORSA!**



**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, bollo e trapasso ridotti. **BIG LOVE!**



**ALFA ROMEO 2.000 \*ASI\*** con Aria Condizionata, 05/1972, 8 FARI anteriori, motore 105.12, 131cv, blu peruviana, cerchi in lega millerighe, 5 marce, 2 radio, uso e manutenzione, l'ultimo proprietario l'ha conservata per oltre 20 anni mettendo la moquette in box, bollo e trapasso ridotti. **MISSING YOU!**



**BMW 850 COUPE** 06/1991, KM 68.000, KIT AERODINAMICO paraauto anteriore e bagagliaio Aerodinamico posteriore con diffusori a nido d'ape, 4 specchi cromati, interni sportivi in pelle, doppie chiavi uso e manutenzione, paga pochissimo di bollo, tari a scomparsa, motore superbo. **RARISSIMA!**



**FIAT UNO TURBO I.E. ANTISKID 1° SERIE**, 09/1988, \*ASI\* TOTALMENTE ORIGINALE, 105cv, TARGATA TORINO, carrozzeria molto bella, cerchi in lega perfetti, sedili-pannelli porta originali dell'epoca e con la scritta Turbo in, 2 antifurti molto creativi, autoradio e il MOTORE È FENOMENALE... la Turbina spinge come un Aereo! **LAUNCH CONTROL!**



**FERRARI 208 TURBO GTB 04/1984** \*ASI TARGA ORO\*, CONSERVATA, 218cv, book istruzioni dell'epoca, NF106d, interni in pelle e tessuto beige, carrozzeria impeccabile, interni da perder la testa, tutto funzionante al 100%, bollo e trapasso ridotti. **ROSSO CORSA!**



**TRIUMPH TR6 Spider \*ASI\*** 2.500cc 150CV, 07/1970, bianco panna, Appena Arrivata, Targata TO, capote nera perfetta, cerchi a raggi, interni in pelle nera molto bella e conservato, si guida molto bene come se fosse un'auto moderna, carrozzeria fenomenale, bollo e trapasso ridotti. **RARISSIMA!**



**LANCIA FULVIA RALLYE 1.3 COUPE** 02/1968, 1° Serie, \*ASI\* Attestato in arrivo. Conservata, Blu Manchester metallizzato, cofani, basule e porte in alluminio e magnesio, interni neri, tappeti nuovi, targa originale, cromature scintillanti, contaro cruscotto perfetto, motore impeccabile, carrozzeria da sarto, bollo e trapasso ridotti **CARROZZERIA IN ALLUMINIO!**



**AR GIULIETTA 1.8 \*ASI\*** 122cv, MOD. 116AA, 03/1985, 2° serie, motore 01678, colore Rosso veneziano, volante in legno, interni in tessuto beige immacolati, pubblicata in una rivista, uso e manutenzione, bollo e trapasso ridotti. **IMPERDIBILE!**



**THEMA FERRARI \*ASI\*** sigla 8.32 Grigio scuro metallizzato, 02/1987, interni in alcantara color tabacco, cruscotto in tinta, solo 77.000km, cerchi in lega a 5 razze perfetti come le gomme, spoiler posteriore perfetto, carrozzeria meravigliosa e sound del cavallino, bollo e trapasso ridotti. **HORSEPOWER!**



**AR DUETTO SPIDER 2.0** iniezione, 07/1992, \*ASI\* 122cv, IV° serie, Colore ROSSO, capote perfetta, interni in pelle con pannelli in alcantara, carrozzeria splendente, matching number, TARGATA TORINO, bollo e trapasso ridotti. **INTRAMONTABILE!**



**FIAT 600 D \*ASI\*** Conservata, PORTIERE CONTROVINTO 02/1964, colore bianco, solo 2 proprietari, libretto e documenti, carrozzeria e interni stupendi, targhe nere, solo 29.000km, bollo e trapasso ridotti. **INTERNI NUOVI!**



**FIAT 1.100 103 \*ASI\*** 03/1956 Colore Azzurro, libretto a libro, portiere controvento, cerchi in tinta, molto bella, carrozzeria e cromature in buono stato, motore impeccabile, cambio al volante, specchi cromati, interno a scacchi, bagagliaio in perfetto stato, ruota di scorta, bollo e trapasso ridotti. **PREZZO BASSO!**



**PEUGEOT 504 COUPE PININFARINA** CAMBIO AUTOMATICO 01/1975, 2.000cc 100hp, motore a iniezione, Targata PV, colore bordeaux, interni conservati bellissimi, Vetri elettrici, targhe nere, totalmente funzionante, radio dell'epoca, libretto e foglio complementare, bollo e trapasso ridotti. **UNA CHICCA!**



**RENAULT 4 TL 850** 11/1984 colore beige cappuccino, totalmente restaurata, interni, sedili e pannelli nuovi, motore dolcemente funzionante al 100%, bollo e trapasso ridotti. **INARRESTABILE!**



**Autobianchi A112 ABART \*ASI\*** 02/1981-70cv colore Rosso, 2 Fari supplementari, interni originali, MOTORE SPETTACOLARE, sound da vera sportiva, doppio scarico posteriore, tutta ORIGINALE, bollo e trapasso ridotti. **INTROVABILE!**



**MINI RED FLAME 1.000cc** 44cv 03/1989 ROSSA/TETTO A SCACCHI, 4 FARI SUPPLEMENTARI, Targata AQ, uso e manutenzione, cerchi in lega, tenuta in modo maniacale, si guida benissimo ed è molto divertente. **PURO DIVERTIMENTO!**



**LANCIA FULVIA \*ASI\*** 11/1969, MODELLO 818.610, colore bianco, CARROZZERIA CONSERVATA ZERO DIFETTI, motore 818.302, 2° serie, 4 marce, interni perfetti bordeaux ancora con le plastiche sui pannelli, solo 48.000, km, motore è ok, bollo e trapasso ridotti. **MERAVIGLIOSA!**



**FIAT 1.100 H LUSSO \*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, bollo e trapasso ridotti. **CATTURA LO SGUARDO!**



**FERRARI 360 MODENA F1 ROSSO CORSA** pochi km, immatricolata il 24-12-2001, carrozzeria oltre la perfezione, book service completo di tutte le fatture Ferrari, cerchi in lega da 18" senza un graffio, interni in pelle impeccabili, il motore funziona al 100% e sa cantare appena girata la chiave, la vera ed Inimitabile Sportività Italiana! **PERFETTA!**

**Siamo aperti dal Lunedì al Venerdì, sabato su Appuntamento**  
 Tutte le nostre auto sono intestate a noi e sono regolarmente presenti nel nostro showroom.

## Vendo & Compro

**TR3**, 1959, da restauro, motore non bloccato, visibile a Barbarigo (BS),

**0309718592**

**TR3 A**, 1958, Pale Yellow, omologata Asi, Fiva, restaurata completamente nel 2012, dotata di circa € 4500 di ricambi nuovi o da ricondizionare, qualsiasi prova o verifica, € 30.000, visibile a Bologna

**3483136677**

**TR3A**, 1960, rosso, raggi, ASI, ottime condizioni, antinebbia nuovi, in perfette condizioni, prezzo poco trattabile, visibile a Brescia, € 32.500

**3661991552**

**TR4 A IRS**, 1965, Red Signal, ASI oro, overdrive, raggi, gomme nuove, meccanica rifatta, vendo o permuto con Lotus Elise 2005, visibile a Mirano (VE), € 22.500

**3450906218**

**TR7 SPIDER**, 1980, nero, cabriolet, ASI, restauro totale, tanti ricambi, visibile a Padova, € 8000

**3299510683**

### VOLKSWAGEN

**GOLF CABRIOLET GLI**, 1981, nero, restaurata, perfetta, targa Asi e Fiva, capote beige, cerchi in lega, 1600cc, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

**3498689674 - 0375790025**

**GOLF CABRIOLET**, 1986, grigio metallizzato, due proprietari, capote nuova, pochi km, gomme nuove, sempre in box, vendo per inutilizzo, astenersi perditempo, visibile a Brescia, € 2500

**0309465137**

**MAGGIOLINO 1300**, 1973, nero, vettura completa, mai restaurata, 25 anni in box, più Transporter cassonato regolare, targa Milano

**3389369456**

**MAGGIOLONE CABRIOLET KARMANN**, 1975, rosso, capote e interni nuovi, motore revisionato, telefonare dopo le ore 20, no perditempo, € 7500, visibile a Sondrio,



**3482265560**

### VOLVO

**480 S**, 1993, bianco, Asi, inurtata, aria condizionata, tutto originale, tagliandi concessionaria Volvo Torino, sempre in box, gomme 70%, km 224.000, € 3500



**3334803755**

**940 GLESW**, 1992, bianco, benzina turbo, km 180.000, ASI, uso quotidiano, gancio traino, ottima per traino, molle di rinforzo, visibile a Parma, € 2500

**3420418008**

**DUETT PV 445**, 1957, azzurro-bianco, no documenti, vetro doppio anteriore, carrozzeria da restauro, meccanica ok, visibile a Treviso, € 3300

**3489996402**

**PV S44 SPECIAL TYPE D**, 1963, grigio/nero, Asi, perfetta di meccanica e carrozzeria, disponibile a qualsiasi verifica e prova, € 10.000, www.officinecriscuolo.com, visibile a Napoli



**0812303373**

## VENDO MOTO

### AJS

**500-20**, 1958, nero, condizioni perfette, restauro totale, valigetta di cuoio, sella in pelle, ASI, visibile a Milano, € 6500

**3486002051**

### BENELLI

**NUOVO LEONCINO**, 04/1970, rosso, esente bollo, documenti originali, conservato, ottimo; pochi km. Telefonare 8.30/14.30, € 2000

**0321624820**

### HONDA

**DOMINATOR 650**, 1988, rosso, km 30.000, doppio avviamento, perfetta, visibile a Cuneo, € 1600

**3396086969**

### INNOCENTI

**LAMBRETTA LD 125**, 1954, con documenti originali d'epoca, visibile a Macerata, € 2100

**3283787456**

### ISO

**125**, 1952, rosso/nero, conservata, targa originale, 2 proprietari, targa FMI, visibile a Sarteano, € 2000

**3388340546**

## 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

**TAPPEZZERIA CLASSICA**  
By Olmi  
SPECIALIZZATA IN INTERNI PER AUTO D'EPOCA  
Interni Omologabili ASI  
Via Bottai di S. Sebastiano, 30 Bottegone (Pistoia)  
Tel./Fax 0573-544896 • Cell. 3395789431  
www.classicabvolmi.it  
e-mail: classicabvolmi@alice.it

**MAIELI**  
INTERNI AUTO MAIELI  
RESTAURO INTERNI AUTO STORICHE CONFORME NORMATIVE A.S.I.  
**MAIELI**  
Via F. Baracca, 3 Canedole (MN)  
Tel.: 0376 - 695105  
Fax: 0376 - 695300  
e-mail: maieli@imwind.it  
www.interniautomaieli.com

### IMMATRICOLAZIONI AUTO INGLESI E AMERICANE (d'Epoca e Moderne)

- ASSISTENZA PRATICHE A.S.I. (CRS, Iscrizioni, ecc.)
- CONSULENZA ALL'ACQUISTO, ANCHE SU E-BAY E INTERNET
- ASSISTENZA EXPORT-IMPORT E DOGANALE, SPEDIZIONI E TRASPORTI
- REMISSIONI AL TRAFFICO DI VEICOLI RADIATI; OMOLOGAZIONI ECE/CEE
- CASI DIFFICILI E CON PROBLEMI DI DOCUMENTAZIONE

### AGENZIA "A.C.S."

Via Zambonate, 73 - 24122 BERGAMO  
Tel.: (+39) 035/23.3077  
Fax: (+39) 035/24.0441  
www.acs-bergamo.it  
e-mail: agenziaacs@yahoo.it

**BROKERAGGIO AUTO D'EPOCA**  
Passione ed esperienza trentennale nel settore  
Garanzia di massima serietà e professionalità  
Rimessaggio gratuito fino alla vendita dell'autovettura

- No a perdite di tempo per fare foto ed inserzioni sulle riviste o sui siti specializzati per proporre l'autovettura.
- Basta con il rispondere a fastidiose telefonate inutili o mail inviando foto ed informazioni a persone che poi non si faranno più sentire.
- Nessuna giornata persa per fare vedere e provare la macchina a curiosi che, dopo averla minuziosamente esaminata, faranno offerte insensate o proposte di pagamento inaccettabili.

**Attilio Pecchio Ghiringhelli Rota**  
Mob: +39 338 5204349 - E-mail: a-pecchio@libero.it

**PER FARE PUBBLICITÀ SU**  
**RUOTECLASSICHE**

- TELEFONA AL NUMERO: 02 82472560
- OPPURE MANDA UN E-MAIL A: [pubblicità@edidomus.it](mailto:pubblicità@edidomus.it)

**RUOTECLASSICHE DISCO VOLANTE**

**2CV PALACE**  
2CV PALACE srl  
Via Regina Margherita, 123  
20050 MACHERIO (MI)  
cell. 3475236601  
tel./fax 039/2458508  
e-mail: [2cv.palace@live.it](mailto:2cv.palace@live.it)  
Accessori, assistenza, manutenzione, ricambi, restauri, revisioni e consulenze per 2CV e derivate e tutte le utilitarie anni '60-'70-'80"



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



IN OLTRE 30 ANNI DI ATTIVITÀ ESCLUSIVAMENTE SULLE "ROSSE" DI MARANELLO, ALL'AUTOFFICINA BONINI CARLO DI CADELBOSCO SOTTO, DA ANNI ANCHE LE FERRARI D'EPOCA SONO DI CASA. NON A CASO, DOPO UN COSÌ LUNGO PERIODO DI ESPERIENZA, CARLO BONINI, ORMAI DA ANNI CON A FIANCO ANCHE IL FIGLIO RENATO ED I LORO VALIDI COLLABORATORI D'OFFICINA, SONO ORMAI TRA I POCHI A CONOSCERE PERFETTAMENTE OGNI SEGRETO DELLE "ROSSE" DI QUALSIASI EPOCA, A ULTERIORE GARANZIA DI UN'ASSISTENZA SEMPRE PIÙ CHE QUALIFICATA.



Con sede a Cadelbosco, in provincia di Reggio Emilia, l'Autofficina Bonini da oltre 30 anni garantisce assistenza meccanica dedicata specificatamente alle Ferrari di ogni epoca. Non a caso, sin dall'apertura è ufficialmente autorizzata come Service Ferrari e dispone di tutte le più moderne attrezzature elettroniche per la diagnosi e la messa a punto.



**Autofficina Bonini Carlo srl**

Via G. Marconi, 16/A

42023 Cadelbosco Sotto (RE) - Italy

Phone +39.0522.911130

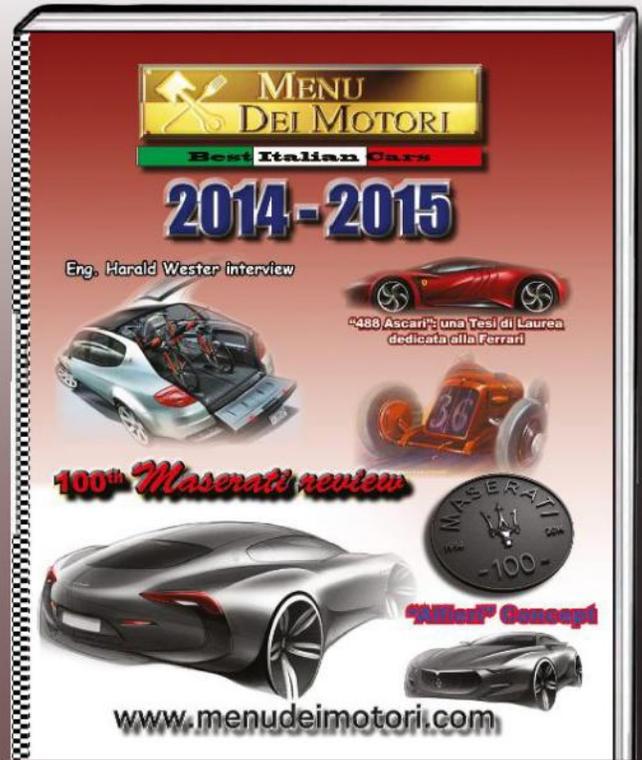
Fax +39.0522.911067

E-mail: [Bonini.Ferrari@tin.it](mailto:Bonini.Ferrari@tin.it)

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



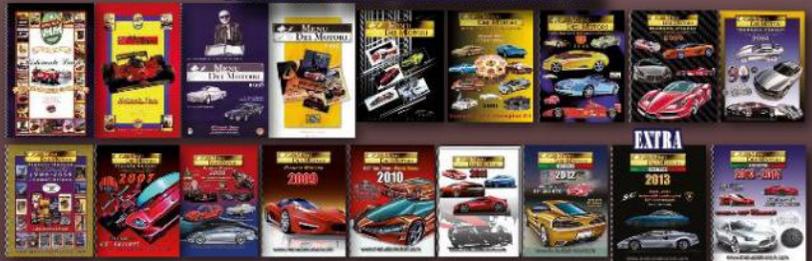
Il tutto senza dimenticare nemmeno le Rosse del Cavallino storiche, cui si dedicano attivamente con restauri e riparazioni di ogni genere. Infine, da qualche anno l'Autofficina Bonini ha aperto anche uno speciale reparto, dedicato espressamente alla custodia delle auto dei loro clienti.



**DEDICATO UFFICIALMENTE AL CENTENARIO MASERATI**

NUMERO UNICO SPECIALE ANNUARIO "MENU DEI MOTORI"

PER INFO: [WWW.MENUDEIMOTORI.COM](http://WWW.MENUDEIMOTORI.COM)



**MONDIAL**

**200 SIDECAR**, 1954, nero-bianco, ASI oro, pezzo unico, perfetto, documenti e targhe originali, visibile a Siena, € 10.000

**3334862534**

**MORINI**

**KANGURO 350 CC**, 1986, rosso, moto in perfetto stato, km 3689, gomme praticamente nuove, visibile a Morbegno (SO), € 1400

**3333888109**

**MOTO GUZZI**

**350**, 1985, targa Milano, funzionante, più altra come uso ricambi

**3389569456**

**LODOLA GT**, 1960, rosso, restauro totale, targa cro ASI, originale, da vetrina, € 3000

**3881936066**

**PIAGGIO**

**VESPA 125**, 1963, conservata, motore funzionante, documenti in regola, targa e libretto originali, visibile a Genova, € 2700

**3387952430**

**VESPA 125 FARO BASSO**, 1954, sabbia, restauro totale 2011, perfetta e originale, targata, 3 marce, i n rodaggio, www.old-cars.it, visibile a Mantova

**0375790025 - 3498689674**

**VESPA 150 GS CAVI ESTERNI**, 1955, grigio metallizzato originale, ottimo stato di conservazione, originale, documenti in regola per voltura, visibile a Arquata S. (AL), Tratt. ris.

**3474286528**

**RIZZATO**

**CALIFFONE**, 1981, nero, con documenti e libretto uso e manutenzione, 50 cc, no sms, visibile a Torino, € 300

**3388777422**

**TRIUMPH**

**BONNEVILLE**, 2002, bordeaux con filetti, perfetta, km 30.000, personalizzata, portapacchi, € 4800



**3358396893**

**VENDO VARIE**

**AUTOMOBILINE A PEDALI**, varie marche, anni, colori e modelli, visibili a Treviso,

**3403187204**

**AUTORADIO**, 1950/1960/1970/1980/1990, autoradio d'epoca, antenne, plance, altoparlanti, ecc., telefonare dopo ore 18



**3397704801**

**BARCA A VELA DUFUR**, 2004, bianco, visibile a Punta Ala, € 80.000

**0302792090**

**BARCA DUFUR 40 A VELA E MOTORE**, 2006, bianco, 6 posti letto, 6 letti, cucina, 3 vele, poco usata, eventuale posto barca in affitto o vendita, visibile a Punta Ala, € 70.000

**0302792090**

**DISTRIBUTORE BENZINA**, 1950/1960, da sistemare più sabbatrice metalli funzionante, invio foto

**3389569456**

**MODELLISMO**, automodelli in scala 1:43 con e senza fascicolo, prezzo da smaltimento

**3291332341**

**OROLOGIO FORTIS**, 2006, Pilot Professional, cronografo automatico ufficiale Centenario Lancia, logo Lancia Club, con custodia e libretto, quadrante nero, € 1100

**3881936066**

**PER ALFA ROMEO**, 1985/1994, Duetto ultima serie, cofani, sedili, porte complete, paraurti anteriore e posteriore, minigonne, altro materiale

**3389569456**

**PER ALFA ROMEO**, Giulia, Giulietta, Gt Bertone, vari motori 1315, 102, 106, 530, 526, 548, cerchi lega metallo più vari

**3389569456**

**PER ALFA ROMEO**, Giulietta SS e Spider, coppia vetri porta destra e sinistra nuovi, ingranaggi alzacvetro, disponibilità anche Spider 1.3 e 1.6

**3389569456**

**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**, 1990, 75 Turbo Quadrifoglio verde, motore, tappezzeria e molti ricambi, visibili a Roma,

**3403937715**

**PER ALFA ROMEO**, 1950-1970, Giulia GT/Giulia, sospensione completa, cambi, ponti, testate, motori, radiatori e altro, visibili a Sibari (CS),

**3382340826**

**PER ALFA ROMEO**, GT 2000, cambio, carburatore diam. 40, tromboncini, cupolino, codolini per gruppo 2, terminale scarico, manometri

**3398069563**

**PER ALFA ROMEO**, GT Bertone, motori 2.0, 1.6 e 1.3, carburatori, paraurti, mascherine, cerchi, volanti e altro, visibile a Como,

**3386269192**

**PER ALFA ROMEO**, Montreal, catalogo parti di ricambio originale di 530 pagine, conservato come nuovo, € 290

**3283056562**

**PER AUTO ANNI 20-30**, trombe bitonali elettriche, fari antinebbia bianchi e gialli, fanalini posteriori e anteriori, tromba manuale

**3384566475**

**PER CITROËN**, DS, berlina e cabriolet, ricambi nuovi e usati

**3355945776**

**e elvezioesposito**  
Tappezzeria auto d'epoca  
[www.elvezio.com](http://www.elvezio.com)  
Via Zanotti Bianco, 28/30 - 87100 Cosenza  
Tel. e Fax 0984.36074 - Cell. 340.5274950  
[info@elvezio.com](mailto:info@elvezio.com) - [elvezio.blog.wordpress.com](http://elvezio.blog.wordpress.com)

**LE NOSTRE MOSTRE SCAMBIO IL**  
**GENNAIO 2015**  
ROMA Classic Motors 17-18 gennaio  
MILANO - SR (Solo per consegne) 24-25 gennaio  
**Buon Natale**

**TURI GIUSEPPE AUTORICAMBI**  
Via Berretta Rossa, 66/2 - 40133 Bologna  
Tel. 051/384831 - Fax 051/388465  
<http://www.ricambi Jeep.com> - e-mail: [turi@ricambi Jeep.com](mailto:turi@ricambi Jeep.com)

**RICAMBI ED ACCESSORI PER:**

- Jeep dal 1942 ad oggi
- Dodge, Reo, Blazer, G.M.C.
- Campagnola - Alfa Matta
- Auto d'epoca italiane e straniere
- Applicazioni industriali
- Carrelli elevatori

**Bergia Paolo**  
Officina specializzata Alfa Romeo  
Restauro Auto d'Epoca  
Via Bignone, 85 - Centro Artigianale "Le Macine"  
10064 Pinerolo (To) - Tel./Fax 0121.77391  
[autodepocabergia@virgilio.it](mailto:autodepocabergia@virgilio.it) - [www.alfabergia.com](http://www.alfabergia.com)

**ENNE PI**  
S.n.c. di Pertner 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](http://www.targheetarghe.it)

**maggiolino service**  
Ricambi, accessori e rarità per Volkswagen d'epoca.  
[maggiolino-service.com](http://maggiolino-service.com)  
via XX settembre, 11 - Pescara  
tel.: 085 7950460 - [info@maggiolino-service.com](mailto:info@maggiolino-service.com)  
[maggiolino-service.com](http://maggiolino-service.com)

**CITRÒ SERVICES** Srl  
TUTTI I RICAMBI PER LA TUA CITROËN STORICA E MOLTO DI PIÙ  
Finalmente sono arrivati gli uomini dei limoni!  
VISITA IL NOSTRO SITO [WWW.CITROSERVICES.COM](http://WWW.CITROSERVICES.COM)  
EMAIL: [INFO@CITROSERVICES.COM](mailto:INFO@CITROSERVICES.COM) - S. GIORGIO DI LOMELLINA (PV)



## N.P.M. CITROEN 2CV SERVICE s.r.l.

Tutto per la tua Citroen

Ricambi per 2cv, dyane e mehari

La nostra azienda è stata la prima in Italia a scegliere una specializzazione esclusiva in soli tre modelli di auto, tutte firmate con un unico marchio: Citroen.

Oltre 20 anni di esperienza con **2CV, DYANE** e **MEHARI** ci permettono di consigliare i nostri clienti negli acquisti, garantendo la qualità del prodotto al giusto prezzo.

- AMPIO MAGAZZINO RICAMBI
- RIVESTIMENTI ORIGINALI E PERSONALIZZATI
- SPEDIZIONI IN TUTTA ITALIA
- VENDITA AUTO

NPM CITROEN 2CV SERVICE srl - Castagnaro (Vr)  
3475366196 | 3479207720 | info@citroen2cvservice.it | www.citroen2cvservice.it



**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 1° Maggio N.6 - 25018 ROVATO (BS) - Tel. 030/770291 - 770341 - Fax 030/770349

FIERA DI FORLÌ

# 12° MOSTRA SCAMBIO OLD TIME SHOW

AUTO E MOTO D'EPOCA

7-8 marzo 2015



**SPECIALE  
MERCATO PRIVATI**

se vuoi vendere  
la tua auto e la tua moto  
d'epoca vieni ad esporla  
ad Old Time Show



## Mostre Tematiche "Le Auto e le Moto inglesi che hanno fatto la storia"

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

FIERA DI FORLÌ Spa - Via Punta di Ferro - 47122 Forlì - Tel. 0543.793511

Seguici su facebook



**PER FERRARI.** 1976, 308 GTS, modifica codoli larghi in vetroresina, € 400, visibile a Verona,



3478475214

**PER FERRARI.** Dino, Daytona, 246 GT-GTS, ricambi nuovi

3332186193

**PER FIAT.** 1953, 1100/103, documenti e targhe, anche per Appia III serie 1959 e Fiat 600D 1965, visibili a Como,

3386269192

**PER FIAT.** 1980, 126, due sportelli, due coppie di deflettori, tre cerchi ruota, freno a mano nuovo e vari accessori. In Versilia, € 300

0584914459

**PER FIAT.** Dino Spider 2000, paraurti anteriore nuovo, mai montato, visibile a Torino, € 600

3474076484

**PER FIAT.** motore 600D (750cc), revisionato, nuovo, con spia pressione olio, completo, con bobina e motorino d'avviamento, visibile a Benevento, € 1200

3201169319

**PER INNOCENTI.** IM5S, gruppi ottici posteriori, luci targa e retromarcia nuovi, visibili a Firenze, € 200

3339860345

**PER LANCIA.** Fulvia Coupé I serie, volante in mogano, perfettamente restaurato, pari al nuovo, visibile a Pescara, € 250

330431411

**PER PEUGEOT.** 205 Rallie 1.3, interni, volante, kit carburatori, visibili a Lucca, € 300

3492998637

**PER PEUGEOT.** 205 Rally 1300, carburatori e collettore pompa benzina, volante, interni, libretto uso, € 500

3492998637

**PER PIAGGIO.** Ape, parabrezza come nuovo, senza guarnizione, al miglior offerente, visibile a Genova,

3476323675

**PER PORSCHE.** 1965/1974, 356 e 911, tappeti in velluto bordato, stemma ricamato, colori: nero, beige, rosso, € 95



3382967592

**PER PORSCHE.** 356/912, marmitta in lega leggera, possibile terminale Sebring, kit collettori, tromboncini, alte prestazioni



3382967592

**PER PORSCHE.** 1976-1989, set di 4 cerchi Fuchs mis. 8x16 e 6x16, restaurati, perfetti, in omaggio tappi copriforo, € 2000

3936930133

**PER PORSCHE.** 911, scarico in lega leggera, racing/stradale, monotubo o bitubo, alte prestazioni, Sound Porsche



3382967592

**RICAMBI VARI.** 1970-1990, per varie auto, paraurti, griglie, fanali, lamierati e ricambi di meccanica

3484715895

**RVISTA RUOTECLASSICHE.** 1987, n°1 originale, no ristampa, ottime condizioni, € 25

3881221569

**RVISTE.** 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

**RVISTE QUATTORRUOTE.** collezione da gennaio 1992 a dicembre 2012, 3 € a copia, trattabile, visibile a Trecate,

3334645602

**RVISTE RUOTECLASSICHE.** in blocco o singolarmente

3291332341

**VOLANTE CISA.** nuovo, alluminio e legno, diametro 38 cm, mozzo con attacco Fiat anni 70, visibile a Cuneo, € 150

3396086969

**CORVETTE**

**CI.** 2013, rosso, consolle a parete, replica, scala 2/3, disponibile anche Porsche 911, cm. 105x50, kg. 10, € 990, visibile a Appiano,



3357495925

**CI.** 2013, rosso, replica, scala 2/3, motore a benzina, cm. 275x114x97, freni a disco, differenziale, due posti, kg. 190, € 13.332, visibile a Appiano,



3357495925

**FIAT**

**500.** 2013, bianco, sofa in lamiera su base Fiat, anni '70, cm. 133x85x100, tessuto in alcantare, € 5368, visibile a Appiano,



3357495925

**JEEP**

**WYLLYS.** 2013, verde, replica, scala 2/3, motore a benzina, cm. 225x144x95, freni a disco, differenziale, due posti, kg. 190, visibile a Appiano,

**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. 01119087900 fax 01119089847  
www.cromaturabon.com  
commerciale@cromaturabon.com

**Paolini**  
www.paolini.it  
Tel. 071 6620010

**Interni d'Autore**  
new & old cars

**nanni** BOLOGNA  
RIGAMBI

Tel. 348.8852994 - 338.3096922  
Fax 051/969855

**www.fiat500sport.com**

RICAMBI E ACCESSORI  
SPORTIVI E CORSA PER  
Fiat 500 D/F/L/R - 126  
ABARTH 595/695  
GIANNINI 500/590/650

**DEI KAIFER SERVICE**  
VW Classic Parts  
'con voi... per loro'  
"with you ... for them"

**www.deikaiferservice.com**  
Loc. San Marziale, 27 Colle di Val d'Elsa (SI)  
Tel. +39 0577 928356 - Fax +39 0577 909919



*marchioni auto storiche*



***Vetture disponibili:***

***Lancia AURELIA B24 convertibile, 1956***

***Lancia AURELIA B20 4a serie, 1954, fiva***

***Lancia ARTENA ministeriale, 1940***

***Lancia AURELIA giardinetta viotti, 1951 ( progetto di restauro )***

***Maserati quattroporte 1968, asi oro***

***Maserati quattroporte 1968 ( progetto di restauro )***

***Fiat 2300 S coupe Abarth ( restauro avanzato )***

***Fiat 600 prima serie, 1955, eleggibile Mille Miglia***

***Fiat 130 coupe' 3200 automatica***



**BUONE FESTE**



**Sede: Via Nazionale, 7 - Villaggio Europa. 40042 Lizzano in Belvedere (BO)**

**Tel. +39 0534 53922 - +39 0534 53544 Fax +39 0534 55035**

**[www.marchioniautomobili.it](http://www.marchioniautomobili.it) e-mail: [info@marchioniautomobili.it](mailto:info@marchioniautomobili.it)**



3357495925

OM

**LEONCINO I SERIE**, 1954, grigio, completo, meccanica revisionata, in buono stato, trattativa riservata, visibile a Matera,



3405519787 - 3347862472

## COMPRO AUTO

ALFA ROMEO

**GIULIA BERLINA**, 1965/1972, bianco o indaco, Super 1.3 quattro fari, anche 1.6, solo conservata e originale, in Toscana, Tratt. ris.

3393603540

## GIULIETTA SPIDER - 2600

**TOURING**, anche da restaurare, pagamento immediato in contanti, qualsiasi colore e anno, prezzo giusto

3489382027

FERRARI

## 208 TURBO INTERCOOLER

1986/1989, rosso, in ottime condizioni generali, km tagliandati, prezzo Ruoteclassiche

3402598364

## 365 GT4 BB

3331853204

LANCIA

**APPIA COUPÉ PININFARINA**, 1960/63, bicolore di serie, circolante, buone condizioni, documenti regolari, prezzo ragionevole, visibile nel Nord Italia

0424513690

**HF 1600 IE TURBO**, 1991/1992, rosso, bianco, grigio, in eccellenti condizioni, unico proprietario, originale, inurtata, pagamento in contanti

3398400771

TRIUMPH

**1300/1500**, 1970/1976, bleu/Marin, carrozzeria perfetta, impianto elettrico idem, ruote in buono stato, preferisco 1976, libretto in regola, € 2000

031512542

VOLSKWAGEN

## MAGGIOLINO CABRIOLET

**(TYP 15)**, 1961-1963, 6V, colore indifferente, prezzo coerente, Parma, acuandre@libero.it

3388641668

## COMPRO VARIE

### AUTO D'EPOCA

**IMPORTANTE**, parziale permuta mio favore con appartamento 170mq nei pressi di Firenze

3389540573

### FREGI DI AUTO

italiane e straniere

3348216800 - 3386698789

**MODELLISMO**, modellini di auto scala 1:43 e 1:18, anche rotti

3348216800 - 3386698789

**MODELLISMO**, trenini, macchinine, giochi in latta, Marklin, Rivarossi, Dinky Toys, Corgi, Schuco etc.

3466800367

**PER ALFA ROMEO**, Montreal, libro di Giuliani, Giorgio Nada editore

3404839620

**PER LANCIA**, Aurelia Berlina B21, pompa freni nuova

3290454819

**PER LANCIA**, Flaminia Touring, paraurti anteriore e posteriore, porte destra e sinistra complete, altre parti di carrozzeria

3355691282

**PER LANCIA**, 1964, Flavia Coupé, rivestimento superiore e inferiore del cruscotto

3395047702

**RIVISTE**, Autosprint dal 1961 al 1969, Motor Italia, Ruoteclassiche, Tam di Quattroruote e Speciali Domus, libri, riviste ed annuari sulla Ferrari, Motociclismo dal 1914 al 1970, Motociclismo d'epoca, vecchi libri e riviste su auto e moto ante e dopo guerra

3472303761

### RIVISTE AUTO D'EPOCA

1985-1987, in blocco o singolarmente

3291332341

**450€** IVA Inclusa

**CRONOMETRO DA GARA** per prove di regolarità

Acquistalo ONLINE [www.zerotimes.eu](http://www.zerotimes.eu)

**MUSSO GOMME**  
pneumatici per vetture e moto da collezione

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

**DISPONIBILITÀ PNEUMATICI MOTO**

DISTRIBUTORE PER L'ITALIA

**MICHELIN**  
**Firestone**  
**WAYMASTER**  
**DUNLOP**  
**VINTAGE RACING**  
**BF Goodrich**  
**EXCELSIOR**

Corso Giulio Cesare, 117 - 10155 Torino  
Tel 011 85 20 19 - Fax 011 24 82 965  
[www.mussogomme.it](http://www.mussogomme.it) - [info@mussogomme.it](mailto:info@mussogomme.it)

**SPEDIZIONE IN TUTTA ITALIA**

**GALVANICA SPINO D'ADDA snc**  
PULITURA, SABBIAATURA E LUCIDATURA

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

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

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

**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](http://www.speedwert.de) - Tel. 0049 1703015714  
Si parla tedesco e inglese.

**EUROTELI - LIVORNO**  
Tel: 0586/887456 - [www.euroteli.it](http://www.euroteli.it)

Eleganti teli copriauto e coprimoto ottimamente realizzati su misura in morbida stoffa antigraffio, antipolvere, anticondensa, impermeabili e non, leggeri, vari colori, con personalizzazioni, lavabili in lavatrice.

**SPEDIZIONE IN CONTRASSEGNO**

UNA GRANDE SOLUZIONE PER TUTTI I TIPI DI SERBATOIO

## TANKERITE

Ciclo anticorrosivo per la bonifica interna di serbatoi arrugginiti e ammalorati.  
Forma una capsula sigillante inattaccabile da benzina, alcool e carburanti.

- Prezzo Medio
- Facile utilizzo sia per moto che per auto
- Risultato garantito
- Ideale per preservare anche serbatoi nuovi
- Spedizioni rapide



Via F.lli Rosselli, 88 - BELLUNO - ITALY - Tel./Fax 0437 941203 - [www.tankerite.com](http://www.tankerite.com)

**MAC RESTAURI**

### CITROËN D'EPOCA

0362 305873 Desio (Milano)  
347 0645735 Via Boito, 9  
338 1757047 [www.macrestauri.com](http://www.macrestauri.com)

**RICAMBI ROSSOCORSA**

VENDITA RICAMBI AUTO D'EPOCA,  
SPECIALIZZATI IN RICAMBI LANCIA FULVIA

[www.ricambirossocorsa.it](http://www.ricambirossocorsa.it)  
[info@ricambirossocorsa.it](mailto:info@ricambirossocorsa.it)  
Walter Bertolla mobile +393406502690

*Felice Service*

**RICAMBI INGLESINI NUOVI E USATI**

RIPARAZIONI E RESTAURI COMPLETI - REVISIONE CARBURATORI S.U.  
CATALOGHE GRATUITI - SPEDIZIONI GIORNALIERE - SI RILASCIANO CERTIFICATI DI IDENTITÀ DELLA VOSTRA AUTO  
Via Circumvallazione Esterna n° 207 - 90019 Qualiano (NA) Tel-Fax 081.819.60.67 Cell. 3429208769  
E-mail: [info@feliceservice.com](mailto:info@feliceservice.com) - Sito: <http://www.feliceservice.com>

**DKS AUTOMOTIVE**

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

Ricambi e Accessori per:  
Renault R4 e Derivat  
Citroen 2 CV - Dyane - Mehari

Tel. 0577.909002 - Fax 0577.909919

**STUDIO NICOLINI BRUNO SNC**

Via Pasteur 6/e, 42100 Reggio Emilia  
tel. 0522/551061 fax 0522/558131,  
e-mail: [nicolini@sermetra.it](mailto:nicolini@sermetra.it)

Pratiche automobilistiche ad elevato grado di difficoltà

**BORGHI EPOCA**

Pneumatici e gomme d'epoca

Tel. 0532.7732 51/458579

Viale po 90/a-d, 44100 Ferrara

Fax 0532.774095-[borghipneumatici@gmail.com](mailto:borghipneumatici@gmail.com)

di Bertamini Renzo & C. snc

Via Linfano, 2/B  
Zona Industriale  
38062 ARCO (TN) - Italia  
Tel. 0464/519721  
Fax 0464/516651

**RICAMBI AUTO FUORI PRODUZIONE  
OLD TIMER SERVICE**

Spedizioni in tutta Italia e all'estero

[www.gardaricambi.com](http://www.gardaricambi.com)  
e-mail: [info@gardaricambi.com](mailto:info@gardaricambi.com)

**PER CARBURATORI  
AUTO STORICHE**

**CELL. 338-3146038**

**Pizzarelli Fausto**

RICAMBI  
E ACCESSORI  
AUTO D'EPOCA

TUTTO PER FIAT 500 e 600 INTERNI  
COMPLETI - CAPOTES PEDANI ecc.  
STERAMFI SCRITTE PER AUTO D'EPOCA

REGGIO EMILIA Tel / Fax (0522) 991135  
Portatile (0337) 569941

AUTORICAMBI  
**SASSI**

Web: <http://www.autoricambisassi.com>  
E-mail: [sassi@autoricambisassi.com](mailto:sassi@autoricambisassi.com)

RICAMBI PER CARROZZERIE  
VEICOLI D'EPOCA - FIAT, ALFA, LANCIA:  
LAMIERATI, PARALURTI, SCRITTE,  
COPPE RUOTA, VOLANTI, MASCHERINE,  
FARI, FANALINI, SPECCHI,...

10154 Torino - Via Maddalene 15-17  
Tel. 011/2470358 fax 011/2410966

**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

INFOLINE: 089 9950594

**500RICAMBI**

RICAMBI ACCESSORI SPORTIVI  
AUTO D'EPOCA FIAT 500

[www.500ricambi.it](http://www.500ricambi.it)

Via S. Francesco, 13 - B409B Pontecagnano F. (SA)

**ANCHE IN CATTIVO STATO**

**PRIVATO CERCA AUTO D'EPOCA  
FERRARI O MASERATI ANNI 1955 - 1975**



**IN BUONO O CATTIVO STATO**

• Prezzi reali • Acquisto diretto • Pagamento rapido



**CONTATTARE:**  
Marco  
tel. +39 333 355 22 28  
e-mail:  
[marco@eichholtz.com](mailto:marco@eichholtz.com)



Per gli annunci è obbligatorio utilizzare il tagliando qui sotto completo in tutti i campi evidenziati da \*

**COMPILARE PER PRIVATI**

**RUOTECLASSICHE**

* GRATUITO MODULO 2 - Aggiunta a pagamento	<input type="checkbox"/> VENDO	<input type="checkbox"/> Auto	<input type="checkbox"/> Moto	<input type="checkbox"/> Varie
	<input type="checkbox"/> COMPRO	<input type="checkbox"/> Auto	<input type="checkbox"/> Moto	<input type="checkbox"/> Varie
SUPPLEMENTI		<input type="checkbox"/> Aggiunta Modulo 2 + Euro 5,00	<input type="checkbox"/> Aggiunta Fondo colore + Euro 5,00	<input type="checkbox"/> Aggiunta Fotografia + Euro 10,00
		<input type="checkbox"/> Grandi Occasioni (lunghezza del testo max come annuncio gratuito) Euro 50,00		
MARCA*		MODELLO*		
ANNO*		COLORE*		
VISIBILE A*		TELEFONO*	PREZZO*	
DESCRIZIONE*				

**COMPILARE PER COMMERCANTI**

A pagamento: Modulo 1 Euro 10,00

* MODULO 1 MODULO 2	<input type="checkbox"/> VENDO	<input type="checkbox"/> Auto	<input type="checkbox"/> Moto	<input type="checkbox"/> Varie
	<input type="checkbox"/> COMPRO	<input type="checkbox"/> Auto	<input type="checkbox"/> Moto	<input type="checkbox"/> Varie
SUPPLEMENTI		<input type="checkbox"/> Aggiunta Modulo 2 + Euro 10,00	<input type="checkbox"/> Aggiunta Fondo colore + Euro 10,00	<input type="checkbox"/> Aggiunta Fotografia + Euro 20,00
		<input type="checkbox"/> Grandi Occasioni (lunghezza del testo max come modulo 1) Euro 100,00		
MARCA*		MODELLO*		
ANNO*		COLORE*		
VISIBILE A*		TELEFONO*	PREZZO*	
DESCRIZIONE*				

Inserzionista	Città
Indirizzo	Telefono
<b>MODALITÀ DI PAGAMENTO</b>	
<input type="checkbox"/> Allego assegno bancario o circolare non trasferibile, intestato a: EDITORIALE DOMUS S.P.A. Inviare assegno a: EDITORIALE DOMUS S.P.A., UFFICIO PUBBLICITÀ, VIA G. MAZZOCCHI, 1/3 - 20089 ROZZANO (MI)	
<input type="checkbox"/> Addebitate l'importo dovuto sulla mia carta di credito:	
<input type="checkbox"/> American Express <input type="checkbox"/> BankAmericard <input type="checkbox"/> Visa - Carta Si <input type="checkbox"/> Diners	
Firma	N° Scad.

TOTALE IMPORTO INSERZIONE  
EURO

Tutte le inserzioni saranno riportate anche nel nostro sito Internet [www.ruoteclassiche.it](http://www.ruoteclassiche.it)  
Non è prevista la sola pubblicazione su Internet

- Gli annunci con fotografia o fondo colore e quelli dei commercianti (a pagamento) hanno la precedenza.
- Gli annunci degli operatori commerciali, tutti a pagamento, sono contraddistinti dal nome del veicolo in rosso.
- I privati hanno diritto a un'inserzione gratuita (modulo 1 da 90 battute). A pagamento: il modulo 2 (218 battute), la foto, il fondo colore, le grandi occasioni (comprendenti di foto e fondo colore).
- Ogni tagliando dovrà contenere un'inserzione riguardante una sola vettura o moto. In caso di inserzioni multiple pubblicheremo solo la prima riportata dal tagliando.
- I tagliandi dovranno essere compilati in ogni loro voce, a macchina o in stampatello. I testi dovranno rispettare il numero di battute del modulo scelto, compresi gli spazi tra una parola e l'altra.
- I tagliandi, anche fotocopiati, dovranno pervenire in redazione entro il giorno 25 del mese precedente l'uscita in edicola. Ad esempio, gli annunci del mese di aprile (in edicola a inizio mese) dovranno pervenire alla redazione entro il 25 febbraio. Fanno eccezione gli annunci per febbraio e settembre: per febbraio, entro il 15 dicembre; per settembre, entro il 15 luglio. I tagliandi pervenuti dopo tale data verranno pubblicati sui numeri successivi compatibilmente con le esigenze di spazio. Non si accettano inserzioni a mezzo fax oppure e-mail.
- Le fotografie inviate non saranno restituite. È necessario inviare nuovamente la foto in caso di ripetizione dell'annuncio.
- Non saranno pubblicati gli annunci il cui contenuto non riguardi la materia e lo spirito della rivista.
- Saranno presi in considerazione solo gli annunci riguardanti vetture prodotte fino al 1994, oppure modelli di interesse collezionistico fino al 2004, cioè quelli riportati nelle nostre quotazioni.
- Non saranno pubblicati annunci compilati su moduli o altri elementi diversi dal nostro tagliando originale.
- Il tagliando va indirizzato a:  
EDITORIALE DOMUS  
UFFICIO PUBBLICITÀ  
VIA G. MAZZOCCHI, 1/3  
20089 ROZZANO (MI).

Ai sensi del D. Lgs. 196/2003 in materia di protezione dei dati personali, la informiamo che i suoi dati anagrafici sono oggetto di trattamento, con modalità prevalentemente informatiche, ai soli fini della corretta gestione dell'annuncio e di tutti gli obblighi che ne conseguono, nonché per tutti gli adempimenti di legge connessi. In caso di rifiuto da parte sua al conferimento e al trattamento dei suoi dati, tuttavia, non potremo dare corso a tali adempimenti. I suoi dati anagrafici potranno essere utilizzati anche per finalità di promozione commerciale di riviste o di altri prodotti della nostra Azienda. A lei competono tutti i diritti previsti dall'Art. 7 del D. Lgs. 196/2003, potrà quindi accedere ai suoi dati, chiederne la correzione, l'integrazione e, ricorrendone gli estremi, la cancellazione o il blocco. Titolare del trattamento è l'Editoriale Domus S.p.A., domiciliata in via Gianni Mazzocchi, 1/3 - 20089 Rozzano (MI), telefono 02/824721.

**ATTENZIONE:** La presenza sulle pagine di Ruoteclassiche di un annuncio economico di compravendita non costituisce garanzia né sull'affidabilità di chi vende o chi compra né sulla veridicità delle caratteristiche e del prezzo del veicolo pubblicizzato. Ruoteclassiche non può condurre alcuna verifica sulla qualità delle inserzioni, il cui spazio è acquistabile da chiunque e il cui contenuto è vincolato unicamente dalle norme di legge sulla morale e la decenza. La responsabilità di quanto asserito in ogni annuncio ricade esclusivamente sull'acquirente dello spazio relativo.





## Alfa Romeo 4C

*Una coupé senza compromessi, evocativa e raffinata. Da comprare e da tenere*



**Si è parlato tanto**, forse troppo, di lei. A cominciare dai paragoni: è come una Lotus Elise, ma un po' più macchina. Oppure: è come una Porsche Cayman, ma un po' meno macchina. Inevitabile per una super sportiva tutta nuova come l'Alfa Romeo 4C, che ha debuttato nel 2013, e che invece merita un'identità tutta sua. Almeno per il coraggio e la responsabilità: in tempo di crisi per l'immagine dell'ex Casa di Arese, una coupé senza compromessi - motore centrale-posteriore, trazione posteriore, due posti secchi - è un gran bel biglietto da visita e

un'iniezione di fiducia che fa bene agli appassionati. E non finisce qui, anzi, inizia tutto da qui perché nella 4C c'è anche molta sostanza. A cominciare dalla scocca in fibra di carbonio con telai ausiliari in alluminio e carrozzeria in poliestere rinforzato con fibre di vetro e poliuretano (peso a secco 895 chili), dalla linea cattivissima, dalle dimensioni compatte, dall'assetto, dalla frenata, per arrivare alle prestazioni. Il motore 1750 turbo (cilindrata evocativa per i cultori del marchio), derivato da quello della Giulietta ma tutto in alluminio (240

cavalli), la lancia a oltre 250 km/h; lo 0-100 dichiarato è di 4,5 secondi e si riesce a fare anche un po' meglio. Con prestazioni e caratteristiche più da pista che da strada, non importa quanto puristi del marchio siamo, perché il desiderio di possederne una è pressoché unanime. Ecco, la 4C è un'instinct classic nel senso più genuino del termine, una vettura che già quando mette le ruote fuori dal concessionario fa sentire il suo proprietario il fortunato possessore di un pezzo di storia. Oltretutto assai divertente.

**Alessandro Barteletti**



### Poco stradale ma di serie

Trazione posteriore, motore centrale, due posti secchi, 0-100 in un lampo. La 4C è la sportiva che gli amanti del marchio aspettavano da tempo. La produzione stimata è di 3500 esemplari l'anno; costa 53.346 euro.



### **↓** CARATTERISTICHE

<b>Motore</b>	Posteriore-centrale trasversale 4 cilindri in linea Turbo e intercooler Cilindrata 1742 cm <sup>3</sup> Potenza 240 CV a 6000 giri/min.
<b>Trasmissione</b>	Trazione posteriore Cambio a doppia frizione a 6 marce.
<b>Dimensioni e peso</b>	Lunghezza 3990 mm - Larghezza 1860 mm Altezza 1180 mm Peso a vuoto 895 kg.
<b>Prestazioni</b>	Velocità massima 252 km/h Accelerazione 0-100 km/h in 4,2 secondi Consumo medio 10,3 km/litro (Prova di Quattroruote 12/2013).

PRODUZIONE E SVILUPPO 100% MADE IN ITALY

TRADIZIONE ITALIANA  
DAL 1965 ABBIAMO CURA DELLA TUA AUTO

# MA\*FRA®

*i cosmetici per la vostra auto*

MAIN SPONSOR

## WINTER MARATHON

MADONNA DI CAMPIGLIO  
DAL 22 AL 25 GENNAIO 2015



IN VENDITA SU  
[www.auto-spa.it](http://www.auto-spa.it)

GUARDA IL VIDEO  
DELL'ULTIMA EDIZIONE



SEGUICI SU



*Nessun limite per la cura  
della tua auto!*

CHRONOGRAPH  
HEUER

DON'T CRACK UNDER PRESSURE



**TAGHeuer**  
SWISS AVANT-GARDE SINCE 1860

MONACO

Steve McQueen's legacy is timeless. More than an actor, more than a pilot, he became a legend. Like TAG Heuer, he defined himself beyond standards and never cracked under pressure.

