

# RUOTECLASSICHE

I LUOGHI DEL CULTO THE MINI HISTORY AL MUSEO BMW • INCONTRI RAVVICINATI FLAVIO MANZONI

ruoteclassiche.it

**LANCIA**

# FLAMINIA

ELEGANTE DUE PORTE  
DI RAPPRESENTANZA

**COUPÉ**

**ABBIAMO GUIDATO**

RUXTON C SEDAN  
ROVER V8 3500 ESTOURA  
PEUGEOT 205 GTI GUTMANN  
VW GOLF GTI G60  
FORD SIERRA COSWORTH  
ABARTH 695 BIPOSTO

**ASSICURAZIONI**

AGEVOLAZIONI IMMUTATE  
PER LE YOUNGTIMER



**MERCATO**

I PREZZI AGGIORNATI  
DI 6500 MODELLI  
SINO AL 1995

**ESCLUSIVO**

FALLIMENTO BERTONE  
SIAMO ENTRATI NEL MUSEO  
IN VENDITA TUTTE LE AUTO





# 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

AUTOTRON TV 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 - Pellegrini Classic Solutions / Tel. +39 0425.074089 / e-mail: [info@marcelloeventi.it](mailto:info@marcelloeventi.it)



## Quale futuro per lo stile italiano?

**L**o scorso 7 ottobre si è conclusa la gloriosa storia della carrozzeria Bertone. Finito tutto, game over. Ha dichiarato fallimento anche la Bertone 100, unica parte rimasta in vita dell'azienda dopo la vendita degli impianti di Grugliasco alla Fiat nel 2009 e la chiusura della "Stile" lo scorso luglio. Per primi, o se volete per ultimi, siamo entrati nel museo di Caprie, alle porte di Torino, per raccontarvi in esclusiva che cosa racchiude la collezione e la situazione in cui si trova: è rimasta lì eterea nella sua bellezza, con una novantina di pezzi all'interno - molti dei quali unici - ignara dei retroscena in sviluppo, ansiosa di trovare un futuro. Necessariamente all'interno dei nostri confini, sembrerebbe, dati i vincoli dei Beni Culturali che vietano la dispersione e la vendita all'estero. Sarebbe un ulteriore imperdonabile orrore vedere migrare verso chissà dove un altro patrimonio consistente del nostro automobilismo nazionale. Auguriamoci che questa volta qualcuno, con il passaporto tricolore, si faccia avanti al più presto.

Questo triste episodio ci serve come ennesimo spunto per una riflessione su quanto sta accadendo all'auto e alle aziende che per anni hanno dettato i canoni del suo stile nel mondo intero. Fermandosi alla sola Bertone, è incommensurabile il patrimonio artistico che è stato concepito tra le mura di quegli edifici ora in disarmo. Quale sarà, allora, il futuro dello stile italiano? In parte, una risposta a questa domanda ce la dà Flavio Manzoni, oggi a capo del centro stile Ferrari, nell'intervista che potete leggere a pag. 78.

Ma non basta. Dal canto nostro, ci siamo sentiti in dovere di pensare a una nuova collana intitolata "I capolavori dello stile", che Ruoteclassiche lancerà a partire dal mese di febbraio. In tre volumi di 128 pagine ciascuno tratterà genesi e sviluppo delle principali opere di Bertone, Pininfarina e Italdesign. Tre dei più grandi marchi del design italiano di sempre. Si parte da qui, e in corsa potremmo allargare il tema. Un modo per ricordare o ribadire il peso che ha sempre avuto la mano italiana in questo mondo. Chi ama le macchine lo ricorderà sempre.

David Giudici  
@davgiud



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



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



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



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

### IL MONDO DI RUOTECCLASSICHE

DA FEBBRAIO IN EDICOLA LA COLLANA "I CAPOLAVORI DELLO STILE"



#### DIGITAL EDITION

Tutti i contenuti del numero in edicola anche in versione digitale, così da poter leggere Ruoteclassiche ovunque: sullo smartphone, sul tablet o sul PC di casa.



#### A FEBBRAIO IN EDICOLA

Dal prossimo mese la prima uscita de "I capolavori dello stile". Tre volumi dedicati ai grandi carrozzieri italiani: nell'ordine, Bertone, Pininfarina e Italdesign, 128 pagine, 4,70 euro.



#### DA NON PERDERE

#### 78 INCONTRI RAVVICINATI STREGATO DALLA ROSSA

Quattro chiacchiere con Flavio Manzoni, eclettico direttore di Ferrari Design. Tra miti del passato e prospettive future.

#### 82 GRUPPO BERTONE LA GRANDE BELLEZZA

Cala il sipario su uno dei più prestigiosi simboli dello stile dell'auto. E vi portiamo tra ciò che rimane del sogno di Nuccio.

#### 96 GLI ANNI COL "CINQUE" A META DEL DECENNIO

Torna il nostro consueto appuntamento con gli anniversari, e questa volta tocca al giro di boa di ogni metà decade.

# R SOMMARIO

## A AUTOMOBILI

### REGINE DEL PASSATO

32 Lancia **Flaminia Coupé** 1959-67

### IMPRESSIONI

38 Lancia **Flaminia Coupé 3B** 1962

44 Ruxton **C Sedan** 1930

62 Rover **V8 3500 Estoura** 1973

### TEST A TEST

52 Peugeot **205 1.9 GTI Gutmann** 1989  
Volkswagen **Golf GTI G60** 1990

### YOUNGTIMER

68 Ford **Sierra 2.0i 16V 4 porte**  
**Cosworth RS** 1987-92

### INSTANT CLASSIC

74 Abarth **695 Biposto** 2014

### CLASSICHE DOMANI

74 Subaru **BRZ**



## S STORIA E COSTUME

### COLLEZIONI

40 Casa Flaminia

### INCONTRI RAVVICINATI

78 Flavio Manzoni

### FALLIMENTI

82 Gruppo Bertone

### I LUOGHI DEL CULTO

88 The Mini Story

### ASSICURAZIONI

92 Youngtimer e polizze storiche

### ANNIVERSARI

96 Gli anni col "cinque"

## T TUTTOCLASSICO

### VENDITE ALL'ASTA

104 Novità 2015



## M MERCATO

### ANNATA 1995

**111** La "Brava" famiglia e l'Alfa "by Fiat"

### VENDO&COMPRO

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

### QUOTAZIONI

**112** Dieci gradi di valore

**133** I prezzi dei veicoli industriali e commerciali

**134** I prezzi delle auto americane



## R RUBRICHE

**6** Flashback Milano, Polo Nord

**8** Fatti e persone

*Legge di Stabilità, rush con rebus finale  
Gli Historic Motoring Awards di Londra  
Motor Show: tradizione in primo piano  
Motoring Art - "Burda"*

**30** Posta

**108** Appuntamenti con le storiche

**158** Indice del 2014



Periodico mensile  
**Gennaio 2015**

### 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, Mauro Borella,  
Massimo Delbò, Marco Di Pietro,  
Giuseppe Frustaci, Paolo Mazzetti,  
Arturo Merzario, Gilberto Milano,  
Andrea Rapelli, Maurizio Schifano,  
Alvise-Marco Seno, Silvio Jr Suppa

### FOTOGRAFIE

Alfredo Albertini, Archivio Quattroruote,  
Archivio Ruoteclassiche,  
Alessandro Barteletti, Alessandro Bianchi,  
Paolo Carlini, Dirk De Jager, Massimo Delbò,  
Maurizio Schifano, Vittorio Tessera,  
Dario Tonani, Wolfgang  
Coperlina: Paolo Carlini

### DISEGNI

Archivio Quattroruote, Archivio Ruoteclassiche,

In questo numero la pubblicità non supera il 45%

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

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

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

### EDITORIALE DOMUS S.p.A.

#### PRESIDENTE

Giovanna Mazzocchi Bordone

#### AMMINISTRATORE DELEGATO

Sofia Bordone

#### BRAND MANAGER

Anna Amodeo

#### MARKETING MANAGER

Giorgiana Scianca

#### INTERNATIONAL DIRECTOR

Sofia Bordone

#### LICENSING & SYNDICATION

Carmen Figini,

[figini@edidomus.it](mailto:figini@edidomus.it)

tel. +39 02 82472487

#### UFFICIO STAMPA

Elisabetta Prodocimi

[ufficiostampa@edidomus.it](mailto:ufficiostampa@edidomus.it)

tel. +39 388 3548515

Via Gianni Mazzocchi 1/3

20089 Rozzano (Milano).

Telefono 02 824721

Fax 02 57500416

[redazione@ruoteclassiche.it](mailto:redazione@ruoteclassiche.it)

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

Editoriale Domus pubblica anche:

*Autopro, Domus, Due Ruote,  
Meridiani, Meridiani Montagne,  
Quattroruote, Top Gear,  
Tuttotrasporti, X Off Road.*

### DIREZIONE PUBBLICITÀ

Massimo Bergia Zina

### RESPONSABILE DI TESTATA

Marco Niero

#### Segreteria Pubblicità

[pubblicita@edidomus.it](mailto:pubblicita@edidomus.it)

tel. 02 82472253, fax 02 82472385

#### AGENTI PER L'ITALIA

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

Liguria: Comunicare di Alessandro Monti,  
Via M. Polo, 10/6 - 16135 Genova,  
[monticomunicare@libero.it](mailto:monticomunicare@libero.it), tel. 010 218783.

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

Emilia Romagna, Marche e Umbria: Massimo Venni  
Pubblicità, via San Pier Tommaso, 18/3 (int. 4)  
40139 Bologna, tel. 051 54 4145 fax 051 7456932.

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

Sardegna: Giampiero Apesidu, via S'Anuloni, 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 34954464 e-mail:  
[valeria@link-media.com](mailto:valeria@link-media.com) - [linkmedia@link-media.com](mailto:linkmedia@link-media.com).

ABBONAMENTI ITALIA

Numero verde 800-001199

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

fax 02 57316421 - E-mail: [ufabbonamenti@edidomus.it](mailto:ufabbonamenti@edidomus.it)

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

Modality di pagamento:

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

Assegno non trasferibile intestato a Editoriale Domus SpA

Versamento sul c/c postale n. 55952202 intestato

a Editoriale Domus - Servizio Abbonamenti,

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

SUBSCRIPTIONS OUTSIDE ITALY

tel. +39-02 82472529 - fax +39-02 82472383

[subscriptions@edidomus.it](mailto:subscriptions@edidomus.it)

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

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

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

3) Oceania € 157,00.

Payment method:

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

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

20084 Corsico (MI), IBAN IT261.03069.33034.

100000002749, Swift Code BCITITMM.

### UFFICIO VENDITE ITALIA

[ufvendite@edidomus.it](mailto:ufvendite@edidomus.it)

tel. 02 57316431 - fax 02 57316421

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

Modalità di pagamento:

Contrassegno (contributo spese di spedizione € 1,95)

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

Versamento sul c/c postale n. 668202 intestato

a Editoriale Domus SpA, via G. Mazzocchi 1/3

20089 Rozzano (MI), indicando sulla causale i numeri

di RUOTECLASSICHE desiderati.

Si prega di accertarsi sempre della effettiva

disponibilità delle copie.

### FOREIGN SALES DEPT.

[sales@edidomus.it](mailto:sales@edidomus.it)

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

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

Payment method:

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

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

20084 Corsico (MI), IBAN IT261.03069.33034.

100000002749, Swift Code BCITITMM.

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

abbonamenti ivi vendite è completamente gestito da

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

responsabile del trattamento dei dati. Titolare del

trattamento è Editoriale Domus SpA, domiciliata in

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

Tel. 02 824721. Gli interessati possono esercitare i diritti

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

protezione dei dati personali telefonando allo 02

82472459. E-mail: [responsabileddati@edidomus.it](mailto:responsabileddati@edidomus.it)

### PER L'ITALIA

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

Bettola, 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.



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



# R FLASHBACK 1985: LA GRANDE NEVICATA

E

ra la sera del 13 gennaio 1985 quando i primi fiocchi cominciarono a cadere su Milano e sul Nord Italia. Sembrava una delle solite neviccate, qualche centimetro nei parchi e sui tetti e poi un po' di pioggia a cancellare tutto. Invece, per 72 ore consecutive, la neve non smise mai di cadere. Lo strato bianco, alla fine dei tre giorni, raggiunse i 70 centimetri. Tutto si fermò come per un incantesimo. Ma siccome a noi interessa soprattutto l'aspetto automobilistico, siamo andati a ripescare in archivio le foto che avevamo fatto in quei giorni in giro per la città e ne abbiamo scelta qualcuna.

Naturalmente erano tutte diapositive e osservarle col lentino, come si faceva una volta nelle redazioni, ci ha permesso di fare un salto indietro nel tempo. Sotto mucchi di neve abbiamo riconosciuto i modelli in circolazione negli anni Ottanta: molte 500, qualche 600 e poi tante Alfa Romeo (Giulietta e Alfetta soprattutto), alcune Lancia Beta, diversi Maggiolino e Mini. Chi ha assistito a quell'evento ricorda ancora le vie della città segnate da due strisce di asfalto dove i più coraggiosi riuscivano ad arrancare con le loro berline (Suv e fuoristrada erano ancora di là da venire per l'uso urbano). C'è stato anche chi si è trovato l'auto danneggiata dalle ruspe del Comune e dell'Esercito, intervenute per liberare vie e piazze. Molti hanno dovuto aspettare giorni per poter uscire dal parcheggio perché la neve, che nel frattempo era gelata, aveva costruito dei veri e propri muri difficili da abbattere. Oggi, forse, un'Audi Q7 o una Porsche Cayenne riuscirebbero a spianarli con una rabbiosa accelerata. Ma a noi piace ricordare l'immagine di questa Opel Kadett blu sepolta nella neve.

Alfredo Albertini



FOTO DI ALFREDO ALBERTINI

# Milano, Polo Nord

*Dal 13 al 17 gennaio di trent'anni fa 70 centimetri di manto bianco bloccarono la città*



## **Visioni scandinave**

Il proprietario di questa Opel Kadett cerca di ripulire la macchina. Dall'alto, un'Innocenti Mini T, una Volkswagen Maggiolino e la via Ippolito Nievo, nella zona della ex Fiera, con i "binari" di asfalto su cui pochi osavano avventurarsi. A sinistra, il tram per spargere il sale.

a cura di **Dario Tonani**

## STORICHE E AGEVOLAZIONI

# Legge di Stabilità, rush con rebus finale

*L'esito del provvedimento che stabilirà il destino delle "ventenni" è stato deciso a braccio di ferro*

**Forse, ma non è detto**, quando avrete per le mani questa copia di Ruoteclassiche si sarà finalmente conclusa l'intricata vicenda del Ddl della Legge di Stabilità 2015, con il quale si vorrebbero eliminare le agevolazioni per i veicoli con più di venti e meno di trent'anni, che tornerebbero a pagare pienamente bollo e passaggi di proprietà.

Al momento di andare in stampa, appena prima di Natale, la situazione, che pareva volgere verso un ridimensionamento della politica punitiva, è precipitata dopo che il Governo ha fatto approvare al Senato la Legge di stabilità, che deve tornare per l'ultimo passo alla Camera dei Deputati; tutto ciò, ignorando completamente la pioggia di emendamenti presentati praticamente da tutti i gruppi politici.

Dopo che la Camera aveva approvato il testo governativo, sono stati ben 36 gli emendamenti bipartisan presentati in Senato miranti a modificare il comma 33 dell'articolo 3, cioè la parte che prevede l'innalzamento a trent'anni del limite richiesto affinché le auto siano riconosciute d'interesse storico. L'iter prevedeva il passaggio nelle commissioni senatoriali: la quinta Commissione Permanente (Bilancio) e l'ottava (Lavori pubblici). Proprio quest'ultima, presieduta dal senatore Altero Matteoli, ha concluso la seduta del 10 dicembre con un ordine del giorno che terminava con questa frase: "...impegna il Governo: a riformulare la norma di cui all'articolo 3, comma 74, del Disegno di Legge di Stabilità, nel senso di prevedere una tassazione agevolata di tipo premiale per gli autoveicoli e motoveicoli di interesse storico e collezionistico a decorrere dal ventesimo anno dalla data di costruzione, purché i suddetti veicoli siano certificati, secondo i criteri vincolanti stabiliti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dall'Asi o dall'FMI (per i soli motoveicoli), ai sensi del comma 3 dell'articolo 63 della legge n. 342 del 2000 e previo esame di ogni singolo esemplare, rispetto al resto del parco automobilistico e motociclistico di pari vetustà".

In pratica, l'invito al Governo chiedeva di mantenere la situazione com'è oggi, tranne la determinazione di una somma fissa "agevolata" da pagare ogni anno. In più, per la felicità dell'Asi, precisava che i veicoli che godranno delle agevolazioni non saranno tutti quelli circolanti, ma solo quelli certificati previo esame del singolo esemplare, con tanti salu-



ti a qualsiasi ipotesi di lista chiusa, come invece proposto dall'AcI. Prima di arrivare in aula, gli emendamenti sono stati poi valutati dalla Commissione Bilancio, presieduta dal sen. Antonio Azzollini. Ottenuto il voto di fiducia di palazzo Madama, poco prima di Natale la Legge di Stabilità è tornata in terza lettura alla Camera per l'approvazione definitiva.

Tuttavia, pur se pare abbandonato l'orientamento di mantenere le agevolazioni, anche con una somma fissa da pagare, dubbi e contrapposizioni non paiono dissolti. In particolare, la cancellazione delle agevolazioni sarebbe una sconfitta per l'Asi dell'avvocato Loi, mentre per l'AcI del presidente Sticchi Damiani, che è riuscito ad evitare la cancellazione del Pra, il Pubblico Registro Automobilistico (affidato all'AcI dal 1926), si aprirebbe una fase transitoria, in attesa delle novità del nuovo Codice della Strada. Il clima, nei giorni della discussione alle commissioni, si è fatto sempre più teso, con allarmismi e la diffusione di false notizie: il 16 dicembre blog e siti di appassionati sono andati in tilt alla notizia che il Ministro dei Trasporti, Maurizio Lupi, aveva annunciato che dal 1° gennaio 2019 i veicoli "euro zero", cioè i non catalizzati come tutti quelli storici, non potranno più circolare. In realtà, la proposta di Lupi riguarda il rinnovo del parco dei mezzi pubblici, interessando solo autobus e pullman e non i veicoli privati. Comunque finisca, resta l'esigenza di una ridefinizione di legge dei "veicoli storici e di interesse collezionistico", allo scopo di evitare una classificazione basata meramente su fattori anagrafici, che sollevano grandi perplessità.

**Paolo Mazzetti**

### Le proposte di Ruoteclassiche



**1. SOSTITUIRE IL COMMA 33 DELL'ARTICOLO 3 DELLA LEGGE DI STABILITÀ 2015 CON IL COMMA 33 DELL'ARTICOLO 63 DELLA LEGGE N. 342 DEL 2000**

**2. SOSTITUIRE IL COMMA 33 DELL'ARTICOLO 3 DELLA LEGGE DI STABILITÀ 2015 CON IL COMMA 33 DELL'ARTICOLO 63 DELLA LEGGE N. 342 DEL 2000, MA CON LA MODIFICA DI PASSARE DA "VEICOLI" A "VEICOLI E MOTOCICLI"**

**3. SOSTITUIRE IL COMMA 33 DELL'ARTICOLO 3 DELLA LEGGE DI STABILITÀ 2015 CON IL COMMA 33 DELL'ARTICOLO 63 DELLA LEGGE N. 342 DEL 2000, MA CON LA MODIFICA DI PASSARE DA "VEICOLI" A "VEICOLI E MOTOCICLI" E DI PASSARE DA "VEICOLI" A "VEICOLI E MOTOCICLI" E DI PASSARE DA "VEICOLI" A "VEICOLI E MOTOCICLI"**

**4. SOSTITUIRE IL COMMA 33 DELL'ARTICOLO 3 DELLA LEGGE DI STABILITÀ 2015 CON IL COMMA 33 DELL'ARTICOLO 63 DELLA LEGGE N. 342 DEL 2000, MA CON LA MODIFICA DI PASSARE DA "VEICOLI" A "VEICOLI E MOTOCICLI" E DI PASSARE DA "VEICOLI" A "VEICOLI E MOTOCICLI"**

**5. SOSTITUIRE IL COMMA 33 DELL'ARTICOLO 3 DELLA LEGGE DI STABILITÀ 2015 CON IL COMMA 33 DELL'ARTICOLO 63 DELLA LEGGE N. 342 DEL 2000, MA CON LA MODIFICA DI PASSARE DA "VEICOLI" A "VEICOLI E MOTOCICLI" E DI PASSARE DA "VEICOLI" A "VEICOLI E MOTOCICLI"**

**NOI LA PENSIAMO COSÌ**  
La bozza di cinque proposte sull'argomento storiche e agevolazioni, elaborata dai giornalisti di Ruoteclassiche e inoltrata a politici di entrambi i rami del Parlamento, ai presidenti dell'Asi e dell'AcI, a opinion leader e a professionisti del settore (è stata pubblicata sul numero di dicembre). Obiettivo: fare da spunto per una soluzione equa della questione, che tenga conto anche di quanto succede nel resto d'Europa.

## IN TRE VOLUMI IL DESIGN DEI MAESTRI

Sarà in edicola il mese prossimo con Ruoteclassiche, al prezzo complessivo di 9,90 euro, il primo degli allegati "I capolavori dello stile", dedicati ai grandi carrozzieri italiani: 128 pagine di storia, avventura imprenditoriale, tecnica e design che avranno per protagonisti - nell'ordine - Bertone, Pininfarina, Italdesign e potremo andare oltre. L'arte carrozziera italiana visse il suo periodo più fulgido nel secondo dopoguerra grazie all'apporto di numerose nuove energie che alimentarono il mercato delle fuoriserie, un fenomeno che portò alla ribalta del grande pubblico l'ispirazione degli stilisti e la straordinaria manualità degli operatori presso decine di officine artigianali, quasi tutte con sede a Torino. Fu un'epoca effimera, ricca di entusiasmi, durante la quale la fantasia e l'audacia creativa di pochi contrassegnarono anche il linguaggio stilistico di molte grandi industrie. Interpreti massimi dei

nuovi indirizzi stilistici furono la Pininfarina e la Bertone, cui seguì negli anni l'Italdesign, mostri sacri ai quali Ruoteclassiche dedicherà tre numeri speciali come allegato alla rivista per i mesi di febbraio, marzo e aprile. Il primo - Bertone, decano dei carrozzieri italiani con oltre cent'anni di attività - copre il percorso compiuto da Giovanni Bertone alla fine della prima guerra mondiale e descrive le profonde trasformazioni che l'azienda di famiglia subì a metà degli anni 30 e poi - sotto la guida del figlio Nuccio - all'inizio degli anni 60, quando l'attività artigianale si tramutò in produzione industriale. Ai tavoli da disegno della Bertone si sono avvicendati nei decenni stilisti di grande talento e capacità realizzative, da Mario Revelli di Beaumont a Franco Scaglione, da Giorgetto Giugiaro a Marcello Gandini e Marc Deschamps; protagoniste insigne di un'epoca eccezionale sul piano della ricerca formale, le loro opere d'arte sono state realizzate in esemplare unico o costruite in serie dalle grandi industrie del settore. Sotto la lente le legendarie Alfa Romeo Bat degli anni 50, la Lamborghini Miura, la Fiat 850 Spider, le avveniristiche Marzal e Carabo, la favolosa Lancia Stratos, la Fiat X1/9 e non solo.



AMARZO



AD APRILE

## PRIMA GARA 2015



Al via il 22 gennaio (fino al 25) da Madonna di Campiglio l'edizione n. 27 della Winter Marathon. La gara, Grande Evento Csaì, inaugura la stagione 2015 della regolarità classica ed è riservata ai modelli costruiti fino al 1968, ai quali si aggiungeranno altre venti vetture di particolare interesse storico e collezionistico prodotte entro il 1976. Il percorso, di 427 chilometri, prevede il valico di 11 passi dolomitici (quattro dei quali oltre i 2000 metri) e ben 45 prove cronometrate e dovrà essere ultimato in 12 ore di guida consecutive. Confermato anche per quest'anno il Trofeo APT, a cui prenderanno parte i primi 32 concorrenti iscritti, che si cimenteranno, nella giornata di giovedì, in una sfida sul lago ghiacciato di Campiglio appositamente illuminato a giorno. Il lago sarà teatro anche delle due sfide finali: il Trofeo Ma-Fra, riservato alle vetture anteguerra, e l'ambito Trofeo Tag Heuer Barozzi. Le iscrizioni, chiuse il 14 dicembre, davano diritto a un biglietto gratuito per assistere dal vivo, il 22 dicembre, allo slalom maschile di Coppa del Mondo sulla mitica 3Tre di Madonna di Campiglio, come pure a un buono sconto di 100 euro sull'acquisto di un treno di pneumatici invernali chiodati per la propria auto storica.



**CENTENARIO MASERATI**

# La chiusura nella culla del Tridente

*Apposta, alla presenza di Carlo e Alfieri Maserati, una targa commemorativa nella sede originaria di via de' Pepoli a Bologna. Va in archivio un anno di festeggiamenti in tutto il mondo*



**Le celebrazioni** per i cent'anni Maserati, che hanno animato l'intero 2014 con eventi in tutto il mondo, si sono formalmente chiuse il 1° dicembre, data precisa della nascita del marchio al numero 1A della centralissima via de' Pepoli, a Bologna. Anche se in realtà la denuncia di esercizio per la neonata "Officina meccanica per riparazioni automobili e garage" fu presentata dieci giorni dopo, nel vicino Palazzo della Mercanzia, allora come oggi sede della Camera di Commercio del capoluogo emiliano (la domanda venne però accolta e protocollata quattro giorni dopo).

In ricordo di quei giorni è stata recentemente scoperta nell'indirizzo della sede originaria una targa commemorativa, alla presenza, tra gli altri, di Carlo e Alfieri Maserati, rispettivamente figlio di Ettore ed Ernesto. I tre fratelli erano stati avviati all'automobilismo da Carlo (1881-1911) il più vecchio ma anche il più geniale e intraprendente dei sette Maserati (Carlo, Bindo, Alfieri I, Alfieri II,

Mario, Ettore, Ernesto); fu infatti lui a convincere i fratelli a impegnarsi nello sviluppo di quel nuovo mezzo che si chiamava automobile.

Il primo a seguire le sue orme fu Alfieri, che diede il nome alla società, imparando il mestiere dapprima all'Isotta Fraschini e poi alla Diatto, prima di mettersi in proprio.

"Sono trascorsi cent'anni da quando fu costituita dallo zio Alfieri la 'Società Anonima Officine Alfieri Maserati' e ne sono trascorsi 116 da quando nel 1898 il primogenito Carlo, allora diciassettenne, realizzò una motocicletta dotata di un motore da lui ideato e costruito in ambito familiare; un evento che appassionò i fratelli e li indusse a seguirne

l'esempio" ha ricordato Carlo Maserati, figlio di Ettore. Alfieri Maserati, figlio di Ernesto, ha invece ricordato che: "Sorta come Officine Alfieri Maserati nel 1914 questa impresa, nata dall'intraprendenza e dal genio di mio zio Alfieri, continuò dopo la sua precoce morte nel marzo 1932 grazie alla tenacia e agli estremi sacrifici personali dei suoi fratelli. Non posso non accennare anche alla straordinaria creatività progettuale e tecnica del più giovane tra loro, Ernesto Maserati, mio padre. All'epoca nacque una serie di auto da corsa formidabili, sia da grand prix sia Voiturettes, oltre a vetture da record che arrivarono a detenere contemporaneamente fino a 13 primati internazionali di velocità". **G.M.**



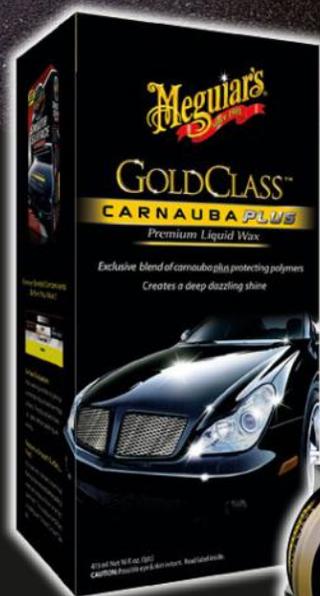
**↓ A RETROMOBILE (PARIGI)**

## ALL'ASTA LA FERRARI DI ROGER VADIM E JANE FONDA

**Torna il 6 febbraio** a Parigi l'asta ufficiale di Retromobile, affidata anche quest'anno ad Artcurial. Nel 2014 aveva realizzato quasi 30 milioni di euro d'incasso, con l'85% dei lotti aggiudicati: nel 2015 le vetture in vendita saranno circa 160. Tra i pezzi da novanta spicca la Ferrari 275 GTB (foto a fianco) che Roger Vadim acquistò da nuova nel 1966 e che poi passò nelle mani di Jane Fonda; la vettura, che non ha mai lasciato il suolo francese, ha un valore stimato tra 2,75 e 3,25 milioni di euro. È la seconda volta che Artcurial mette all'incanto una vettura del Cavallino del celebre regista e produttore francese (foto a destra), dopo che tre anni fa curò la vendita, per 4,5 milioni di euro, della sua 250 GT California. Altra chicca in vendita sarà la Bugatti Type 43 Grand Sport del 1928 appartenuta al pilota e recordman britannico Malcolm Campbell (1985-1948), detentore di numerosi record di velocità su terra e su acqua. La vettura è quotata tra i 2 e i 3 milioni di euro.



# Qualità e brillantezza ai massimi livelli



## Meguiar's<sup>®</sup> since 1901

**Cera Gold Class con Carnauba**  
dona alla vernice una lucentezza incredibile.  
Disponibile in pasta, liquida o spray.

Scopri gli altri prodotti della linea Meguiar's su [www.meguiars.it](http://www.meguiars.it)

Seguici su



Meguiar's Italy



**Acquista su**  
**3MShop.it/Meguiars**  
con il codice  
**MEGRC914**

**il cappello\* è incluso nel prezzo**  
per ordini di almeno 2 prodotti

Meguiar's® è un marchio 3M

\*Promozione valida fino al 30 novembre 2014 o ad esaurimento scorte.

CLASSIC 24 HOUR DAYTONA

# Tanta adrenalina e 12 ore di buio

*Velocità da capogiro, soprelavate da brivido, stress meccanici elevatissimi. Welcome to Daytona*

**Rientro vincente**

La Chevrolet Camaro che l'autore dell'articolo, Mauro Borella, ha guidato nella "vera" 24 Ore del 1994; oggi la vettura è stata restaurata da un collezionista svizzero e ha vinto la sua classe tra le storiche anche nel 2014. Sotto, Mauro Borella con Arturo Merzario.



**Daytona: un nome mitico**, che evoca ricordi di grandi battaglie nell'epoca d'oro del Mondiale Marche, dove sul famoso "Banking" della Florida (la celeberrima sopraelevata con ben 33° di inclinazione) si sono sfidate generazioni di auto e di piloti, e continuano a farlo. La 24 Ore di Daytona è considerata una delle gare di durata più difficili. Le 12 ore di buio, la fatica, lo stress causato dalle velocità altissime e l'elevato traffico in pista sono sempre stati gli elementi dominanti di questa competizione.

E la versione Classic ne è la degna riproposizione, sulla falsariga dell'ormai collaudata Le Mans Classic. La gara per le sportive storiche si è svolta lo scorso 15-16 novembre con la formula già utilizzata appunto per Le Mans Classic, ovvero con sei gruppi di vetture, suddivise a seconda del periodo storico, che entrano a rotazione in pista ed effettuano quattro gare di un'ora ciascuna nel volgere delle 24 ore. Questo permette a ogni gruppo di correre in tutte le condizioni tipiche delle vere "24 Ore": di giorno, all'imbrunire e in piena notte. Le auto presenti in circuito spaziano dai primi anni 60 (quando la 24 Ore di Daytona iniziò a

essere disputata) fino al 2010. Quindi negli ultimi gruppi ci sono vetture praticamente attuali. Tra i numerosissimi pezzi di pregio presenti, Ford GT 40, Lola T 70 e la spettacolare Porsche 907 a coda lunga di Willy Kauhsen, fino alle Ferrari Daytona, Porsche RSR, Chevrolet Camaro, Ford Mustang, Dodge, Porsche 956 e 962, Ferrari 333 SP e chi più ne ha, più ne metta!

Diversi i piloti del passato presenti: Arturo Merzario, Brian Redman, Vic Elford, Jochen Mass, Gjis Van Lennep, Andy Wallace, Bob Tullius... e Brian Johnson, cantante dello storico gruppo rock AC/DC e grande appassionato di corse. A contorno della "24 Ore" ci sono anche diverse gare "Sprint", come quella delle spettacolari Trans-Am, veri mostri da oltre 700 cavalli e 330 km/h.

Le auto iscritte nei sei gruppi sono quasi 380, e quindi in ogni gara partono circa 60 vetture. Chi corre qui a Daytona sa che questa pista è molto impegnativa per la meccanica a causa delle elevatissime velocità mantenute a lungo sulle sopraelevate e molte vetture si devono ritirare. Una



Chevrolet Camaro GTS-1 a telaio tubolare del 1994 è stata cronometrata a ben 278 km/h all'uscita del "Banking", a dimostrazione che qui non si scherza in fatto di velocità. La notte di Daytona è particolarmente difficile. Il buio dura, come detto, ben 12 ore, contro le 8-9 ore di oscurità di altre "24 Ore" come Le Mans e quando sorge l'alba è un vero sollievo, anche perché l'escursione termica è ampia e di notte fa piuttosto freddo. Per i risultati <http://classic24hour.com/>

**Mauro Borella**

**HISTORIC MOTORING AWARDS**

# A Londra gli Oscar delle storiche

*Premiati il concorso d'eleganza di Chantilly e Le Mans Classic come migliori eventi del 2014. Un solo riconoscimento all'Italia: il Maserati Centennial, "raduno dell'anno"*

Una sorta di Oscar dedicato al settore del motorismo storico, assegnato da chi l'auto d'epoca la vive non solo con passione ma come una vera e propria espressione di cultura. Cioè gli inglesi. Così che il 20 novembre a Londra sono stati assegnati gli Historic Motoring Awards a eventi, personaggi, automobili, musei, pubblicazioni che hanno dato spettacolo e lustro in giro per il mondo al comparto del motorismo d'antan. Tra i premiati... Willy Cave è un nome noto ai rallisti: oggi ha 80 anni suonati e alle spalle una carriera cominciata come navigatore nel 1954 a bordo di una MG Magnette, per passare poi come "aiuto" del pilota britannico John Sprinzel nelle competizioni più blasonate come il Rally di Montecarlo o la Liegi-Sofia-Liegi.

Un riconoscimento particolare, il Personal Achievement, è andato anche allo storico collaudatore Jaguar Norman Dewis, oggi 94enne, per il suo impegno nella celebrazione dei 60 anni della Jaguar D Type, una delle numerose vetture che ha contribuito a sviluppare. Mercedes-Benz ha vinto due premi: Industry Supporter (per la sua intensa attività nel corso dell'anno) e Restoration (per la 540 K Stromlinie del 1938, esemplare unico per cui sono state necessarie 4800 ore di lavoro per riportarla allo splendore di un tempo). Come è lecito attendersi, molti dei riconoscimenti sono andati a istituzioni britanniche: Vintage Sports-Car Club (sodalizio dell'anno), Haynes International Motor

**↓ I VINCITORI DELLE 14 CATEGORIE**

Lifetime Achievement Award: Willy Cave
Auto dell'anno: Shelby Cobra Daytona Coupé CSX2287
Club: Vintage Sports-Car Club
Industry Supporter of the Year: Mercedes-Benz Classic
Evento motoristico: Chantilly Arts & Elegance Richard Mille
Gara in pista (patrocinato da Jaguar): Le Mans Classic
Museo/collezione: Haynes International Motor Museum
Personal Achievement of the Year: Norman Dewis
Pubblicazione (patrocinato da Hortons Books): Jacques Saoutchik, Maître Carrossier
Campionato (patrocinato da Lister Cars): Stirling Moss Trophy
Rally: The Royal Automobile Club 1000 Mile Trial
Restauro: Mercedes-Benz 540 K Stromlinie
Specialista: HK-Engineering
Raduno: raduno internazionale Maserati Centennial

Museum nel Somerset (miglior museo; ha recentemente riaperto i battenti dopo due anni e mezzo di restauro e oltre 5 milioni di sterline di investimento), Royal Automobile Club 1000 Mile Trial (miglior rally), Stirling Moss Trophy (miglior campionato). A Le Mans Classic e al concorso di "Chantilly Arts & Elegance" sono andati i premi per le migliori manifestazioni del motorsport.

La Germania si è portata a casa il titolo per il miglior specialista, assegnato alla HK-Engineering di Polling (Sud-Ovest di Monaco di Baviera), da un quarto di secolo specializzata nel restauro del-

le Mercedes 300 SL. Il titolo di auto dell'anno è andato invece, in base a un voto popolare, alla Shelby Cobra Daytona Coupé CSX2287 di proprietà del Simeone Foundation Automotive Museum, prima vettura, nel 2014, a entrare nel National Historic Registry degli Stati Uniti.

Un solo riconoscimento all'Italia, ma molto significativo: quello del "Tour of the year" attribuito al raduno internazionale Maserati Centennial, che lo scorso settembre ha celebrato tra Modena e Torino il centenario del Tridente.

**Alvise-Marco Seno**



**Questione di gusti**  
Shelby Cobra Daytona Coupé CSX2287: davvero la più bella dell'anno? Mah. Sotto, una bella istantanea da Le Mans Classic, miglior evento in pista.

**Non solo inglesi**  
La Mercedes-Benz 540 K Stromlinie, votata "restauro dell'anno"; a destra, un'immagine del concorso d'eleganza di Chantilly (Francia), l'evento (non in pista) migliore del 2014.





**Orgoglio sportivo**  
Sopra, molto coreografico lo schieramento di Lancia Stratos nello stand del Memorial Bettega. A destra, una 250 GT Coupé del 1958 nello stand del Museo Ferrari, che si affacciava sulla ricostruzione della storica via Emilia.



FOTO DI MAURIZIO SCHIFANO

## Guarda al passato investe sul futuro

*Il Motor Show è ripartito. Con una nuova formula che dà spazio anche al "classico"*

**Nuovo formato** per la trentanovesima edizione del Motor Show di Bologna: più sostenibile, con una densità espositiva ridotta, ma più coinvolgente per la varietà delle iniziative. Spettacolo soprattutto, oltre che esposizione, com'è sempre stata fin dal suo esordio nel 1976, la kermesse bolognese ha puntato ancora una volta sulla Motor Sport Arena, il circuito all'aperto che ha ospitato esibizioni e gare di diverse discipline. A tale proposito, di particolare interesse per gli appassionati di vetture storiche è stato il ritorno, dopo una sospensione di quattro anni, del memorial intitolato al campione di rally Attilio Bettega, morto al Tour de Corse del 1985. La speciale edizione,

andata in scena sabato 13 e domenica 14 dicembre, ha visto infatti anche l'esibizione delle vetture che hanno primeggiato nei rally degli anni 70, 80 e 90, come l'Alpine A110, la Lancia Stratos e la Fiat 131 Rally Abarth, guidate dai grandi campioni di allora come Sandro Munari e Miki Biasion. L'iniziativa Route Motor Show, con la presenza di vetture e tematiche storiche in oltre un terzo delle aree coperte, ha caratterizzato in maniera determinante il Motor Show 2014. Nel padiglione 26 era stata allestita una simbolica via Emilia, fiancheggiata dagli stand dei marchi leggendari della Motor Valley: Ferrari, con una selezione di vetture provenienti dai suoi musei di Maranel-

lo e di Modena, tra cui una 166 Aerlux del 1949, una 275 GTB/4 del 1966 e molte altre; Maserati, con diversi esemplari custoditi nella Collezione Umberto Panini, tra i quali una Tipo 6 C34 del 1934 e la Tipo 420M58 Eldorado del 1958; Ducati, con alcune delle sue vittoriose SBK; Weber, con pezzi di rilievo conservati nell'archivio storico del gruppo Magneti Marelli, di cui l'azienda bolognese, leader in passato nella produzione di carburatori, fa parte; Lamborghini, con una Miura e una Huracan, a rappresentare il suo passato e il suo futuro. Presenti inoltre gli stand dei musei Bandini, Stanguellini, Righini e dell'Auto San Martino e quelli degli Autodromi di Imola, Misa-

## IL SALONE... IN CITTÀ!

“Sarà un festival che riavvicinerà il grande pubblico alle automobili...”, questa la certezza di Andrea Levy, presidente del comitato organizzatore (a destra nella foto a fianco) che, con gli interventi di Paolo Pininfarina (a sinistra nella foto, qui sotto la concept Cambiano), Alfredo Stola, Umberto Palermo, Massimiliano Carello e Riccardo Balbo, ha presentato il nuovo Salone dell'Automobile di Torino (11-14 giugno 2015). Allestita nel Parco del Valentino, l'esposizione vedrà la presenza di un centinaio di vetture, selezionate tra le tante novità dell'anno, collocate su semplici podi. Domenica 14 il Gran Premio, sfilata di 18 km attraverso la città fino alla Reggia di Venaria, nella quale le novità saranno affiancate dalle vetture che hanno fatto la storia dei vari marchi. Orario 10-24, ingresso gratuito.



no, Varano e Modena. Nel padiglione 29, dedicato ai club e alle scuderie, si distinguevano i grandi stand di Acì Storico, dove era in mostra, tra le altre, un'Abarth 2000 Sport Prototipo del 1970, e del Porsche Club-Registro Italiano 911 e 912, dove, tra numerosissime 911, spiccava una rara 959. Nel padiglione 30, allestito come un drive in degli anni 50, era invece possibile assistere alla proiezione di pellicole cult, come “Gioventù bruciata”, “Il sorpasso” e “Taxi Driver”, organizzate dalla Cineteca di Bologna. E, nelle pause, ci si poteva rifocillare con street food oppure fare shopping di memorabilia in perfetto stile Vintage America.

**Maurizio Schifano**

### Gran varietà

In alto a destra, la 959 che chiudeva la parata Porsche nello stand del Registro Italiano 911 e 912 e lo stand del Museo Stanguellini. Qui sopra, le Alfa Romeo del Centro Guida Sicura dell'Autodromo di Varano De' Melegari (PR), dal 1991 a oggi.

### ↓ ANTEPRIMA AW 380 BERLINETTA

## TOH, RICOMPARE LA WILLYS



**Ritorno in grande stile** del marchio Willys, famoso per aver inventato la Jeep e scomparso nel 1963. Negli anni 60, nello stabilimento fondato a Interlagos, in Brasile, la Willys-Overland produceva su licenza anche le Alpine A108 e A110. Proprio a quest'ultimo modello si rifà la AW 380 Berlinetta Viotti, che ha debuttato come simulacro al Motor Show, frutto di un progetto tutto torinese. Nata

per iniziativa della Fabbrica Italiana Automobili Maggiora, in collaborazione con la Carrozzeria Viotti, lo studio Fast Design e il designer Emanuele Bomboi, la AW 380 sarà prodotta in 110 esemplari a un prezzo base di 380.000 euro. Le caratteristiche, sulla carta: scocca in fibra di carbonio, motore posteriore “flat-six” biturbo di 3,8 litri da 610 CV, accelerazione 0-100 km/h in 2,7 secondi, velocità 340 km/h.

# La Lambretta si è fatta rotonda

*A Segrate (MI), vicino all'ex stabilimento Innocenti, il monumento che celebra la versione 125*

**Ha accompagnato** da protagonista il boom economico, dal 1947 al 1972. Oggi da icona della creatività e del made in Italy si è fatta monumento: stiamo parlando della mitica Lambretta, che il comune di Segrate - periferia Est di Milano, a due passi dagli ex stabilimenti Innocenti di via Rubattino a Lambrate - ha deciso di omaggiare con una rotonda dedicata. La simpatica installazione, inaugurata sabato 13 dicembre sulla rotatoria di via Lambretta, celebra il modello di punta degli anni Sessanta, la 125 D-LD. Per la realizzazione i creatori Vittorio Tessera e Giovanni Cassinelli (imprenditore edile della zona) si sono ispirati al "Cerchio della perfezione" che l'Innocenti aveva

realizzato per la Fiera di Milano del 1952; l'originale era stato costruito in modo che la ruota girasse su se stessa; all'interno c'era una pista sagomata, che ricordava il manto stradale e che faceva muovere le innovative sospensioni del modello. La 125 dell'installazione è stata donata da CasaLambretta, il museo dedicato al celebre scooter italiano che si trova a Rodano, nell'hinterland di Milano. Poco lontano, in stato di completo abbandono, in attesa di una riconversione dell'intera area, si trova quello che resta degli oltre 20.000 metri quadri dello stabilimento dove la Lambretta, e successivamente tutte le automobili Innocenti, vennero prodotte fino al 1993.



**Come 63 anni fa**  
L'installazione originale del 1952 e, sotto, quella collocata lo scorso 13 dicembre nel centro di una rotonda di Segrate (MI). In basso a sinistra, l'interno dei capannoni abbandonati della ex Innocenti, a due passi dal nuovo monumento.



DARIO TONANI



VITTORIO TESSERA

**AMMESSI I BOLIDI FINO AL 1968**

## LE MANS LEGEND ALLARGA LA GRIGLIA

**Sabato 13 giugno** si prospetta una griglia spettacolare a Le Mans per la gara riservata alle vetture storiche. Tra le 61 sportive d'epoca che si misureranno sul famoso circuito francese in occasione di Le Mans Legend figureranno per la prima volta icone come Ford GT 40, Porsche 908 e 910 e Alfa Romeo 33/T2. Tutto questo grazie a un allargamento dell'età delle vetture ammesse deciso per creare ancora più spettacolo in una gara tra le più avvincenti del calendario internazionale. Dal 2015 saranno infatti accettate vetture costruite dal 1949 al 1968 compreso, che andranno ad aggiungersi all'esercito di Sport e GT costruite dal '50 al '60 già presenti nelle scorse edizioni. La gara si corre sui 13,6 chilometri del circuito poche ore prima della sessione ufficiale riservata alle auto moderne. Un'occasione unica per ammirare dalle prime Jaguar C Type e Allard alle più recenti Ford GT 40 in un museo di auto in movimento imperdibile.

**G.M.**





## Usato FirstHand. Tutto il resto è di seconda mano.

Scegli l'usato garantito FirstHand al 33° salone internazionale Automotoretrò, il terzo anno di garanzia è incluso su tutte le vetture esposte\*.

Dal 13 al 15 febbraio  
Automotoretrò Padiglione 1 Lingotto Fiere di Torino.

Mercedes-Benz  
FirstHand



Mercedes-Benz  
The best or nothing.

\* Offerta valida per contratti sottoscritti entro il 15 febbraio 2015. Per maggiori informazioni, modalità ed eventuali esclusioni della garanzia FirstHand, chiama l'800 77 44 11 o vai su [www.firsthand.it](http://www.firsthand.it)

# LING80<sup>®</sup> *anni dopo*

Giugno 1936-2016



credit immagine "Centro Storico Fiat"

## **SAVE THE DATE**

**Torino 16-19 Giugno 2016**

Comitato promotore 80° anniversario Fiat 500  
per iniziativa di Topolino Autoclub Italia e Club Fiat Topolino Torino  
[www.ling80.org](http://www.ling80.org)

# ARTURO MERZARIO

## Ickx, il Barone delle Ardenne

53 anni di gare "senza mai smettere e senza morire. E son qui a raccontarvi".



**AL MIO ARRIVO** in Ferrari, alla fine del 1969, mi trovai ad avere come compagni di squadra un certo Chris Amon e un certo Jacky Ickx. Non è che io fossi proprio un illustre sconosciuto, ma al loro cospetto, a quel tempo, mi sentivo un po' il "ragazzo di bottega". In Amon, oltre alle sue doti di pilota, trovai grandi qualità umane. Era sincero, disponibile, un uomo capace di mettermi a mio agio in qualunque situazione. Ickx invece era un tipo diverso, più arrogante, svogliato; per quel modo di fare, e per le sue origini belghe, io lo chiamavo il Barone delle Ardenne.

Anche a Enzo Ferrari non è che andasse tanto giù il suo atteggiamento. Persino i meccanici si lamentavano per il poco impegno che Ickx metteva nella preparazione e nel collaudo dei mezzi meccanici. Però le sue capacità di pilota erano fuori discussione e la sua presenza a Maranello era, come dire, garantita direttamente da Torino.

Jacky Ickx, insomma, era un bastian contrario. Sono tanti gli episodi che potrei raccontare in cui lui si schierò contro le decisioni dei suoi colleghi. Il più eclatante al Gran Premio di Spagna del 1975, al Montjuic: noi piloti decidemmo all'unanimità di non partecipare alle prove, non ritenendo sicuro il posizionamento dei guardrail. Ma Jacky mise in moto ugualmente la sua Lotus e scese in pista. La gara rimarrà poi tristemente nota per l'incidente capitato alla Hill-Cosworth di Rolf Stommelen che finì nel pubblico e uccise quattro persone.

### QUELL'ORDINE DAI BOX

Alla 1000 km del Nürburgring del 1973 era avvenuto un altro fatto che mi ero legato al dito. Correvamo entrambi con la 312 PB, io in coppia con Carlos Pace e Jacky con Brian Redman. La mia macchina era stata in parte riprogettata da Mauro Forghieri (con una distribuzione dei pesi e l'aerodinamica del muso migliorate) e a quel tempo, con la Fer-

**Sorrisi di circostanza**  
Tra Arturo Merzario e il belga Jacky Ickx (settantenne proprio questo mese) non corse certo buon sangue. La loro convivenza in Ferrari e in Alfa Romeo non fu delle più tranquille.

rari sotto l'egida di Torino, la cosa non era molto ben vista. Per questo, quando al 37° giro sorpassai Ickx, dal box mi imposero con la cartellonistica di ricedergli la posizione, in modo che lui vencesse e io arrivassi secondo. Non ci sono stato e quando tre giri dopo mi sono fermato ai

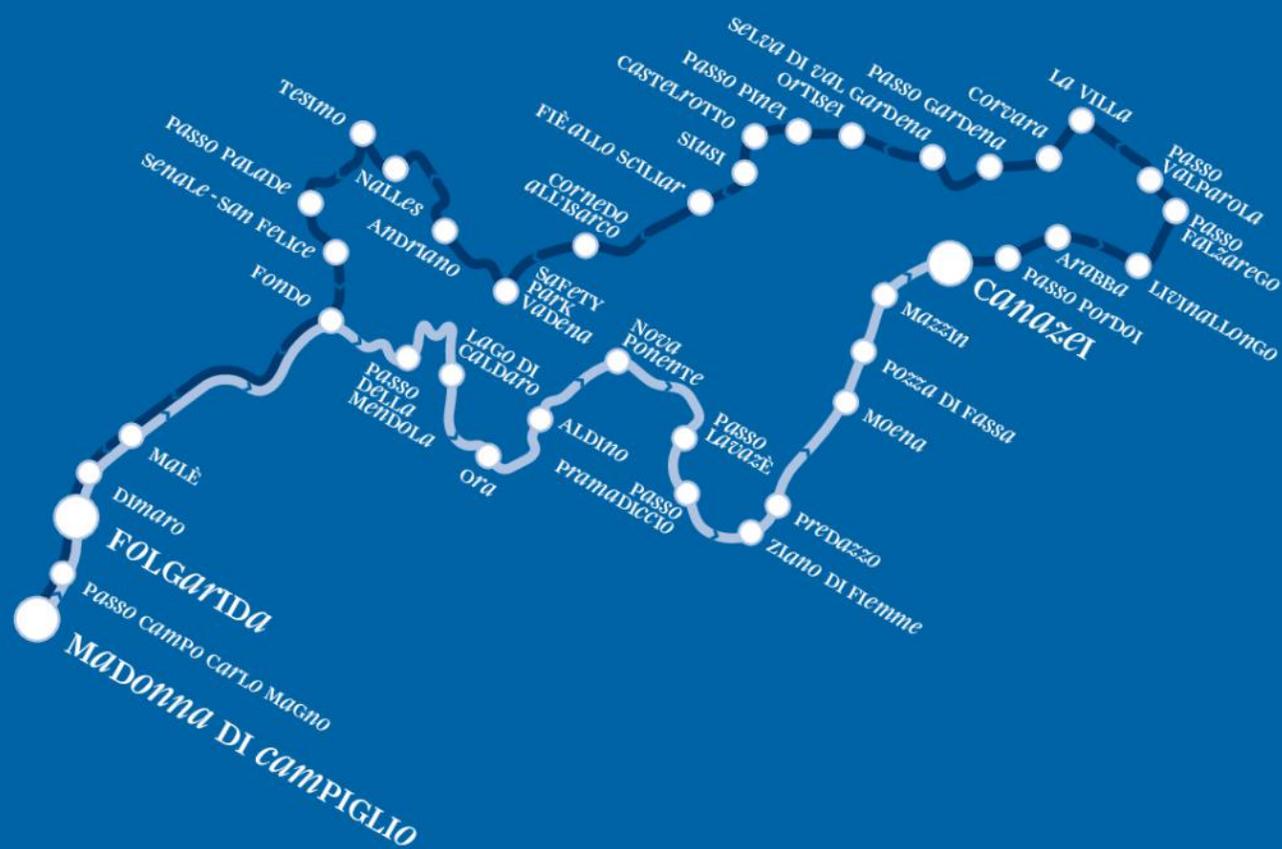
box per l'ultimo rifornimento, l'ingegner Caliri mi ha tirato giù di forza dall'abitacolo, lasciando finire la gara a Pace che arrivò secondo, a un solo decimo da Ickx-Redman. Io, quando loro hanno tagliato il traguardo, ero già in aeroporto sulla strada di casa. Il lunedì a Maranello Enzo Ferrari non mi disse nulla. Capiva la mia reazione.

Due anni più tardi, nel 1975, io e Ickx ci ritrovammo di nuovo sulle Sport, a condividere questa volta l'abitacolo dell'Alfa Romeo 33 TT 12. I dirigenti dell'Alfa mi convinsero a correre con Jacky la 1000 km di Spa-Francorchamps, certi di una vittoria, che per lui sarebbe stata la quarta sul suo circuito di casa. Dissi di sì. Caso volle che durante l'ultimo turno di gara la guida spettasse a me ed eravamo primi. Me l'ero legata al dito due anni prima, ve l'ho detto, così persi volutamente e platealmente tutto il vantaggio acquisito facendo passare e facendo vincere l'equipaggio Pescarolo-Bell, sempre su 33 TT 12. Come dire, gli restituì pan per focaccia. **R**





# MADONNA DI CAMPIGLIO 22-25 Gennaio 2015



WINTERMARATHON.IT



#WINTERMARATHON2015

# PINO ALLIEVI

Giornalista, firma storica della F.1 per La Gazzetta dello Sport

## “Nivola” e la Maserati “in prestito”



**TAZIO NUVOLARI** che guida una Maserati col permesso di Enzo Ferrari? Ebbene sì, è successo anche questo nell'avventura misteriosa e affascinante tra il campione mantovano e la marca del Tridente. È il 1933 quando Tazio, vista la scarsa competitività dell'Alfa Romeo 8C 2600 Monza che guida nei gran premi e considerando che la stessa Alfa ha in corso degli aggiornamenti sulla vettura, viene autorizzato dalla Scuderia Ferrari a prendere parte al G.P. del Belgio con una Maserati 8CM. Si tratta di una vettura in prestito, con tanto di lettera di accompagnamento: “Le Officine Alfieri Maserati S.A. prestano e affidano al Sig. Nuvolari la macchina da corsa Maserati n. 3001 immatricolata con targa 9754 BO, esclusivamente per il Grand Prix del Belgio del 9/7/1933. Il sig. Nuvolari s’impegna a restituire la macchina alle Officine Maserati a Bologna entro e non più tardi del giorno 14/7/1933 impegnandosi pure a farla rientrare in Italia per la frontiera di Lanslebourg”.

Ovviamente Nuvolari trionfa. Entusiasmato al punto che Bindo Maserati gli manda subito un affettuoso telegramma di congratulazioni. Tazio ci prende gusto con la 8CM e dopo tre domeniche fa il bis alla Coppa Ciano, vincendo poi anche a Nizza a settembre, mentre scoppia la lite con Enzo Ferrari. Il quale non sopporta che il campione mantovano, a un certo punto, uscendo dalle righe, gli dica che tornerà a guidare le sue macchine solo se la squadra sarà ribattezzata Scuderia Ferrari-Nuvolari. Immane la rottura, considerando il carattere per nulla facile dei due. Una cosa plateale, con reciproche accuse e roventi polemiche sui giornali. Ma non è niente in confronto a quanto accadrà al Circuito di Alessandria il 22 aprile 1934 quando, sempre alla guida di una Maserati 8CM, Nuvolari finisce fuori pista in

circostanze poco chiare, procurandosi la frattura di una gamba e parecchie contusioni, tanto da accusare i piloti della Scuderia Ferrari di averlo bloccato “mettendosi a ventaglio” sino a provocarne l’uscita di strada con relativo capottamento. Nel mese di permanenza in ospedale Tazio degliscie veleno, trasformando la rabbia in qualcosa di più: un durissimo esposto alle autorità sportive contro la Scuderia Ferrari e i suoi uomini. In particolare contro Achille Varzi: “Se il corridore Varzi mi avesse dato il passo quando richiesto, io avrei sorpassato anche il Trossi prima della curva di Valenza. E così avrei sicuramente evitato il mio incidente”.

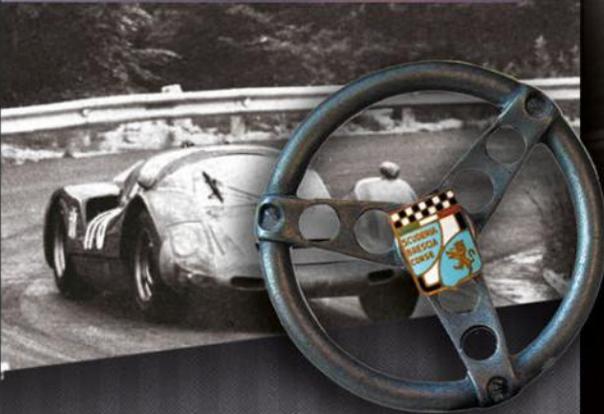
C’è anche un lato divertente di quella giornata: la foto dell’ambulanza che lo soccorre, sulla quale Nuvolari di suo pugno scriverà poi: “La prima volta che lascio guidare gli altri... speriamo sia l’ultima”. Ovviamente Ferrari e Nuvolari si riappacificarono, salvo poi continuare a litigare negli anni, ma con profondo rispetto e stima l’uno per l’altro. Lo sconfinamento di Nuvolari con il Tridente, diventato poi un rapporto inevitabilmente amichevole con i fratelli Maserati, durò la bellezza di una trentina di corse distribuite negli anni, con sei vittorie assolute. La quart’ultima gara della carriera Tazio la disputò con una A6 GCS a Marsiglia. Era il 22 maggio 1949, aveva già 57 anni, si piazzò settimo e Ferrari si congratulò con lui: oramai i dissapori erano lontani, dimenticati per sempre. **R**



### Un altro rosso

Una Maserati 8CM auto con cui Tazio Nuvolari (nel riquadro) conquista nel 1933 una straordinaria tripletta: Gran Premio del Belgio, Coppa Ciano e Gran Premio di Nizza.

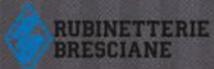
# 1964



1964  
1976

- 48 Campionati Italiani Piloti, tra assoluti e di categoria
- 105 vittorie assolute
- 796 vittorie di classe o categoria
- 1 Campionato Europeo Marche Vetture Sport (A. Merzario)
- 1 Trofeo d'Europa della Montagna (F. Pilone)

BAROZZI  
OROLOGI



# I 50 ANNI DELLA SCUDERIA BRESCIA CORSE

DAL 1964 SINONIMO DI SPORT AUTOMOBILISTICO

www.timpini.it



2014

La **Scuderia Brescia Corse** ringrazia tutti coloro che, nei suoi primi cinquant'anni, hanno contribuito a rendere lo scudetto azzurro con la **Leonessa di Brescia** famoso in tutto il mondo.

1994  
2014

- 157 vittorie assolute, tra cui:
- 2 edizioni Mille Miglia
- 4 edizioni Gran Premio Nuvolari e
- 4 edizioni Winter Marathon



www.scuderiabresciacorse.it



## Burda e le sue storiche volanti

*Le origini italiane dell'artista argentino gli fanno preferire le auto del nostro passato, che rappresenta in contesti di fantascienza*

**Macchine volanti**, ma rigorosamente d'epoca. Questo il tema preferito da Alejandro Burdisio, in arte "Burda", argentino di Cordoba, classe '66, illustratore, fumettista, architetto, concept artist per il cinema e i videogiochi che reinterpreta in stile caricaturale i veicoli della sua gioventù. Tra i soggetti preferiti delle sue tavole, le utilitarie degli anni Cinquanta e Sessanta - come, per esempio, la Citroën 2 CV, la Renault 4, la Fiat 500 - ma anche la Fiat 1100, le DKW 1000 e i vecchi torpedoni, tutti rigorosamente ritratti mentre scorrazzano, in barba alla gravità, su improbabili strade aeree ricavate tra i piani alti di palazzi d'epoca. I suoi soggetti fanno simpaticamente il verso alla fantascienza degli anni 50, nella quale imperavano le forme bombate e le carrozzerie tirate a lucido. Piuttosto attivo sui social network (la sua pagina Facebook sfiora i 12.000 mi piace), ha pubblicato diverse raccolte, la prima delle quali - un volume di illustrazioni umoristiche intitolato "Mundo Burda" - è uscita nel suo Paese natale nel 2010. Gli abbiamo rivolto qualche domanda.

**Da dove arriva la sua passione per le auto classiche?**

Sono sempre stato molto attratto da ogni forma di veicolo: automobili, aeroplani, camion. Ricordo che da bambino passavo ore a copiarli dalle riviste e dalla televisione. Questa passione mi ha portato

a sviluppare l'Universo Chatarra, che riunisce in un mondo distopico dal sapore dieselpunk veicoli volanti e architettura del passato.

**Tra i suoi soggetti sono molte le auto italiane. Ne ha mai posseduta una?**

Discendo da una famiglia di italiani e quindi ho una grandissima ammirazione verso tutto ciò che arriva dal Bel Paese, soprattutto le automobili. Ricordo con molto affetto quando nella nostra famiglia arrivò la prima auto acquistata da mio padre; una 600. Anche se tra le vetture che mi piacciono di più ho un vero e proprio debole per la Fiat 1500, un'autentica bellezza dal punto di vista del design. Oggi, seguendo la tradizione di famiglia, ho ancora nel mio garage una Fiat Uno 70.

**Com'è nato questo strano connubio tra automobili classiche e ambientazione futuristica?**

Fin da quando ho ideato il mio Universo Chatarra ho sempre avuto chiaro il fatto che avrei dato una grande evidenza all'aspetto estetico delle mie automobili volanti, ponendo attenzione a replicare meticolosamente le forme della carrozzeria, in ossequio alla scuola stilistica che le aveva pensate e disegnate in origine. Molti mi chiedono perché nelle mie tavole non ci sono auto moderne. E io ho sempre risposto che i modelli di oggi sono

figli dell'aerodinamica e che sarebbe stato sin troppo facile immaginarli come veicoli volanti, ma che proprio questo me li rendeva molto meno interessanti da raffigurare. E invece a me è sempre piaciuto muovermi in un contesto improbabile e assurdo, come appunto quello di contestualizzare le auto del nostro passato nei cieli, con tutto l'affascinante contorno dei tempi andati.

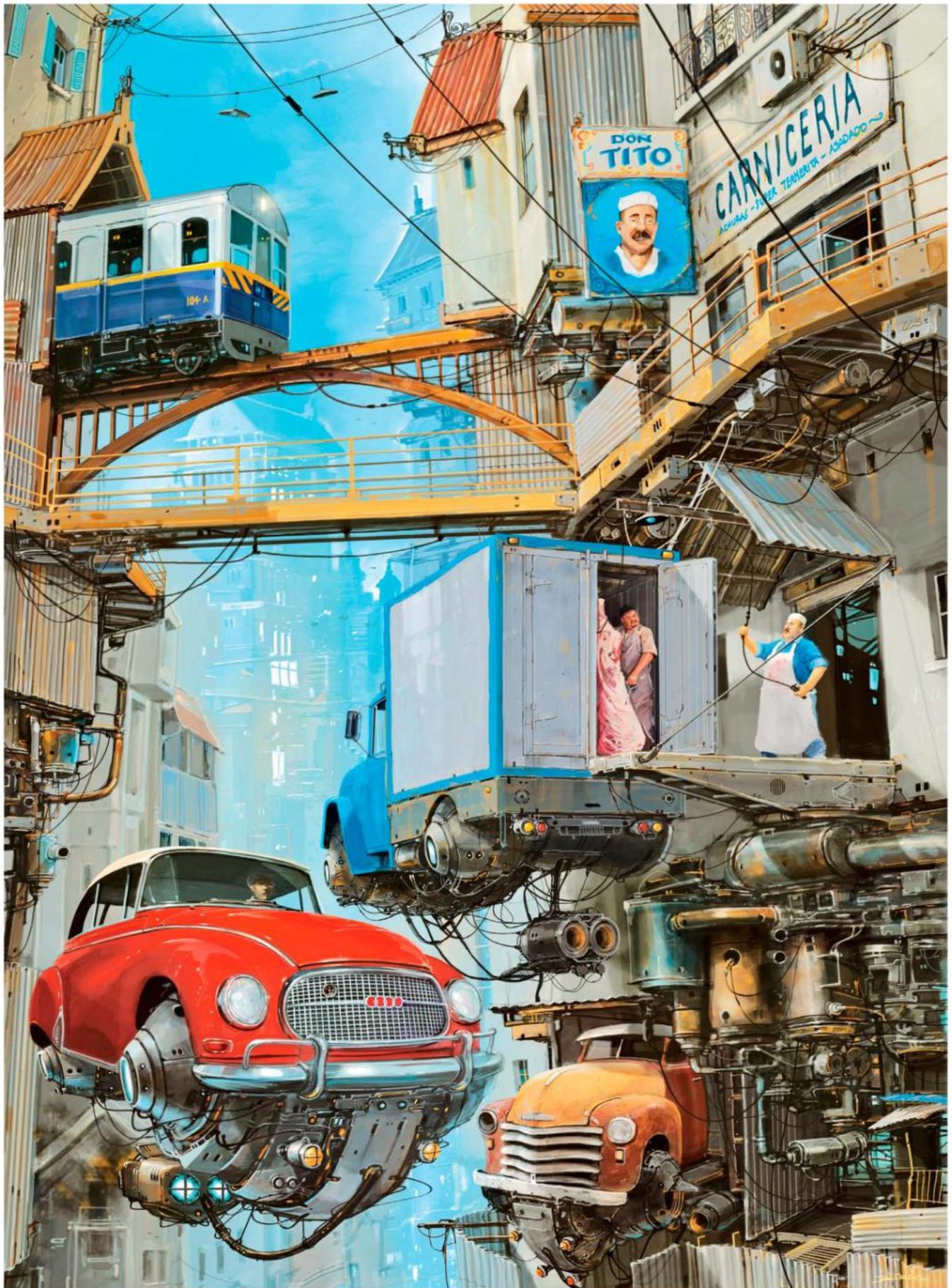
**C'è qualcosa che vorrebbe aggiungere per i nostri lettori?**

A tutti gli appassionati di storiche voglio dire che anch'io come loro condivido la passione per l'estetica e lo stile della "vecchia scuola" di design automobilistico. Erano tempi in cui il dettaglio e la cura artigianale esprimevano di per sé un valore. Come dargli torto.



**La passione vola**

Fiat 500, Citroën 2 CV, Peugeot 404, Auto Union 1000, camion e torpedoni... Avreste mai pensato di trovarli - senza ruote - a proprio agio tra le nuvole? Sono opera dell'artista argentino Alejandro Burdisio (foto in alto).



**MILLENIUM BOBIUM**

# Vecchie o nuove purché fenomeni

*Ferrari, Lamborghini, Lotus, Alfa Romeo tutte insieme per i 1000 anni di Bobbio*

**Niente inviti** e niente cartella stampa. Eppure il Millennium Bobium, raduno organizzato nel weekend del 15-16 novembre per celebrare i mille anni della città di Bobbio (PC), è stato un successo. Il messaggio degli organizzatori (tre amici, con la collaborazione dal Club Veicoli Storici di Piacenza) era chiarissimo: tutti sono i benvenuti, purché appassionati di auto, nuove o vecchie, poco comuni. Complice d'eccezione, Filippo Perini, attuale direttore del Centro Stile Lamborghini, bobbiese d'origine, nonché appassionato di qualsiasi auto susciti emozione. A lui il compito di portare a Bobbio i "ragazzi" del centro stile, felici di rubare per un weekend alla Lamborghini le auto che hanno contribuito a disegnare. Tra quelle arrivate da Sant'Agata anche la Veneno e l'unica, quasi mai vista prima, Sesto Elemento.

Dalla rivale Maranello è arrivato il direttore del centro stile Ferrari, Flavio Manzoni, con la sua 208 Turbo e una selezione dei suoi uomini migliori. Tra loro anche Johann Lemerrier, con la sua adorata Lotus Elise, accompagnato dalla moglie su Alfa Romeo Montreal e dalla figlia Elise (non è una coincidenza!). Il noto collezionista Corrado Lopresto si è presentato con la Fiat 130 Familiare ex Gianni Agnelli, con tanto di cestino in vimini sul tetto, accompagnato da Donald Osborne, giornalista automobilistico, appositamente arrivato dagli Stati Uniti, grande estimatore di vetture italia-

ne e per anni presidente del Lancia Club Usa. Ap-piedato dal meteo infausto (sabato c'è stato un ve-ro diluvio), Bruno Giacomelli non ha potuto guida-re l'Alfa Romeo 8C-35 del 1936 che aveva avuto in prestito da un collezionista monegasco, mentre Fa-bio Lamborghini è giunto sul posto con una Urraco P300 del museo della Casa.

Altre partecipanti degne di menzione sono sta-te un'Alfa Romeo 6C 2300 carrozzata cabriolet Pi-nin Farina, una Lancia Flavia Zagato e la Merce-des-Benz 300 S Cabriolet Pinin Farina, esemplare unico realizzato per la moglie dell'importatore ame-ricano Max Hoffman, oltre alla Chevrolet Corvette Sting Ray del 1963, ex Mike Bongiorno, della colle-zione Bulgari. Valentino Balboni, collaudatore sto-rico Lamborghini, ha battuto ogni record di perso-nalizzazione arrivando a bordo di una Gallardo se-rie limitata Balboni, con targa inglese VA55 BAL. Se non è passione questa...

**Sfilata di sportive**

Andreas Albeck e Sébastien Fortuna accanto alla Lancia Delta Integrale HF del Team Tag Heuer. In basso, Valentino Balboni e, a destra, Fabio Lamborghini, arrivato a Bobbio con una Urraco.

Massimo Delbò

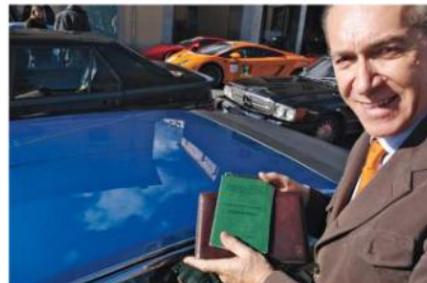


FOTO DI MASSIMO DELBÒ

**DAL 5 AL 7 MARZO**

## LE DOLOMITI DELLA WINTERACE

**Le strade innevate** delle Dolomiti tornano ad animarsi per la WinteRace, appuntamento ampezzano invernale organizzato da Alte Sfere. Dal 5 al 7 marzo 80 vetture ante 1976 si sfideranno lungo un percorso di 400 chilometri, suddiviso in due tappe, con partenza da Cortina: una gara appassionante con 70 prove cronometrate (di cui 43 con rilevamento a fotocellula e 9 di media). La prima tappa condurrà gli equipaggi verso l'Austria, nell'Osttirol. La seconda, invece, sarà un gran premio della montagna, con un'infilata di passi tutti da scalare, dal Giau al Falzarego. E per gli amanti dello sci c'è una novità: domenica 8 marzo, chi lo desidera può prendere parte alla combinata sci-auto organizzata in collaborazione con il Porsche Sci Club Italia. I concorrenti potranno partecipare alle prove di discesa e saranno abbinati agli sciatori del Porsche Sci Club che, con le loro auto moderne, si cimenteranno in una sfida di regolarità sul ghiaccio. Le iscrizioni chiudono il 12 febbraio. [www.winterace.it](http://www.winterace.it)



**RUOTECLASSICHE 2015**

## LA COSTA DELL'ANNATA

**Vi sveliamo in anteprima** il disegno che si completerà, numero dopo numero, a fine 2015 sul dorso dell'annata di Ruoteclassiche. Ritrae, nella parte alta, una Lancia Fulvia Coupé, in omaggio ai cinquant'anni di un modello che deve gran parte del suo straordinario successo commerciale all'eleganza delle linee. Nella parte bassa intende invece celebrare il mezzo secolo della sua versione sportiva, la Fulvia HF, che debuttò come prototipo al Tour de Corse del 1965 (il disegno di Giorgio Alisi raffigura una "Fanalona").





## Lambo, una storia al rovescio

*Mezzo secolo del Toro raccontato partendo da oggi*

**Arriva un anno dopo** i festeggiamenti del primo cinquantenario Lamborghini (1963-2013). Ma a differenza dei libri finora pubblicati su questo celebratissimo compleanno l'opera di Daniele Buzzonetti punta su un ribaltamento totale dei canoni del classico racconto cronologico. La storia non inizia infatti dalla decisione di Ferruccio Lamborghini di avviare una propria azienda per produrre auto superlative che portassero il suo nome, bensì dai modelli attuali, dalla fabbrica che "potrebbe essere scambiata per un hotel a cinque stelle" e dai suoi modernissimi impianti di produzione. Per poi tornare all'origine dell'avventura attraverso continui flashback, in una sequenza che replica più lo stile di una sceneggiatura cinematografica che quello di

una biografia aziendale. Un racconto costruito prevalentemente per immagini (472 a colori e B/N, bellissime, provenienti dall'archivio Lamborghini) che ripropongono tutte le vetture del Toro degli ultimi cinquant'anni, concept comprese, per un libro più da guardare che da leggere. Ma che tra i suoi punti forti ha anche i racconti diretti dei protagonisti del passato e di quelli di oggi.

### LAMBORGHINI - 50 ANNI DI FASCINO E PASSIONE

Volume cartonato, con sovraccopertina, testo bilingue italiano-inglese.

**Daniele Buzzonetti**

Artioli Editore, con il sostegno del Consorzio Banche Popolari. Pag. 320, Euro 55,00

## TUTTI I LIBRI DA NON PERDERE

### DAI PROTAGONISTI DEGLI STERRATI AGLI ASSI DELLA TARGA FLORIO



#### SOTTO IL SEGNO DEI RALLY 2

Continua, dopo il volume uscito un anno fa, l'affascinante cavalcata nella storia del rallyismo italiano. Il periodo preso in considerazione è quello che va dagli anni Ottanta a oggi.

**Beppe Donazzan**  
Giorgio Nada Editore  
Pag. 416 - Euro 24,00



#### TEMERARI

Sessanta interviste-verità a piloti, italiani e stranieri, che hanno calcato i circuiti in giro per il mondo dal 1950 al 2000. Sessant'anni di "temerari", tra amarcord, adrenalina e grandi cambiamenti nella formula delle gare...

**Danilo Castellarin**  
Giorgio Nada Editore  
Pag. 584 - Euro 24,00



#### TARGA FLORIO

Con il sottotitolo "61 ritratti della Siciliana", il volume offre una panoramica di tutte le edizioni della celebre gara, dal 1906 al 1977, attraverso gli acquerelli di Francesco Accardi.

**Francesco Accardi, Roberta Zarcone**  
Edizioni Leima  
Pag. 128 - Euro 35,00

## 60 ANNI DI GUIDA MICHELIN

### Pagine e stelle

**Chi ce l'ha lo sa:** la Guida Michelin è uno strumento indispensabile per chi viaggia. E come tale, dovrebbe trovare posto nel cassetto portaoggetti di ogni auto, insieme a libretto, carta verde e assicurazione. Ma il "libretto rosso" dei buongustai non è solo la guida più "prelibata" per chi è alla ricerca spasmodica di nuovi piatti da assaporare, è anche un libro che racconta la storia sociale dell'Italia dal dopoguerra ai giorni nostri. A parlare è il linguaggio dei simboli che accompagnano ogni segnalazione. Scorrendo le pagine della prima edizione del 1956 per confrontarle con quelle dell'ultima si nota come in sessant'anni si sia passati dal simbolo della candela (utilizzato per indicare la mancanza di elettricità in un locale) a quello del Wi-Fi di oggi. Un termosifone dell'epoca indicava la non scontata presenza di riscaldamento, mentre una brocca con bacinella rivelava la mancanza di acqua corrente. Oggi invece è la presenza dell'aria condizionata, della sauna e della palestra a definire la qualità di un locale. La Guida Michelin Italia nasce nel 1956, ma copre solo "Dalle Alpi a Siena". Nel 1957 la lacuna è colmata e nel 1959 compaiono le prime stelle. Oggi i ristoranti stellati sono 332; gli esercizi sono 6500, distribuiti in oltre 2000 comuni.

### LA GUIDA MICHELIN 2015

60ª edizione (+ ristampa della prima del '56). Euro 22,00



# Festa in casa Pininfarina per il Club Italia

*Assegnate le 16 Alfa Romeo 4C in versione personalizzata per i soci del sodalizio*

## Serata di chiusura stagione

lunedì 15 dicembre al Centro Direzionale Pininfarina di Cambiano (TO) per il Club Italia, che nel 2014 ha festeggiato i 25 anni di attività. Nel corso della cena sono state assegnate a chi ne aveva fatto richiesta le 16 Alfa Romeo 4C "limited edition" Club Italia (prezzo chiavi in mano 69.500 euro, optional esclusi). Un centinaio i soci presenti, tra i quali Paolo Pininfarina (nella foto grande, al centro), in qualità di padrone di casa assieme alla presidentessa del sodalizio Monica Mailander Macaluso; Mauro Forghieri; il due volte campione del mondo rally Miki Biasion; i giornalisti Pino Allievi ed Edo

Zermiani; il presidente di ERG Spa Edoardo Garrone; Giorgio Schön, titolare della concessionaria Ferrari e Maserati "Rossocorsa" di Milano. Premiati anche i vincitori della Club Italia Cup, di cui si è disputata lo scorso 18 ottobre sulla pista di Balocco la ventesima edizione, interamente dedicata all'Abarth. Con la Coppa del Presidente sono stati premiati i soci che si sono maggiormente distinti nella stagione agonistica 2014.



## ↓ CIRCOLO DELLA BIELLA

### BRINDISI AL MUSEO FERRARI

Una cena così poteva svolgersi solo a Modena. E non tanto per le leccornie del menu. Da 27 anni a questa parte la cena di Natale del Circolo della Biella è un'occasione unica per incontrare "soci" speciali. Non capita tutti i giorni di essere seduti fianco a fianco con l'ingegner Mauro Forghieri, Don Sergio Mantovani, Ermanno Cozza, Fiorenzo Fantuzzi o Adolfo Orsi. Ognuno di loro basterebbe da solo ad allietare ben più di una serata, semplicemente sciorinando i ricordi e le avventure vissute a progettare, costruire, studiare la auto più belle dell'ultimo mezzo secolo. Quest'anno, però, alla cena organizzata al Museo Enzo Ferrari, nella sala esposizioni dedicata alla mostra del centenario Maserati, una persona è riuscita ad attrarre ancora più attenzione delle supercar esposte. Stiamo parlando del pilota Odoardo Govoni, 84 anni suonati, che nella sala del Mef ha rivisto la "sua" Birdcage Tipo 60, con cui ha corso 55 anni fa. Dopo la premiazione dei soci che si sono distinti durante la stagione agonistica appena conclusa è stato

svelato il calendario 2015, che prevede il Trofeo Federzoni (a maggio), il Rally di Monfestino (luglio) e il Gran Premio di Modena, con la fiera di auto storiche italiane Modena Motor Valley (settembre).

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

M.D.



## ↓ SCUDERIA BRESCIA CORSE

### CINQUANT'ANNI E NON SOLO

**Doppio compleanno** per la Scuderia Brescia Corse, fondata nel 1964: ricorrono infatti i suoi primi cinquant'anni, nonché i venti dalla ripresa dell'attività nel 1994. In una serata di premiazione, organizzata il 11° dicembre in Franciacorta, i soci hanno festeggiato i due traguardi in compagnia di vecchie glorie come Carlo Facetti, Gian Battista Guarneri, Luigi Moreschi ed Enrico Pasolini. Grazie a loro e a molti altri corridori la Brescia Corse vinse quasi cinquanta campionati italiani Piloti, tra assoluti e di categoria. L'apice fu toccato nel 1972, quando Arturo Merzario, con l'Abarth 2000 della scuderia, conquistò il campionato europeo Marche per vetture Sport e Franco Pilone il Trofeo d'Europa della Montagna. I numerosi successi ottenuti - 157 vittorie assolute nel corso degli ultimi vent'anni - hanno contribuito a rinverdire i fasti del sodalizio che primeggiò a cavallo tra gli anni 60 e 70. Il gruppo condotto da Ugo Gussalli Beretta, già consigliere nel periodo storico, è oggi costituito da gentleman driver animati dal più puro dilettantismo, che disputano solo gare di regolarità per auto d'epoca. Nel corso della serata l'attuale presidente della scuderia ha dichiarato: "Nessuno di noi potrebbe certo ripetere le epiche gesta di piloti come Merzario, Casoni, Hezemans, Vaccarella o i compianti Moiola e Pasotti: il nostro intento è quello di mantenere vivo il ricordo di una realtà sportiva che seppe destare ammirazione ben oltre i confini della nostra città".

P.M.



## CLUB MILLE MIGLIA

# CANÈ E MOCERI NUOVI SOCI

Il Club Mille Miglia Franco Mazzotti ha festeggiato il 65° compleanno con l'ingresso di undici nuovi soci: oltre a due olandesi e quattro svizzeri, potranno indossare il volante con la Freccia Rossa pure due tra i più forti piloti di auto d'epoca d'Italia: Giuliano Canè, vincitore di dieci Mille Miglia, e Giovanni Moceri. Il club fu fondato a Brescia nel novembre del 1949 dai tre organizzatori della Mille Miglia superstiti, Aymo Maggi, Renzo Castagneto e Giovanni Canestrini, in memoria del conte Franco Mazzotti, loro amico e presidente, abbattuto con il suo aereo in un'azione di guerra sul Canale di Sicilia nel 1942. I primi due soci del club furono Clemente Biondetti, vincitore di quattro Mille Miglia, e Tazio Nuvolari, trionfatore di due edizioni. In origine l'associazione al club era riservata a coloro che avevano portato a termine almeno un'edizione della corsa dal 1927 al 1957; da alcuni anni i soci fondatori (i soci di diritto, per aver partecipato alla "corsa più bella del mondo") hanno deciso di accettare nel sodalizio anche persone che si siano distinte per la comune passione per la Freccia Rossa o in campo automobilistico.



## MAGGIOLINO SHOW

# RICORDANDO NUVOLARI

Con l'organizzazione di Volkswagen Italia e il patrocinio di AC Mantova, museo Nuvolari e A.A.V.S., si è tenuta la decima edizione del Maggiolino Show di Natale, tradizionale raduno di fine anno, questa volta sulle orme di Tazio Nuvolari che proprio Ferdinand Porsche definì "il più grande pilota del presente e dell'avvenire". Più di trenta gli equipaggi iscritti che si sono ritrovati presso la nuova sede del museo Nuvolari a Mantova. Per questo particolare evento il presidente Marzio Cavazzuti, grazie anche al supporto dell'A.S.D. Club Tazio Nuvolari n. 1, ha organizzato per la prima volta una prova di regolarità sul cosiddetto Circuito di Castel d'Ario: 6 chilometri da percorrere in 25 minuti con un controllo timbro presso la Villa Ronchesana, in località Bazza, antico casale oramai abbandonato che fu residenza della famiglia Nuvolari. In classifica l'equipaggio Rebecchi-Rebecchi, su Porsche 356 SC 90 CV del 1963, ha preceduto Rizzi-Casadei, su Typ 2 T2 del 1972 e Prandelli-Coppa su Maggiolino Cabriolet del 1958. I vincitori sono stati premiati con alcuni volumi offerti dall'Automobile Club di Mantova e con l'ambita placca da calandra con l'effigie dell'AC locale.



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



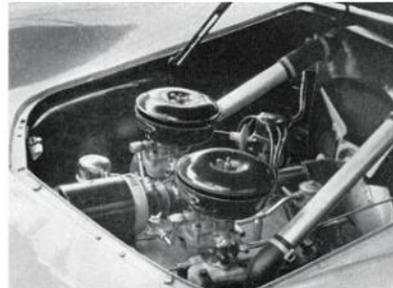
**Bergamo Historic Gran Prix** **DOMENICA 31 MAGGIO 2015**  
CIRCUITO DELLE MURA

*"Avete un circuito stradale sublime, superiore a quello tanto rinomato e blasonato di Montecarlo"*  
Tazio Nuvolari vincitore dell'edizione del 1935

**Sono ammesse all'esclusivo evento**  
**vetture e moto da corsa costruite prima del 1970:**  
**F1-F2-F3-FJ - ANTEGUERRA GP/SPORT**  
**GTS/SPORT - MOTO GP**

**iscriviti adesso...**  
Info: Simone Tacconi BHGP  
tel. 0039 3470540627 - fax 0039 035220273  
mail: [info@bergamohistoricgranprix.com](mailto:info@bergamohistoricgranprix.com)



a cura di **Alfredo Albertini****MATHIS 666**

## Sei cilindri, sei posti, sei marce

*Vi risulta che la casa automobilistica Mathis, attiva soprattutto nei primi anni del Novecento, realizzò nel dopoguerra un'auto all'avanguardia?*

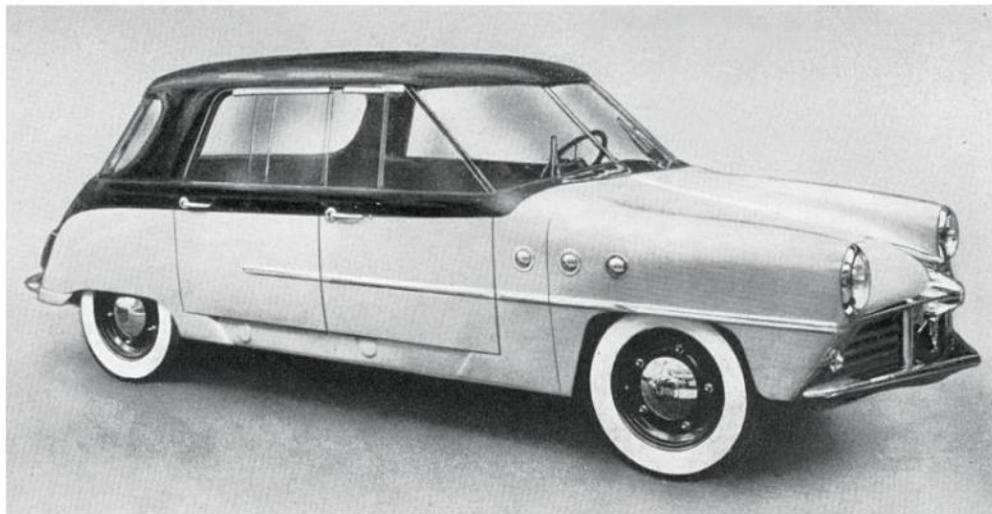
**Ernesto Farinelli**

Riteniamo lei si riferisca alla berlina con motore a sei cilindri orizzontali contrapposti di 2,8 litri alimentato da due carburatori (in alto a destra) presentata dalla francese Mathis nel 1948 e caratterizzata da una linea a due volumi piuttosto moderna per l'epoca (a fianco). Denominata 666 (sei posti, sei cilindri, sei marce) aveva la trazione anteriore, una lunghezza di 4,47 metri e un passo di 2,64 metri. Il frontale risultava prominente e ispirato a certi modelli americani del dopoguerra, la vetratura era molto ampia con montanti anteriori sottili per una perfetta visibilità anteriore. Eccellente l'abitabilità (un metro e mezzo la larghezza dei sedili anteriore e posteriore) e moderno il cruscotto (in alto a sinistra), con plancia piatta, volante a due razze

e strumenti circolari posti davanti al pilota. La 666 non entrò mai in produzione e fu un peccato, perché aveva interessanti potenzialità in un mercato in piena espansione dopo gli anni bui della seconda guerra mondiale. Sull'autotelaio della 666 vennero realizzate da Chapron e

Saoutchick due cabriolet di lusso. La Mathis cessò definitivamente l'attività nel 1954 e cedette la propria fabbrica di Strasburgo alla Citroën. La marca nacque per volontà di Émile Ernst Mathis (1880-1956) ed ebbe una certa notorietà a partire dalla fine degli anni Dieci

del Novecento. Successivamente furono messi in produzione modelli di ispirazione americana con motori e sei e otto cilindri. Nel 1946 fu la volta di una tre ruote con motore bicilindrico che, nonostante le premesse, come la 666 rimase soltanto un prototipo.

**FORMULA UNO** RAM

## Dieci anni di insuccessi



*Ho letto, nella rubrica Posta di novembre, le notizie sulla Toleman di Formula Uno. Potrei ora avere delle informazioni sulla scuderia Ram che corse negli anni 70-80?*

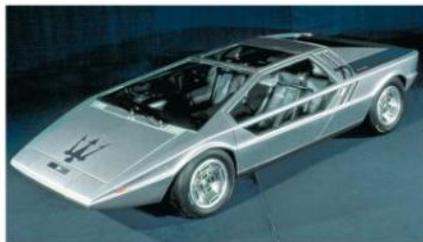
**Gianni Alciato**

La Ram (la sigla deriva dalle prime lettere dei cognomi dei fondatori, Mike Ralph e John

McDonald) nacque nel 1975 e debuttò in F1 l'anno seguente come team privato con una Brabham BT44. Nel 1980 il Mondiale venne affrontato con una Williams FW07, mentre nel biennio successivo ci fu una joint-venture con la March. La Ram divenne costruttore solo nel 1983. Nel 1984 il team si presentò con rinnovate ambizioni, ottenendo però solo un ottavo posto in Brasile con Jonathan Palmer. Il canto del cigno avvenne nel 1985 con Philippe Alliot (nella foto), Manfred Winkelhock e Kenny Acheson, che non terminarono nemmeno la stagione.

**MASERATI BOOMERANG**

## Firmata da Giugiaro



*Per i cent'anni della Maserati, festeggiati nel 2014, vorrei ricordaste il prototipo Boomerang.*

**Piero Bertoldi**

Questa originale coupé disegnata da Giugiaro per la Italdesign venne mostrata al pubblico per la prima volta al Salone di Torino del 1971, ma senza meccanica. Qualche mese

dopo essa fu riproposta a Ginevra (marzo 1972) con il motore della Maserati Bora di 4,7 litri da 310 CV DIN. La Boomerang, costruita in esemplare unico, voleva rappresentare uno studio per una vettura sportiva a due posti dalla linea avveniristica e spigolosa, ripresa successivamente da altri modelli di supercar. Originali la doppia vetratura delle portiere e il parabrezza quasi orizzontale, che proseguiva idealmente nel cofano anteriore. La Boomerang esiste ancora ed è stata esposta al Mef (Museo Enzo Ferrari) di Modena.

FIAT 700

## Fu fermata dalla guerra

*Mio nonno si ricorda di una berlina Fiat di 700 cm<sup>3</sup> nata alla fine degli anni Trenta e di cui non ho mai sentito parlare. Ha ragione?*

**Luigi Zandonà**

Sì, è esistita veramente, anche se non è mai stata costruita in serie a causa dello scoppio della seconda guerra mondiale. Apparsa



per la prima volta a Mirafiori nel 1939 in occasione della visita di Mussolini, la 700, questa la sua sigla, aveva due carrozzerie, berlina e trasformabile, mentre il motore era un quattro cilindri di 687 cm<sup>3</sup> da 21 CV. Il telaio era a scocca portante, le sospensioni anteriori a ruote indipendenti, quelle posteriori a ponte rigido con balestre. La linea ricordava, in piccolo, quella della 1100 del 1939, quindi aveva già il più aerodinamico muso a spartivento. La 700, grazie al peso contenuto e a soluzioni tecniche moderne, aveva un consumo contenuto. Un esemplare è esposto al Centro Storico Fiat di Torino di via Chiabrera 20.



**Franco Bogliano** - Rover Mini Mayfair 1991



**Lorenzo Paganin** Renault Super5 GT Turbo - 1990

# SALON RETRO MOBILE

IL PASSATO  
HA SEMPRE UN FUTURO

4-8 FEBBRAIO 2015  
PARIS EXPO PORTE DE VERSAILLES - PAVILLON 1

**A** REGINE DEL PASSATO LANCIA FLAMINIA COUPÉ (1959-1967)



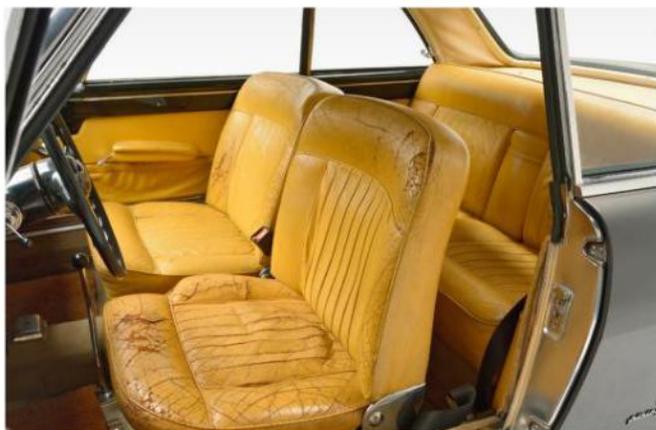
LUSSO E DISCREZIONE

# PER MANAGER SOFISTICATI

Derivata dalla berlina, che esordì due anni prima, la coupé portava anch'essa la firma di Pinin Farina ed esibiva un portamento garbato ed elegante. Meno pretenziosa nello stile, a conti fatti la surclassò nelle vendite poiché fu scelta dai giovani rampanti dell'epoca. La purezza della sua linea ne ha fatto un classico senza tempo

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





**Family feeling**

Plancia e volante (sopra) sono molto simili a quelli della berlina. A richiesta si potevano avere il rivestimento in mogano e il volante in legno. Tra gli optional più richiesti, gli interni in pelle Connolly (a sinistra), originali su questo esemplare.



## Unico esempio italiano di coupé strettamente derivata dalla berlina, questa Flaminia era ispirata al prototipo Pinin Farina Florida II

**B**ella, di una bellezza pura, garbata ed elegante, la Coupé è la più classica delle Lancia Flaminia. Forse avrebbe meritato persino un successo maggiore. A conti fatti, risultò comunque la versione prodotta nel maggior numero di esemplari: 5236 dal 1959 al 1967, contro i 3932 della berlina (1957-1970), i 2863 delle Gran Turismo, GT, GTL e Convertibile carrozzate da Touring (1959-1965) e i 599 delle Sport e Super Sport carrozzate da Zagato (1959-1967). Era stata disegnata da Pinin Farina, come la berlina, e come quest'ultima derivava da un prototipo della serie Florida, nel suo caso dalla Florida II che, esposta al Salone di Torino del 1957, era stata giudicata la più bella tra le vetture in mostra.

Presentata al Salone di Torino del 1958, la Flaminia Coupé costituisce di fatto l'unico esempio italiano di coupé di serie strettamente derivata da una berlina, secondo una

prassi da tempo comune negli Stati Uniti, ma che in Europa si sarebbe diffusa solo a partire dagli anni 60, soprattutto per opera delle Case tedesche di proprietà americana, come Ford e Opel, ma anche della Mercedes-Benz.

### LA PREFERITA DEI "CUMENDA"

Molto simile alla berlina, la Flaminia Coupé, allestita su un pianale con passo più corto di 12 cm, aveva dimensioni leggermente più compatte, ma era pur sempre un'ammiraglia, ai vertici del mercato, per cilindrata, dimensioni e prezzo; con un abitacolo a 4 se non a 5 posti, sebbene a due sole porte. Sorta di ibrido tra una berlina e una coupé, era una vettura decisamente atipica per la produzione italiana; proprio per la sua esclusività oltre che per la sua eleganza, fu scelta da diversi manager rampanti dell'epoca, i cosiddetti "cumenda", che non volevano esibire o non si potevano permettere Ferrari e Maserati, ma che non volevano neanche girare sulla fin troppo pacifica e altezzosa Fla-

minia berlina, magari guidata dall'autista. A tale scelta contribuivano certamente le prestazioni superiori a quelle della berlina: con una meccanica in gran parte condivisa, ma con 119 CV contro 102 e 40 kg in meno, la prima serie della Flaminia Coupé, entrata in produzione all'inizio del 1959, toccava i 170 km/h, mentre la contemporanea berlina si limitava a 150; dunque era una vettura brillante, "una delle quattro posti, veri, più veloci e comode del momento", come affermato nella presentazione apparsa sui giornali dell'epoca; tra l'altro, quasi subito dotata di freni a disco (solo i primissimi esemplari li avevano a tamburo), considerati comunque un optional a pagamento (a 60.000 lire).

Ma non sportiva, come lo erano invece le Flaminia Gran Turismo e Sport lanciate in contemporanea; vetture di nome e di fatto più performanti. Con un prezzo di listino al lancio di 3.202.200 lire, contro i 2.940.000 della berlina, la Flaminia Coupé spiccava per l'aspetto decisamente lussuoso. La gam- ➔





ma colori "ufficiale" prevedeva nove tinte unite (Bianco Saratoga, Avorio Chantilly, Grigio Cascine, Grigio Brighton, Grigio Albany, Argento Auteuil, Blu Lancia, Nero e Ottano Arcadia), molte delle quali non condivise con la berlina.

I clienti di una "quasi fuoriserie" come questa, sicuramente molto esigenti, potevano comunque ottenerne, senza alcuna obiezione, delle altre. A completare la già ricca dotazione di serie, in concomitanza col Salone di Torino del 1959, furono offerti, come optional, la selleria in pelle Connolly (nera, rossa, naturale o marrone), al posto di quella di serie in panno Lancia (grigio o beige), la

radio, gli alzacristalli elettrici, il volante in legno e il rivestimento della plancia in mogano; nel 1960 alla lista degli optional fu aggiunto, in anteprima su una vettura italiana di serie, il condizionatore prodotto dalla I.P.R.A. di Torino, visibile sull'esemplare esposto al Salone di Torino.

#### L'ARRIVO DEL "TRIPLO CORPO"

Sempre nel 1960 va segnalata un'interessante miglioria alla meccanica: l'inserimento nella timoneria dello sterzo di un ammortizzatore idraulico telescopico, destinato a ridurre le reazioni al volante dovute agli scuotimenti delle sospensioni. Nel settembre 1962, dopo la

comparsa anche in Italia di valide concorrenti dirette (Alfa Romeo 2600 Sprint e Fiat 2300 S Coupé), venne lanciata la seconda serie, la Coupé 3B, rappresentata dal magnifico esemplare del servizio, in livrea Grigio Brighton con interni in pelle naturale. La sigla 3B indicava l'adozione, sullo stesso motore di 2,5 litri della prima serie, di un inedito carburatore triplo corpo in luogo del precedente doppio corpo, con nuovi condotti di ammissione.

La potenza salì a 128 CV e la velocità a 178 km/h, e migliorarono l'accelerazione e la ripresa. Nel settembre 1963, come tutte le altre Flaminia, la Coupé 3B ricevette un nuovo motore di 2,8 litri, con potenza di 140 CV,

Il caratteristico raccordo tra montanti e pinne di coda, già visto su alcuni pezzi unici di Pinin Farina, divenne un tratto dominante del design delle Flaminia berlina e Coupé



### Filtro integrale

Tipico della 3B il grande filtro dell'aria allungato, che sormonta il carburatore triplo corpo (a fianco). La cubatura del vano bagagli è paragonabile a quella della berlina.



decisamente più elastico. Ciò portò a un ulteriore e sensibile miglioramento della ripresa, mentre la velocità superò i 180 km/h.

Il motore di 2,5 litri rimase comunque disponibile. Praticamente invariata nell'aspetto, la Flaminia Coupé, beneficiando di queste modifiche principali, più altre di dettaglio sempre alla meccanica, si avviava così alla piena maturità. Uscì di produzione nel 1967, ma rimase a listino fino al 1970, quando cessò anche la produzione della berlina, a testimoniare l'accoglienza sempre più tiepida da parte di una clientela ormai orientata verso automobili più moderne. Oggi è una vettura un po' trascurata dai collezioni-

sti di storiche, come purtroppo diverse altre Lancia. Ma non mancano le eccezioni, come prova l'esemplare del servizio, appartenente a un appassionato lombardo, che di Flaminia ne possiede parecchie (vedi servizio in coda). Come già detto, si tratta di una 3B, acquistata nuova nel 1962 da un nobile veneziano, che la usò pochissimo solo per viaggi di vacanza.

Passata nel 1990 a un collezionista di Pavia, la vettura fu riverniciata una ventina d'anni fa. Dal 2009 è in mano all'attuale proprietario, che la utilizza, come il precedente, soprattutto per raduni; nella bella stagione, però, anche quotidianamente. **R**

### Sigla enigmatica

La sigla 3B identifica l'alimentazione con un carburatore triplo corpo.

Non è mai stato rivelato il significato della lettera "B", se non per distinzione dalla sigla 3C, che indica i 3 carburatori delle Flaminia GT e Sport.



## ↓ CARATTERISTICHE COUPÉ 3B (1962-1963)

**Motore** Anteriore longitudinale, V6 di 60°  
Quattro supporti di banco  
Alesaggio 80 mm - Corsa 81,5 mm  
Cilindrata 2458 cm<sup>3</sup>  
Rapporto di compressione 9:1  
Potenza 128 CV DIN a 5600 giri/min  
Coppia 18,7 kgm DIN a 3500 giri/min  
Distribuzione a valvole in testa inclinate  
Asse a camme centrale (aste e bilancieri)  
Carburatore triplo corpo invertito Solex C 35 P3-I  
Accensione a spinterogeno  
Lubrificazione forzata, 6 kg  
Raffreddamento ad acqua, 10 litri  
Impianto elettrico 12 V, batteria 45 Ah.

**Trasmissione** Trazione posteriore  
Cambio al retrotreno,  
in blocco col differenziale,  
4 marce sincronizzate  
Leva di comando centrale  
Frizione in blocco con cambio  
e differenziale, monodisco a secco  
Rapporto al ponte 3,91:1  
Pneumatici 175 x 400,  
Michelin X o Pirelli Cinturato.

**Corpo vettura** Coupé 2 porte, 4/5 posti  
Carrozzeria portante in acciaio  
Sospensioni anteriori a ruote indipendenti,  
trapezi oscillanti, molle elicoidali  
Sospensioni posteriori a ponte De Dion,  
balestre semiellittiche longitudinali,  
barra Panhard  
Ammortizzatori idraulici telescopici  
e barre stabilizzatrici ant. e post.  
Freni idraulici a disco Dunlop,  
post. "inboard",  
circuiti ant. e post. indipendenti,  
servocomando a depressione  
Sterzo a vite e rullo  
Serbatoio carburante 58 litri.

**Dimensioni e peso** Passo 2750 mm  
Carreggiata anteriore 1368 mm  
Carreggiata posteriore 1370 mm  
Lungh. 4680 mm - Largh. 1740 mm  
Altezza 1420 mm - Peso a secco 1440 kg.

**Prestazioni** Velocità massima 178 km/h  
Consumo normale CUNA 14,3 l/100 km.

# Va trattata coi guanti di velluto

*Confortevole e silenziosa come una berlina, questa coupé vanta una stabilità rara su vetture di tale stazza della sua epoca. Guidata con delicatezza dà il meglio di sé*

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



**C**omodissima: questa la prima impressione che abbiamo mettendoci al volante della Flaminia Coupé. Un'automobile solida e ricca di tante finenze costruttive e di materiali pregiati. Certo, su questo esemplare la pelle del sedile di guida è decisamente vissuta, e temiamo di peggiorarne le condizioni. È la Connolly originale, ormai

introvabile, ma le rassicurazioni del proprietario ci tranquillizzano. Rilassati, ci lasciamo ammaliare dal canto sommesso del V6, che gira rotondo grazie alla perfetta regolazione del carburatore triplo corpo, vanto di questa seconda serie.

Il pedale della frizione richiede un certo sforzo; la prima ha un innesto un po' impreciso, per via di qualche gioco di troppo nel lungo leveraggio del comando. Fossero questi i problemi! Partiamo. L'accelerazione

è morbida ma decisa, senza clamore grazie all'eccellente insonorizzazione, e un breve rettilineo ci consente di abituarci al cambio e di saggiare i freni, tanto lodati all'epoca ma, col metro di oggi, un po' "lunghi", almeno su questo esemplare. Poi un bel misto. Sui curvoni veloci, la macchina fila pulita, mantenendo la traiettoria, senza scomporsi mai, neanche sullo sconnesso. Merito del retrotreno De Dion e dell'ammortizzatore di sterzo che riduce al minimo



#### Traiettorie perfette

Il notevole equilibrio dato dalla collocazione al retrotreno di cambio e frizione e la stabilità garantita dal ponte De Dion consentono di percorrere i curvoni a velocità sorprendentemente alte.

le reazioni al volante; ma anche dell'ottimale distribuzione delle masse, dovuta al cambio transaxle e ai freni posteriori "inboard". Nelle curve strette l'iniziale sottosterzo può essere facilmente contrastato da uno sterzo sorprendentemente preciso, che perciò richiede manovre delicate; il rollio che ne deriva potrebbe spiazzare, ma basta tenere giù il gas per ottenere un inserimento perfetto. Sempre però con delicatezza e sensibilità, perché, se si esagera, la scodata è garanti-

ta, anche a causa della gommatura stretta. Per certi versi il comportamento della Flaminia ricorda quello della ben più moderna Alfa Romeo Alfetta, che d'altronde ha uno schema meccanico analogo.

Si discosta invece da quello delle sue concorrenti dell'epoca, l'Alfa Romeo 2600 Sprint e la Fiat 2300 S Coupé, entrambe dotate di cambio in blocco col motore e di ponti posteriori rigidi tradizionali: vetture più pesanti di avantreno e di sterzo. La Flaminia

Coupé, che in assoluto non è un peso piuma, vanta una bella agilità e soprattutto non è così impegnativa da guidare. Inoltre, proprio per merito dello sterzo e di un raggio di volta limitato, non affatica nelle manovre. È una vettura veloce, sebbene sia decisamente poco aerodinamica, ma, ricordiamolo ancora, non ha un'indole sportiva. Non era nata per questo: doveva essere, fatta com'era, per una clientela raffinata e non certo interessata alla guida estrema. **R**



SLIDING DOORS

# IL CHIODO FISSO

Silvio da bambino aveva un debole per la Lancia Flaminia. Il padre però la giudicava troppo impegnativa. Raggiunto anni dopo un certo benessere in famiglia, la ritenne superata e l'acquisto sfumò. In quel momento il figlio giurò a se stesso che avrebbe fatto sua ogni Flaminia che avesse incontrato da adulto

Testo di **Fulvio Zucco** - foto di **Paolo Carlini**



“H

o anche altre auto, non sono nato col paraocchi. Però Flaminia è la compagna della mia vita”. Questo è il pensiero di Silvio, proprietario delle auto che vedete. Guardandoci attorno nel suo capannone, in effetti, vediamo anche un'Alfa Romeo 2000 (quella, rara, degli anni Cinquanta) e una 2600 Spider in fase di restauro. Ciò che rende unico

il luogo, però, è la quantità di Lancia Flaminia nelle più disparate condizioni, da quelle allo stato di relitto ormai irrecuperabile a quelle in forma smagliante. Tutte rigorosamente in versione berlina o coupé Pininfarina, le predilette dal nostro collezionista.

## AMORI PRECOCI

Silvio appartiene alla generazione che aveva l'automobile fra gli obiettivi principali e i sogni dell'adolescenza. I ragazzi degli anni

Sessanta, vivendo gli anni del boom economico, erano soliti pensare che, una volta cresciuti, avrebbero potuto permettersi auto sportive o di lusso. Inoltre l'automobile e la moto erano la massima espressione di libertà e indipendenza personale del tempo. Silvio non sfuggì alla regola e ben presto si appassionò al mondo dei motori. Nel 1963, per sostituire la Giulietta TI di famiglia, aveva suggerito la Flaminia Coupé, ma suo padre la ritenne troppo impegnativa e acquistò una Lancia Flavia, 

**Ognuna ha il suo perché**

A lato, da sinistra: 2,5 Coupé argento monocarburatore del 1960; Coupé 3B blu del 1962; berlina 2,5 del 1957 avorio e nera; 2,8 Coupé argento del 1964 dotata del raro tetto apribile metallico.

Sullo sfondo si intravede una 2,5 Coupé bianca del 1961, da restaurare. Sotto, Silvio con un motore 3B.

➔ modello che per l'epoca era da considerare di classe superiore alla media, ma che non brillava certo, almeno nella versione berlina, per le prestazioni: il boxer quattro cilindri 1500 (ma in una certa misura anche il 1800) faceva quel che poteva, dovendo fare i conti con il peso consistente della vettura. A Silvio la Flavia non piaceva, ma con lei imparò ad apprezzare la raffinatezza e l'eleganza proprie del marchio torinese. Però avrebbe voluto di più.

Il di più, nella gamma Lancia, era appunto l'ammiraglia Flaminia, dotata del V6 ereditato dall'Aurelia, disponibile nelle versioni 2500 e, dal 1963, 2800. Per quegli anni si trattava di una cilindrata esagerata, da vera supercar. Ciò, unito al prezzo pari, sempre nel 1963, a quello di sette Fiat 500 nel caso della Flaminia berlina e di quasi otto Fiat 500 nel caso della Flaminia Coupé Pininfarina, ne faceva un modello destinato a pochi privilegiati. Tanto che il padre, pur pressato da Silvio, non se l'era sentita di comperarla, ripiegando, quindi, sulla Flavia.

**LA SECONDA CHANCE**

Giunto il momento di sostituire la Flavia, alcuni anni dopo, il padre propose all'approvazione della famiglia di comperare una Mercedes. A Silvio non sembrò vero: se papà pensava a una Mercedes, allora finalmente potevano permettersi una vera top car; quindi, secondo lui, la sospirata Flaminia. La propose fiducioso al posto della berlina tedesca, ma il padre fu irremovibile: "Ormai è una macchina superata, è nata nel 1957!". La risposta non faceva una grinza a fine anni Sessanta, ma la delusione fu enorme. Durante le vacanze estive, nel garage dell'hotel, il parcheggiatore vide Silvio in contemplazione davanti a una Flaminia berlina, posteggiata di fianco alla loro Mercedes: "Guarda che è più bella la vostra", gli fece. E Silvio "Sarà, ma a me piace questa!".

Maturò così la promessa che il ragazzo fece a se stesso: una volta adulto avrebbe "adottato" Flaminia, nella versione berlina o coupé (quelle che gli piacevano tanto) e a prescindere dalle condizioni; a lui andavano bene tanto le auto in ottimo stato quanto i relitti. Una sorta di rivincita verso l'impotenza di fronte alla decisione paterna. Poi, una Flaminia tira l'altra e così, raccogli oggi e raccogli domani, Silvio si è trovato con un capannone, quello che vedete nelle foto, stipato di ammiraglie





### Il fascino della ruggine

Una berlina 2.5 monocarburatore del 1961 in livrea bicolore (a sinistra), ancora recuperabile e abbastanza completa, e alcuni suoi dettagli. Una 2.5 Coupé del 1961 con alcune tracce di colore grigio (sotto), devastata dalla corrosione.

Lancia. Anzi, per la verità non sono neppure tutte qui, perché qualcuna è dal carrozziere o dal meccanico.

### PER TUTTI I GUSTI

Passato il primo momento di stupore, perché non ci era mai capitato di vedere così tante Flaminia insieme, cerchiamo di fare un inventario insieme a Silvio; l'operazione si rivela alla fine piuttosto semplice, perché lui conosce ogni dettaglio di ciascun esemplare. E di ognuna ci spiega perché l'ha acquistata: "Questa è una delle poche berline con l'interno in pelle, che era molto diffuso invece sulle coupé. Quest'altra invece, prima di passare a me, era uniproprietario, non potevo lasciarmela scappare. Questa coupé è verniciata in un rosso scuro che apparteneva alla gamma dell'Aurelia B20; probabilmente è l'unica ed è proprio il suo colore originale, a riprova del fatto che la produzione fosse pressoché artigianale e fosse possibile ottenere delle specifiche extra. Era imperdibile".

Sì, ma gli altri esemplari, chiediamo? "Beh, la berlina avorio e nera del 1957 ha una livrea elegantissima, non vedete quanto è bella? Quelle bicolore erano quasi tutte argento e nere, molto più banali. E la coupé 2800 del 1964 che è parcheggiata accanto ha il tetto apribile, un accessorio molto raro. Una vera tentazione". Già, e i relitti? "Alcune non sono davvero relitti, sono comunque restaurabili perché abbastanza complete o comunque fondamentalmente sane. Mi sono assicurato il passato tempo per gli anni della pensione". Ok, nulla da eccepire, però quella coupé che forse un tempo era grigia ed è divorata dalla ruggine non ci pare francamente recuperabile... "No, sarebbe una follia tentare di rimetterla a nuovo. È una 2500 monocarburatore del 1961 che è rimasta trent'anni in un prato: la parte bassa della scocca praticamente non c'è più. Però si può recuperare qualche pezzo come ricambio, e poi mica potevo lasciarla là tutta sola, sta meglio qui con le altre...".

Confidiamo a Silvio che sappiamo dove giace, nella campagna biellese, un'altra Flaminia Coupé; in condizioni decisamente migliori, almeno fino alla nostra ultima visita, peraltro non recente. Il volto gli si illumina come quello di un bambino davanti ai regali di Natale. Incorreggibile Silvio! **R**



DUE ANNI AVANTI TUTTA

# UN'AMBIZIOSA METEORA

Un finanziere spregiudicato, un giovane ingegnere conquistato dalle prospettive dell'innovativa trazione anteriore, un intreccio di aziende coinvolte e poi fallite. Ecco gli ingredienti della Ruxton, marchio americano ignoto ma d'avanguardia, che visse dal 1929 al 1930. Appena 96 furono le vetture prodotte, 18 sono sopravvissute

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





**S**e pensando a una vettura americana non vi viene in mente il nome Ruxton non dovete preoccuparvi: sono state infatti solo 96 le automobili prodotte da questa piccola Casa fondata nel 1929 e già fallita nel 1930. Una storia brevissima che però ha lasciato un'eredità importante, fatta di tecnica e di stile, tanto che oggi le 18 Ruxton sopravvissute (17 marcianti) sono ambite. Tutto ha inizio nell'autunno del 1928, quando Archie Moulton Andrews, spregiudicato finanziere cinquantenne, attivo nel settore automobili-

stico, si innamora dell'idea della trazione anteriore che ha visto in fase di sperimentazione presso la Edward G. Budd Company di Filadelfia, in Pennsylvania. Il suo istinto, che l'ha portato da strillone da marciapiedi a una delle posizioni dominanti della borsa di Chicago, gli dice che è quello di cui il mercato delle auto di lusso ha bisogno. Alla Edward G. Budd, come ingegnere del reparto di sperimentazione, lavora William J. Muller, poco più che trentenne, da sempre appassionato di meccanica.

Nel 1913 Muller ha avuto l'opportunità di provare la "Gila Monster", realizzata da George Dewitt per alcuni record di velocità, a trazione anteriore ed è rimasto conquista-

to da questo schema meccanico. La Budd è un'azienda che produce carrozzerie per l'industria automobilistica e scocche ferroviarie in acciaio inossidabile. Andrews, uno dei maggiori azionisti della Budd, intravede le potenzialità della nuova trazione e prende il controllo del progetto, ponendo Muller direttamente ai suoi ordini. Al contempo Andrews cerca un luogo in cui costruire l'auto e stringe un accordo con la Hupp Motor Car Company, di Detroit, di cui è uno degli azionisti di riferimento. Due nuovi prototipi vengono realizzati, usando quanto più possibile il materiale Hupp disponibile e sfruttando le capacità della carrozzeria Baker-Rauland 

#### **Grigio arcobaleno**

La nostra protagonista è identificata dal telaio 10C112 ed è stata immatricolata nel 1932. In bella mostra i particolari fari Woodlites stretti. In origine la vettura era nera, ma in occasione dell'ultimo restauro il proprietario ha voluto riprendere lo schema multicolore Rainbow, ideato all'epoca dall'architetto Joseph Urban, con una licenza: il grigio come colore base, non previsto al tempo.





di Cleveland. Andrews si occupa anche della parte finanziaria e il 1° aprile del 1929 fonda una società dedicata, la New Era Motors, con un capitale di 5 milioni di dollari, sede amministrativa a New York ed operativa a Filadelfia.

### ARCHITETTO DI GRIDO

Il marchio e il nome della vettura sono stati decisi pochi mesi prima, quando Andrews ha convinto William V.C. Ruxton, membro del comitato direttivo della borsa, a unirsi in questa avventura. Ma quest'ultimo porta azioni di scarso valore al posto degli agognati fondi e oltretutto, poco dopo, si tira fuori dal progetto. Nel frattempo, però, la comunicazione stampa è iniziata, con idee di produzione di migliaia di unità, e la nuova automobile è ormai vincolata al nome Ruxton. Al fine di aumentare l'impatto mediatico, per la definizione dei colori e degli allestimenti interni Andrews si rivolge a Joseph Urban, noto architetto, illustratore e scenografo.

Nato a Vienna nel 1872, neanche ventenne Urban progetta castelli, ponti e palazzi, sale da ballo e ville. Quando nel 1912 si trasferisce negli Stati Uniti, è un nome di successo, soprannominato l'architetto dei sogni, e inizia a dedicarsi anche alla realizzazione di scenografie teatrali e cinematografiche. La cartella colori Ruxton offre tinte meravigliose, ma a stupire i più è la verniciatura Rainbow, il cui schema a linee orizzontali con diverse gradazioni di un medesimo colore base evidenzia ancora di più gli innovativi stilemi della vettura. Le cose per la Ruxton però non vanno come ➔



### Berlina esclusiva

La vista laterale evidenzia il passo lungo (3530 mm) e la ridotta altezza (1588 mm). In alto: la targhetta indica che la carrozzeria "all steel" è stata fabbricata dalla Budd. Nel 1930 la Ruxton sedan costava \$4500, il doppio di una Packard Standard Eight.



La trazione anteriore, con la conseguente eliminazione di alcuni ingombranti organi di trasmissione, permise di ottenere una vettura più bassa della media dell'epoca



**Tradizione ancora viva**

I rivestimenti erano realizzati con materiali pregiati prodotti dalla ditta Schumacher di New York, ancora oggi considerata tra le migliori al mondo per i tessuti d'arredamento. Il pavimento è privo di tunnel centrale grazie alla trazione anteriore.





➔ auspicato. Sin dall'inizio le troppe aziende coinvolte, distanti fra loro centinaia di chilometri, non riescono a operare in simbiosi; alla complessa logistica si aggiunge la problematica messa a punto della trazione anteriore. Un paio di accorpamenti con case automobilistiche esistenti non si realizzano e quando l'accordo con la Marmon sembra essere concluso, proprio il giorno prima della firma del contratto fissata per il 30 ottobre del 1929, la borsa di New York precipita nel famoso "Marte-

di nero", che travolge l'economia americana e impatta notevolmente su quella mondiale. Il sogno finisce e da lì in avanti delle Ruxton si parlerà solo per il fallimento di molte delle aziende coinvolte.

L'esemplare di queste pagine è di proprietà del collezionista californiano Scott R. Bosés e di sua moglie Celesta. Si tratta di una Ruxton C Sedan, numero di telaio 10C112, appartenente al lotto di 65 vetture (da #10C50 a #10C114) prodotte dalla Moon Motor Car

Company (St. Louis, Missouri) nel 1930 (le prime 11 unità sono costruite a Filadelfia dalla Budd e dalla Board Machine, mentre 20 sono fabbricate dalla Kissel). È stata immatricolata nel 1932, ben due anni dopo il fallimento della Casa.

### TRASGRESSIONE CROMATICA

Nel 1952 la "10C112" entra nella famiglia Donlan, nel Michigan, che la conserva per oltre sessant'anni prima di venderla, nel 2013,

### ↓ CARATTERISTICHE

<b>Motore</b>	Continental S-Series Longitudinale, anteriore 8 cilindri in linea Alesaggio 76,2 mm - Corsa 120,6 mm Cilindrata 4408 cm <sup>3</sup> Rapporto di compressione 5,25:1 Potenza 100 HP Valvole laterali, 2 per cilindro Distribuzione Autolite Carburatore Zenith DC105, doppio corpo invertito Raffreddamento a liquido.
<b>Trasmissione</b>	Trazione anteriore Cambio manuale a 3 marce Frizione monodisco, diametro 27,9 cm Pneumatici 6 x 19 Cerchi 19 x 4.
<b>Corpo vettura</b>	Berlina, 4 porte, 5 posti Carrozzeria in acciaio Telaio a longheroni con traverse Sospensioni ant. schema De Dion, balestre Sosp. post. ad assale rigido, balestre Freni a tamburo ad azionamento idraulico Serbatoio carburante 57 litri.
<b>Dimensioni e peso</b>	Passo 3530 mm Lunghezza 4813 mm Larghezza 1727 mm Altezza 1588 mm Peso 1886 kg.



### Battesimo a pagamento

Il primo prototipo aveva come logo sulla mascherina un punto interrogativo. Serviva per ricordarsi che il nome ed il marchio dovevano essere ancora inventati; erano a disposizione per invogliare i potenziali investitori. Il nome fu preso infine da uno dei soci: William Ruxton. Il motore (a destra) è un 8 cilindri in linea di 4,4 litri da 100 HP.

## Il ripristino dei rivestimenti interni non ha posto problemi poiché la fabbrica di New York che li forniva all'epoca è tuttora attiva



all'attuale proprietario. La macchina, originariamente nera, sfoggia oggi la livrea multicolore Rainbow ideata da Joseph Urban, ma con tonalità di grigio, all'epoca non disponibile. "Mi sono preso una libertà - ci dice Bosés - quando durante il restauro ho dovuto scegliere il colore. Rifarla tutta nera sarebbe stato giusto, ma avrei perso l'opportunità unica di avere una macchina con verniciatura effetto arcobaleno; d'altro canto creare un falso scegliendo una delle tonalità disponibili all'epo-

ca, blu-rosso-marrone, non mi allettava per niente. Dopo qualche giorno d'indecisione ho realizzato che tutte le foto della macchina erano in bianco e nero, come lo è la maggioranza della documentazione che ci giunge dagli anni 30. Da tale considerazione è nata l'idea di usare lo schema Rainbow, ma utilizzando il grigio". Il restauro è stato totale, ma per fortuna non particolarmente complesso, visto che la macchina era in condizioni di partenza accettabili e, soprattutto, completa. "Il motore -

dice Bosés - è stato l'unico vero incubo. L'abbiamo rivisto integralmente, ma non voleva saperne di partire. Dopo 5 giorni di lavoro, abbiamo scoperto che i riferimenti sulla catena di distribuzione erano sbagliati. Rifatta la fase, la macchina si è avviata al primo colpo. La parte più facile ha riguardato i rivestimenti interni: la società che allora fabbricava il tessuto, la Schumacher di New York, è ancora attiva e, a richiesta, riproduce tutto quello di cui si può avere bisogno". **R**

### Sfida all'aria

Rispetto alle concorrenti la Ruxton risultava più bassa di circa 20 centimetri. Le linee della carrozzeria furono definite dall'ingegnere Joseph Ledwinka, uno dei fautori della scocca interamente metallica e del design aerodinamico.



# RUOTECLASSICHE

GIRA E RIGIRA L'ABBONAMENTO  
CONVIENE. SEMPRE!



# RUOTECLASSICHE

INCONTRI RAVVICINATI PAOLO MARTIN + AUTOMOBILIA REGALI A MISURA DI APPASSIONATO



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



QUISTO  
D'EPOCA  
TUTTOTERRENO  
HE  
SON  
SPORT  
LITÀ  
POSTE  
ONISMO  
GUIDATO  
HIA  
K 120 GHIA  
AMMA 3V  
TH FURY



## 911 T



METTITI AL CENTRO DI UN MONDO DI VANTAGGI. APPROFITTANE!

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

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

SCONTO  
**31%**

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

## ABBONATI ADESSO!

Compila e spedisce la cartolina allegata, è già affrancata.

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

oppure telefona al

Numero Verde  
**800 001199**

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

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

**A TEST A TEST** PEUGEOT 205 1.9 GTI GUTMANN (1989) - VW GOLF GTI G60 (1990)





GIOCHI DI POTERE

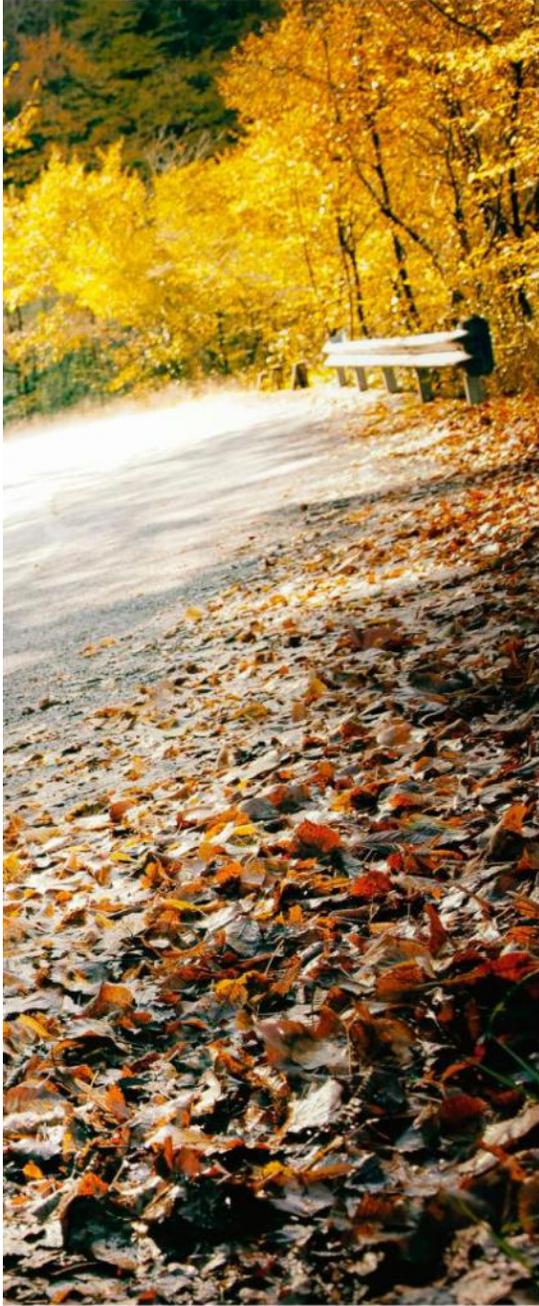
# LA LETTERA “G”

Sul finire degli anni 80 queste due sportivette hanno popolato i sogni di molti appassionati, grazie a ingredienti più sofisticati rispetto a quelli delle normali GTI da cui derivavano. Opposti i caratteri: aspirata e arrogante la francese elaborata Gutmann, sovralimentata e quasi compassata la tedesca G60. Per un'avvincente sfida sul filo dei 160 cavalli

Testo di **Andrea Rapelli** - foto di **Wolfgang**



## Una storia di grasso, chiavi inglesi e officine vecchio stile quella di Gutmann che, sul finire degli anni 70, comincia a mettere le mani sulle Talbot Horizon



**C**hissà se Kurt Gutmann, giovanotto con il pallino per le corse, si sarebbe mai immaginato, un giorno, di vedere una targhetta di plastica con il suo nome appiccicata sulla plancia di un'automobile. Non una qualunque, beninteso: proprio quella della Casa più amata dal ragazzo di Breisach, cittadina tedesca a una cinquantina di km da Mulhouse. Una storia di grasso, chiavi inglesi e officine maledoranti quella di Kurt, che sul finire degli anni 70 comincia a mettere le mani sulle Talbot Horizon. Vuole farle andare più forte, renderle divertenti. Il gioco, piano piano, funziona: dall'unificazione dei marchi Talbot e Peugeot, nel 1982, i rapporti con il Leone s'intensificano. Al tedesco viene affidata la preparazione del motore che spingerà la 205 Turbo 16 e, insieme, la possibilità di elaborare ufficialmente una vettura di serie.

Così è nata la 205 GTI Gutmann che stiamo guidando in autostrada, direzione Liguria. Messa a disposizione da Peugeot Italia, è ancora in splendida forma. Eravamo perfettamente consapevoli che le tre corsie avrebbero rappresentato una tortura per chi scrive e per i colleghi compagni di viaggio, ma dobbiamo ammettere che questa 205 è

ancora più estrema della GTI normale, che abbiamo avuto modo di guidare in passato. Dal tubo di scarico fuoriesce un frastuono micidiale, che fa venir voglia di indossare casco e interfono, neanche fossimo in prova speciale. Ogni minimo avvallamento della strada ci ricorda che, tornati a casa, sarà meglio prenotare una seduta dall'osteopata.

### UNA GIORNATA, TANTE EMOZIONI

Nonostante questo il morale è alle stelle, perché il rendez-vous è di quelli che fanno palpitare il cuore di un'intera generazione: ad aspettarci all'arrivo, per una "passeggiata veloce" sulle strade che circondano il Colle di Nava, ci sarà una fiammante Golf GTI G60 del 1989. Nata da una costola della Rallye Golf, è stata uno dei primi segnali di un futuro che, inevitabilmente, avrebbe virato verso motori sovralimentati. A ogni modo, le filosofie che ruotano attorno a queste due piccole bombe non potrebbero essere più diverse: quasi artigianale e sanguigna la Gutmann, razionale e tecnologica la G60. Osservandola da fuori, chiunque si accorgerebbe che questa 205 ha qualcosa di strano. Schiacciata oltremisura sulle ruote, con cerchi in lega bicolore da 15" specifici, incute un certo timore per via del tubo di scarico grosso come una pinta di birra e della minacciosa scritta 16V rossa sul portello- ➔

**Inconfondibilmente diversa**  
I sedili bicolore, la moquette rossa e la scritta Gutmann in plancia creano un mix decisamente su di giri. Specifico anche il volante, che vanta un'impugnatura perfetta. La strumentazione è completissima: ci sono perfino gli indicatori per temperatura e pressione olio.





Nata da una costola della Rallye, la G60 è stata uno dei primi segnali di un futuro che, inevitabilmente, avrebbe virato verso i motori sovralimentati

ne. La Golf, al contrario, è maestra di discrezione: gli unici segni del cambiamento stanno nelle minuscole targhette G60 applicate sulla calandra e in coda e nei cerchi in lega BBS da 15". Per il resto, sembra la solita GTI di quegli anni, realizzata sulla base della Golf seconda serie, la più venduta di sempre. Se l'interno della Volkswagen è standard, fatta eccezione per i sedili sportivi realizzati dalla Recaro, quello della Peugeot risplende di una luce a tratti troppo abbagliante, come i fondini bianchi che campeggiano nella ricchissima strumentazione o l'esagerata moquette rossa che riveste il pavimento. Questione di gusti. Grosse differenze perfino nei materiali, scricchiolanti sulla francese e assemblati con cura sulla Volkswagen - anche se l'impugnatura del volante Gutmann non si batte, davvero.

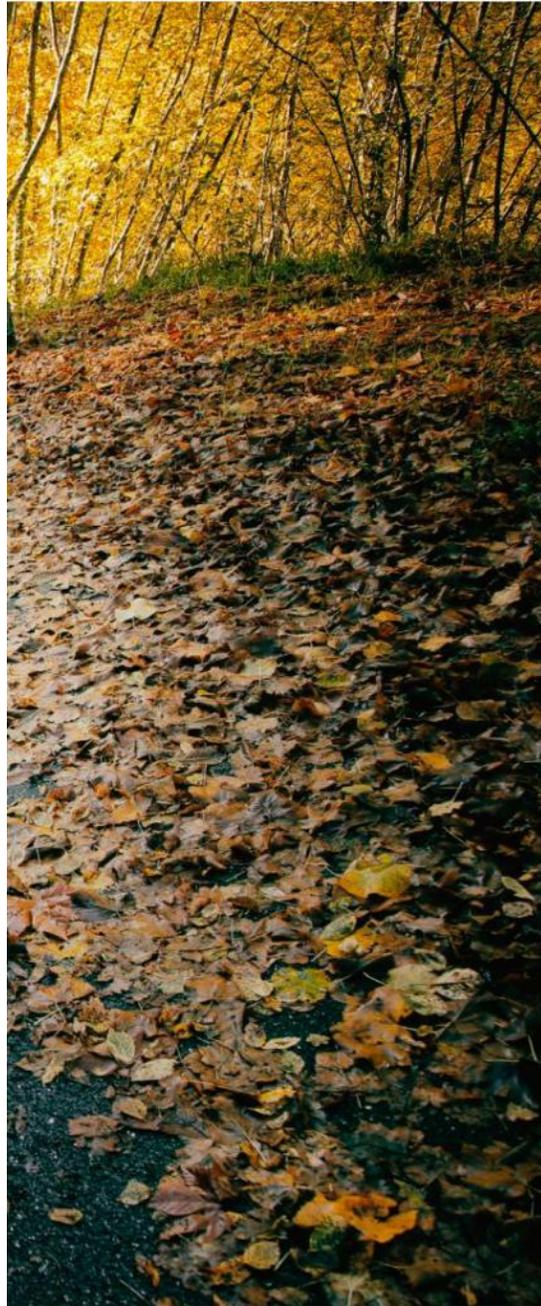
#### UN LEONE TUTTO DA DOMARE

Ma il bello arriva sotto il cofano: nel vano motore della Peugeot quasi entrano a fatica i collettori d'aspirazione e la testata a 16 valvole della 309 GTi, colpevoli di aver costretto il preparatore tedesco a spostare nel bagagliaio la batteria. Gutmann non ha dimenticato una specifica mappatura della centralina, un radiatore per il raffreddamento dell'olio, filtro aria e scarico sportivi. Il tutto per ben 160 CV cattivi e tirati, che scalpitano quasi tutti nella seconda metà

del contagiri. Ben supportati da assetto irrigidito e ribassato di 30 mm, barra duomi anteriore, disco frizione rinforzato, pastiglie freni dalla mescola racing e rapporto finale di trasmissione accorciato, da 3,68 a 3,94, con quinta marcia allungata (rapporto da 0,88 a 0,81). Niente servosterzo, niente ABS, erogazione dura, appuntita, da fumatrice di Gauloises. Con la 205, non fosse ancora chiaro, ci vogliono le maniere forti. Frenare fin dentro la curva, sfruttare i trasferimenti di carico, attendere a tornare con il piede sul gas - non c'è traccia di differenziale autobloccante - sono trucchi che imparerete ben presto al volante di questa Peugeot tutto pepe. Che ha il merito di riuscire a divertirvi con semplicità, senza inutili orpelli elettronici, in modo totalmente analogico. E guidarla, così come tirare una marmitta o compiere una curva con un unico movimento di volante, è pura gioia, per le orecchie e lo spirito. Anche se il cambio non è esattamente un mostro di precisione e soffre di corsa fin troppo lunga. Senza contare la frizione, granitica. Nonostante questo, le quattro "gommine" da 15" vi inviano sempre un grande flusso d'informazioni, dall'inizio alla fine della curva.

#### GOLF: FACILE E PREVEDIBILE

La Golf è decisamente diversa, tutto un altro mondo. Primo perché, aprendo il ➔



#### Teutoniche rigidità

Quadro strumenti uguale a tutte le altre Golf, interno grigio fumo: la G60 fa di tutto per mascherare la vena sportiva. A migliorare la situazione ci sono i contenitivi sedili sviluppati appositamente dalla Recaro, con fianchetti pronunciati.



**↓ CARATTERISTICHE**  
PEUGEOT 205 GTI GUTMANN (1989)

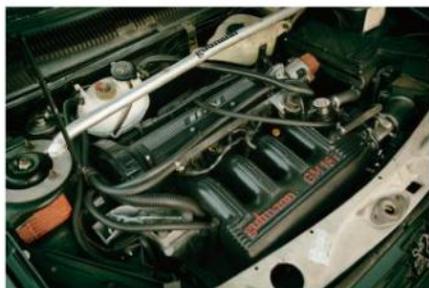
**Motore** Anteriore, trasversale - 4 cilindri in linea, inclinato verso l'abitacolo di 30°  
 Alésaggio 83 mm - Corsa 88 mm  
 Cilindrata 1905 cm<sup>3</sup>  
 Rapporto di compressione 9,6:1  
 Potenza 160 CV a 6500 giri/min  
 Coppia 18,4 kgm a 5000 giri/min  
 Distribuzione 4 valvole per cilindro  
 Due assi a camme in testa (cinghia)  
 Impianto di iniezione elettronica  
 Multipoint, accensione elettronica  
 Impianto elettrico 12 V, batteria 25 Ah.

**Trasmissione** Trazione anteriore  
 Cambio manuale a 5 marce  
 Frizione monodisco a secco  
 Pneumatici 195/50 R 15  
 Cerchi in lega leggera 7Jx15.

**Corpo vettura** Berlina 3 porte, 5 posti  
 Scocca portante e carrozzeria in acciaio  
 Sosp. ant. a ruote indipendenti, schema McPherson, bracci trasversali inferiori, barra antirollio  
 Sosp. post. a ruote indipendenti, bracci longitudinali tirati, barre di torsione trasversali, barra antirollio  
 Ammortizzatori idraulici  
 Freni a disco, anteriori autoventilanti  
 Sterzo a cremagliera  
 Capacità serbatoio carburante 50 litri.

**Dimensioni e peso** Passo 2420 mm  
 Carreggiata ant. 1383 mm - post. 1344 mm  
 Lungh. 3705 mm - Largh. 1570 mm  
 Altezza 1355 mm  
 Peso in ordine di marcia 880 kg.

**Prestazioni** Velocità massima 225 km/h  
 Accelerazione 0-100 km/h in 8,1 secondi.



**Cuori da godere**

La testata a 16 valvole della 309 GTI 16V fatica a entrare nel cofano della Gutmann. Maggior razionalità e tedesca precisione nel vano della Golf, a destra, con gli organi meccanici meglio integrati e disposti.



**+** cofano, appare in tutto il suo squadrato splendore il G-Lader: un compressore a forma di "G" stilizzata, con camera interna del diametro di 60 mm, che porta a quota 160 CV la potenza del 1.8 della GTI. I 1100 kg sul piatto della bilancia le permettono di scattare da 0 a 100 km/h in soli 8,3 secondi e di raggiungere i 216 km/h ma qui, più che i numeri, parlano le sensazioni. Ovattate rispetto alla francese, più filtrate. L'allungo, a differenza dell'aspirato Peugeot, non è rabbioso, specialmente nella parte alta del contagiri. Il 1.8 spinge dai 2500-3000 giri in su ma senza incollare mai davvero le vertebre al sedile. Caratteristica precipua del compressore, che lavora pure a una pressione più bassa rispetto a un turbo tradizionale (0,65

bar). Il sound, un sibilo educato che pare non voglia disturbare i pochi abitanti dei paesini che incontriamo fra le montagne, conferma che la Golf è meno estremista. Ci sono servosterzo e ABS. Fra le curve si scoprono i pregi di un assetto nato per soddisfare tanti e, proprio per questo, sempre prevedibile nelle reazioni. Lo sterzo appare più preciso rispetto a quello della 205, così come il cambio ma, fra i tornanti, bisogna sforzarsi davvero per restare incollati al posteriore della Gutmann. Due modi agli antipodi di leggere GTI, l'uno sanguigno e viscerale, l'altro più attento allo stile e polivalente. Tornando verso casa, cullati dalla sinfonia monocorde dei Michelin sull'asfalto e con i timpani lacerati dallo scarico della Gutmann,

Quando arrivano le curve, con la 205 ci vogliono le maniere forti. La tedesca invece è meno estremista, più accomodante



## ↓ CARATTERISTICHE VW GOLF GTI G60 (1990)

**Motore** Anteriore, trasversale - 4 cilindri in linea  
 Alésaggio 81 mm - Corsa 86,40 mm  
 Cilindrata 1781 cm<sup>3</sup>  
 Rapporto di compressione 8:1  
 Potenza 160 CV a 5800 giri/min  
 Coppia 22,9 kgm a 3800 giri/min  
 Distribuzione 2 valvole per cilindro  
 Un asse a camme in testa, punterie idrauliche  
 Impianto di iniezione elettronica  
 Digifant (multipoint)  
 Compressore "G" con intercooler aria/aria  
 Accensione elettronica  
 Impianto elettrico 12 V, batteria 52 Ah.

**Trasmissione** Trazione anteriore  
 Cambio manuale a 5 marce  
 Frizione monodisco a secco  
 Pneumatici 185/55 R 15  
 Cerchi in lega leggera 6Jx15.

**Corpo vettura** Berlina 5 porte, 5 posti  
 Scocca portante e carrozzeria in acciaio  
 Sosp. ant. a ruote indipendenti, schema McPherson, bracci trasversali inferiori, barra antirullo  
 Sosp. post. con assale a torsione, bracci longitudinali collegati trasversalmente, barra antirullo  
 Ammortizzatori idraulici  
 Freni a disco, ant. autoventilanti, ABS  
 Sterzo a cremagliera, servosterzo  
 Capacità serbatoio carburante 55 litri.

**Dimensioni e peso** Passo 2475 mm  
 Carreggiata ant. 1433 mm - post. 1428 mm  
 Lungh. 4040 mm - Largh. 1700 mm  
 Altezza 1405 mm  
 Peso a vuoto 1105 kg.

**Prestazioni** Velocità 216 km/h  
 Accelerazione 0-100 km/h in 8,3 secondi.



non possiamo fare a meno di pensare che, se volessimo mettercene anche solo una in garage, non avremmo certamente vita facile. La G60 (5000 euro) soffre l'ingombrante presenza della GTI "liscia", che piace sempre. Inoltre, fra i pochi esemplari ancora rimasti in vita, ce ne sono tanti stanchi, sfiniti. L'occhio deve indugiare più che altro sul compressore: se il chilometraggio è importante, urge una revisione (circa 400 euro). Per la Gutmann, invece (con quotazioni non troppo distanti dai 6000 euro della 1.9 di serie), bastano i soli 10 esemplari importati in Italia dal 1990 per capire che la ricerca dovrà essere molto paziente. Come il controllo della meccanica, che deve girare da orologio svizzero. Anzi, tedesco. **R**





- 1 1939 ALFA ROMEO 6C2500 SPORT BERLINETTA Carrozzeria di Touring; Telaio n. 915033
- 2 1958 FERRARI 250 GT COUPÉ Carrozzeria di Pinin Farina; Telaio n. 0953 GT
- 3 1989 LAMBORGHINI COUNTACH 25TH ANNIVERSARY Telaio n. ZA9C005AOKLA12902
- 4 1935 DELAHAYE 135 S Telaio n. 46094
- 5 1955 PORSCHE 356 PRE-A SPEEDSTER Carrozzeria di Reutter; Telaio n. 80824
- 6 1934 LANCIA BELNA ECLIPSE Carrozzeria di Pourtout; Telaio n. F341349
- 7 1939 BENTLEY 4D-LITRE SPORTS COUPÉ "HONEYMOON EXPRESS" Carrozzeria di Park Ward; Telaio n. B30MR
- 8 1969 FERRARI 365 GTB/4 DAYTONA BERLINETTA Carrozzeria di Scaglietti



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

www.rmauctions.com  
Italia +39 02 9475 3812  
Regno Unito +44 (0) 20 7851 7070  
Francia +33 (0) 1 76 75 32 93

In collaborazione con il "Festival Automobile International"

**PARIGI**  
PLACE VAUBAN • 4 FEBBRAIO 2015

 **RM AUCTIONS**

**A** IMPRESSIONI ROVER V8 3500 ESTOURA (1973)

LA BERLINA "TRASFORMATA"

# INTROVABILE IN LUNGO

Una Rover P6 con un tocco di classe in più: la carrozzeria giardinetta, prodotta in pochissimi pezzi dalla FLM Panelcraft. Nel corredo: motore V8, interno in pelle, cambio automatico. Non cercatela tra gli annunci di vendita, è l'unica esistente in Italia

Testo e foto di **Alfredo Albertini**



C

ercarla nei listini ufficiali Rover degli anni Sessanta e Settanta è inutile. La Estoura, infatti, non è mai stata considerata dalla Casa madre come una possibile versione station wagon della berlina della serie P6. Ed è un peccato, perché questo modello avrebbe potuto attirare molti più clienti di quanti ne ha avuti la FLM Panelcraft, che ne ha curato all'epoca la produzione costruendone non più di 160 esemplari, commercializzati tra il 1967 e il 1976

dalla Crayford Auto Development e dalla Hurst Park Automobiles.

La conversione da berlina a familiare avveniva solitamente su vetture usate, perché su esemplari nuovi di fabbrica la tassazione avrebbe influito eccessivamente sul prezzo di listino. Sempre per contenere i costi, il costruttore cercò di mantenere la maggior parte dei lamierati della berlina. Non solo la parte frontale è identica, ma anche le portiere e persino i parafranghi posteriori, comprese le luci di coda.

Il tetto, invece, è stato ovviamente allungato e, per nascondere la saldatura che si ➔



**Soprattutto comoda**

I sedili posteriori ospitano due persone, separate da un bracciolo estraibile. La plancia (in basso) è la stessa della berlina, caratterizzata dal grande volante con la corona sottile. Il cambio è automatico a tre rapporti. Si notino, al centro, i comandi e le bocchette dell'aria condizionata, un accessorio raro su questo modello. Il colore della vettura (a destra e in basso nell'altra pagina) è Lunar Grey.



## Elegante e raffinata, la Estoura, con il suo stile assolutamente british, è una compagna perfetta per lo sport e il tempo libero



➔ trova a circa due terzi del padiglione, su tutti gli esemplari è stata adottata una copertura in vinile, peraltro molto in voga all'epoca. Il portellone è invece completamente nuovo ed è caratterizzato da un lunotto in vetro piatto, più semplice da realizzare e anche meno costoso.

A causa della forte inclinazione del tetto nella parte posteriore, lo spazio all'interno del bagagliaio è limitato, soprattutto in altezza, anche a causa del piano di carico alto (sotto il pavimento c'è infatti l'ingombrante ruota di scorta). Nuovo anche il serbatoio del carburante, più capace (68 litri invece di 55), che è stato collocato in una diversa posizione rispetto alla berlina. Ma, a parte queste considerazioni tecniche, la Estoura è indubbiamente un'auto molto elegante ed esclusiva, perfetta per andare a giocare a golf o caricare l'attrezzatura da caccia.

Veniamo ora all'esemplare illustrato in questo servizio, che è anche l'unico esistente in Italia. Appartiene ad Alfredo Gramitto Ricci, editore musicale milanese di 55 anni, grande appassionato di auto inglesi, oltre che di moto fuoristrada d'epoca. "Ero alla ricerca di una station wagon per traspor-

tare con il carrello le mie moto fino ai campi di gara e per sistemare l'attrezzatura nel bagagliaio", racconta Gramitto Ricci, "poi un giorno, era l'autunno del 2010, vengo a sapere che dalle parti di Gallarate c'era una Rover station wagon del 1973 in stato di semiabbandono, un modello che conoscevo solo attraverso i libri". Gramitto l'acquista subito, insieme ad altri due rottami di berlina per poter completare il restauro.

La Estoura (il nome deriva dalla contrazione di Estate e Tourer) era purtroppo in cattive condizioni: mancavano il lunotto e i finestrini laterali posteriori, la scocca era sana ma con tracce di ruggine, la meccanica da risanare completamente.

Questo esemplare era stato importato all'epoca da un gentleman driver milanese e, oltretutto, aveva la guida all'inglese, cioè a destra, un handicap che al nuovo proprietario non piaceva affatto. "Pur comprendendo il fascino, la mia idea era quella di usare la vettura molto spesso e avere il volante dalla parte 'sbagliata' avrebbe comportato troppi rischi", continua Alfredo, "così, la prima cosa che ho detto a Vito Ambrosini Biscotti, il mio carrozziere di fiducia, un ➔



**↓ CARATTERISTICHE**

**Motore** Anteriore, longitudinale - 8 cilindri a V di 90°  
 Alesaggio 88,9 mm - Corsa 71 mm  
 Cilindrata 3532 cm<sup>3</sup>  
 Rapporto di compressione 10,5:1  
 Potenza 149 CV DIN a 5000 giri/min  
 Coppia 278 kgm a 2750 giri/min.  
 Valvole in testa, aste e bilancieri  
 Un albero a camme centrale (catena)  
 Due carburatori SU HS6  
 Pompa carburante elettrica  
 Lubrificazione forzata  
 Capacità carter 4,8 litri  
 Raffreddamento ad acqua  
 Capacità circuito 8 litri  
 Impianto elettrico 12 V, batteria 58 Ah.

**Trasmissione** Trazione posteriore  
 Cambio automatico a 3 rapporti  
 Leva di comando centrale  
 Rapporto al ponte 3,08:1  
 Pneumatici 185-14.

**Corpo vettura** Station wagon 5 porte, 4 posti  
 Scocca portante  
 Carrozzeria in acciaio  
 Sosp. ant. a ruote indipendenti, molle elicoidali, barra stabilizzatrice  
 Sosp. post. tipo De Dion, barra trasversale Panhard, molle elicoidali  
 Ammortizzatori idraulici telescopici  
 Freni a disco con servofreno  
 Sterzo a vite e rullo con servosterzo  
 Capacità serbatoio carburante 68 litri.

**Dimensioni e peso** Passo 2630 mm  
 Carreggiata ant. 1350 mm - post. 1330 mm  
 Lungh. 4550 mm - Largh. 1680 mm  
 Altezza 1400 mm  
 Peso in ordine di marcia 1385 kg.

**Prestazioni** Velocità massima 160 km/h  
 Consumo medio 12 litri/100 km.



**Coppia a volontà**

Il vano motore ospita il grosso V8 di 3,5 litri, lo stesso della Range Rover. Il proprietario di questo esemplare, Alfredo Gramitto Ricci, è appassionato di motocross d'epoca e usa questa vettura per trasportare l'abbigliamento e gli accessori per le gare. La moto è una Rickman 250.



## Il restauro è stato completo. Carrozzeria e meccanica sono state smontate fino all'ultimo pezzo per garantire, nell'uso quotidiano, affidabilità totale

➔ amico che sa soddisfare tutti i miei capricci automobilistici, è stata quella di effettuare la conversione utilizzando i pezzi delle vetture donatrici". Per effettuare un lavoro perfetto, la vettura è stata smontata completamente fino all'ultimo bullone, risanata e riverniciata in Lunar Grey, una delle tinte previste in origine per la Rover 3500 V8. Naturalmente anche tutta la meccanica è stata oggetto di un approfondito restauro, a cominciare dal motore, dotato tra l'altro di pistoni nuovi, per finire con il servosterzo e la pompa della benzina elettrica, anch'essi nuovi.

Le guarnizioni delle porte e del portellone sono invece arrivate dall'Australia, dove c'è un club di appassionati dell'Estoura, mentre i fari supplementari della Lucas e il lunotto termico della Smiths sono stati acquistati su Internet. I vetri mancanti sono stati ricostruiti su misura piuttosto facilmente grazie al fatto che non sono curvi. L'interno in pelle è stato conservato, ma è stata rifatta l'imbottitura, che si era "cotta" negli anni di abbandono. Come accennato, il lavoro più complesso è stato riconvertire la guida da destra

a sinistra. Le difficoltà non hanno riguardato tanto il cruscotto, preso pari pari da un'altra vettura, quanto soprattutto il vano motore.

Al suo interno, infatti, alcuni dei componenti (vaschette dei liquidi, scatola del servosterzo, manovellismo dei tergilicristalli) hanno dovuto trovare una nuova e diversa collocazione, complicando ulteriormente le cose.

In tutto i lavori sono durati otto mesi e, da allora, Gramitto Ricci ha percorso circa cinquemila chilometri, soprattutto per recarsi con le sue moto storiche ai campi di gara. "Sono sempre stato legato al marchio Rover", ci spiega concludendo la chiacchierata, "al punto che, poco dopo che avevo preso la patente, alla fine degli anni Settanta, giravo con una monumentale 3.5 Litre Coupé, che aveva curiosamente quattro porte e non due come tutte le altre vetture con tale tipo di carrozzeria. Ho poi avuto diverse altre berline della serie P6, alcune con motore di due litri a quattro cilindri, altre con motore a otto cilindri a V. Se il motore più piccolo era richiesto soprattutto in Italia per ragioni fiscali, quello più grosso era il più adatto a questo modello, che pesa ben 1,3 tonnellate".

La Estoura mantiene le caratteristiche della berlina, e quindi ha una guida piacevole grazie al servosterzo, al cambio automatico Borg Warner a tre rapporti e all'elevata coppia motrice che permette, non appena si preme sull'acceleratore, di riprendere rapidamente velocità.

Il consumo elevato è naturalmente la contropartita: non si percorrono infatti mediamente più di 8 km con un litro. Ma la berlina, e ancora di più la station wagon, sono fatte per guidare in pieno relax su strade di campagna, dove il sommesso rumore dell'otto cilindri accompagna il viaggio. **R**



### Non brilla per lo spazio

Il vano bagagli (sopra) non è molto ampio, anche a causa dell'ingombrante ruota di scorta collocata sotto al piano di carico. Passo e dimensioni di questa station wagon sono gli stessi della berlina da cui deriva e di cui conserva anche i parafranghi posteriori.



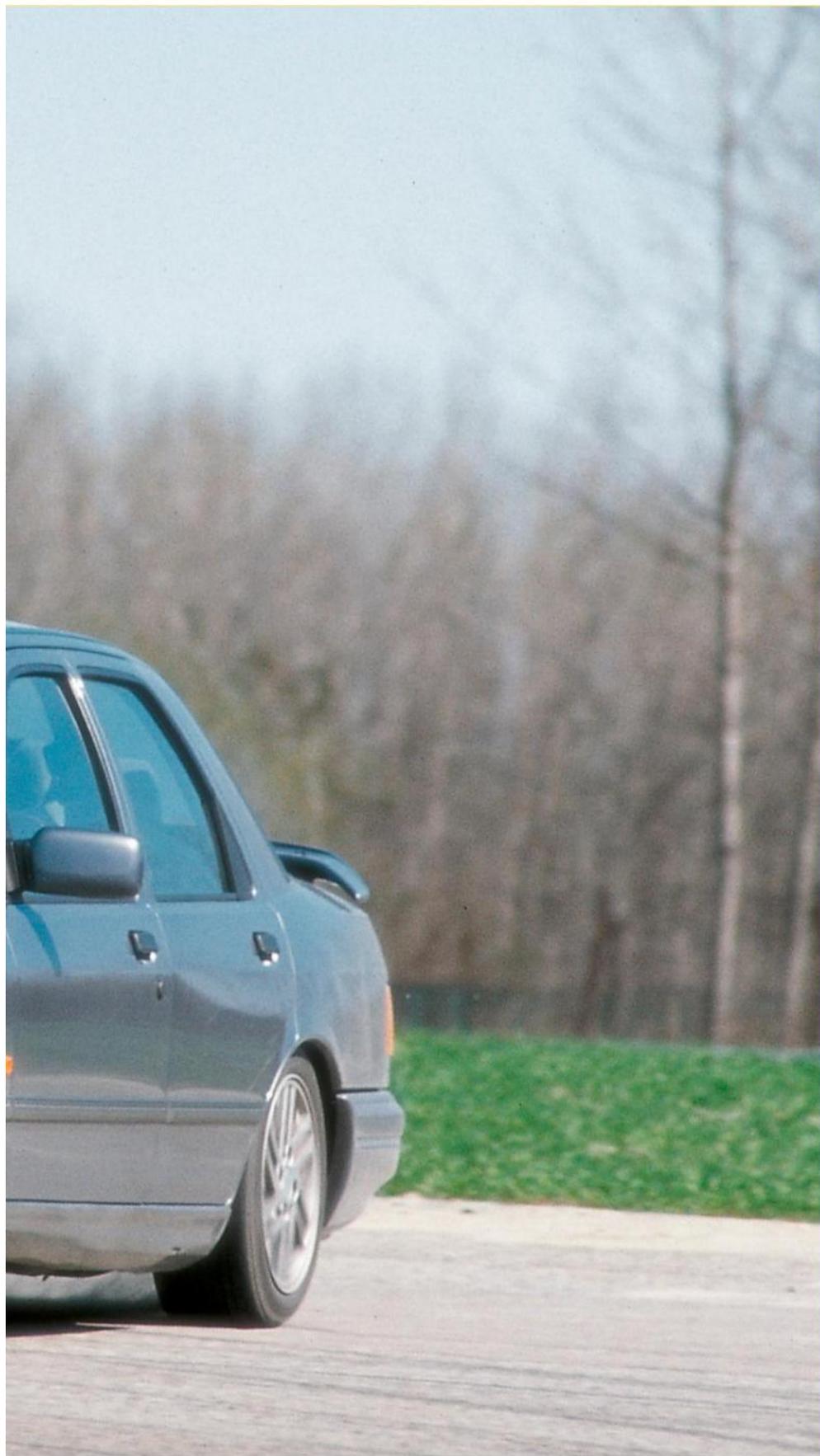
STILE SEMPLICE CUORE DA CORSA

# LO ZAMPINO DELLA F.1

La più diffusa delle Ford-Cosworth è un'occasione da cogliere al volo, prima che le sue quotazioni decollino verso cifre da capogiro. Un'intuizione di un uomo Ford, diventata un successo. Poca immagine, tanta sostanza: come il primo 2.0 di larga serie da 100 CV/litro

Testo di **Marco Di Pietro**





**L**a Sierra Cosworth nacque da un clamoroso errore di valutazione. Ma non della Ford, bensì della rete di vendita del Vecchio Continente. Se oggi possiamo comprare per soli 10.000 euro la prima auto di serie a sviluppare una potenza di oltre 100 CV/litro lo dobbiamo alla caparbia di un solo uomo: Walter Hayes, che alla metà degli anni Ottanta era vice presidente delle pubbliche relazioni di Ford Europa, nonché un vero e proprio "braccio operativo" per tante operazioni condotte dietro le quinte. Hayes è stato un importante simbolo per il marchio dell'Ovale Blu: fu lui a tradurre in realtà il sogno di rivincita di Henry Ford II contro Enzo Ferrari, che aveva avuto l'ardire di respingere le "avances" di acquisto all'inizio degli anni Sessanta. Lui è infatti il "padre" delle GT 40 che inflissero al Cavallino Rampante le più cocenti sconfitte a Le Mans. E lui è l'ispiratore del mitico motore Ford-Cosworth che per anni e anni ha dominato in Formula 1. Ancora lui fu il manager che convinse Jackie Stewart a correre per la Ford. Un personaggio, insomma, di caratura eccezionale. Che quando si prefiggeva un obiettivo, niente poteva farlo desistere.

#### L'UOMO CHE VEDEVA NEL FUTURO

Così accadde anche con la Sierra Cosworth. Hayes ebbe l'idea di realizzare una versione ipervitaminizzata della popolare berlina media, una vettura che avrebbe dovuto inserirsi nel solco delle RS. Per fare ciò, chiese la collaborazione dei suoi amici della Cosworth che però posero subito un limite quasi insormontabile ("business is business"...): per mettere le mani sul quattro cilindri di 2 litri della serie Pinto, Ford avrebbe dovuto garantire una produzione di almeno 15.000 pezzi. Hayes, che pensava a una serie di 5000 esemplari (l'obiettivo era l'omologazione in Gruppo A), si assunse la responsabilità della decisione, nonostante i dubbi dei vertici della Casa.

Dubbi condivisi, peraltro, con la rete di vendita: quando Hayes effettuò un sondaggio presso i dealer più importanti, ne emerse un potenziale di ordini non superiore ai 1500 esemplari. Ma bastò far provare alcuni prototipi ai concessionari, e il giudizio entusiastico della stampa su un paio di esemplari di pre-serie, per far decollare le vendite della prima Sierra Cosworth RS, quella con carrozzeria a due volumi. Prodotta appunto in 5042 esemplari (tra il 1986 e il 1987) più altri 500 pezzi 



➔ della RS 500, elaborata per fornire 224 CV anziché 204 e pesantemente rivista esteticamente in chiave corsaiola (l'assemblaggio fu affidato nientemeno che all'Aston Martin).

Che fare degli altri 10.000 motori in fase di assemblaggio? Hayes pensò a una versione ulteriore, senza limiti di tiratura, e con carrozzeria a tre volumi, di gran lunga la più popolare tra le Sierra di produzione. Entrata in listino nel 1988, la Sierra Cosworth RS 4 porte dimostrò ancora una volta che Hayes aveva un fiuto eccezionale e la vista da acqui-

la: ne furono costruite 13.140 unità e, a partire dal 1990, altre 12.250 con trazione 4x4 (con 220 CV per non penalizzare le prestazioni gravate da circa 100 kg supplementari). Alcune migliaia di esemplari furono dotate di catalizzatore: si riconoscono per la testata verniciata in verde anziché in rosso, a sottolineare l'aspetto "ecologico".

La Sierra Cosworth 4 porte oggi si può acquistare con 10.000 euro, con punte fino a 15.000 per gli esemplari restaurati alla perfezione. Valgono cioè un 50% in meno rispetto

alle due volumi e la metà esatta delle RS 500 (che sono tutte con guida a destra), le quali hanno punte di valore che ormai raggiungono i 30.000 euro.

Insomma, un prezzo di saldo per un'auto dalle prestazioni che, all'epoca, potevano impensierire le contemporanee Ferrari 328 e Porsche 911 Carrera 3.2 e che, ancora oggi, sono di valore assoluto. Specie perché raggiunte da una modesta berlina di scarso pregio stilistico, per giunta appesantita da un trattamento stilistico da tuning tedesco di mediocre valore.

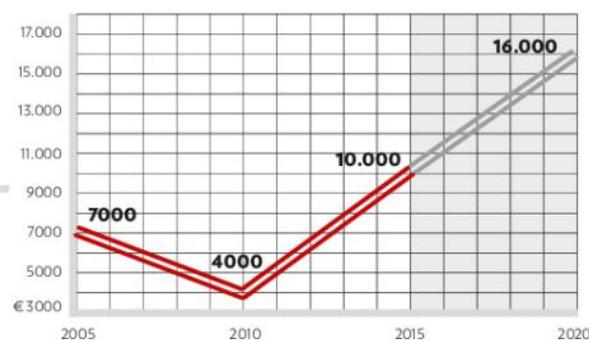
### PRO...

- Prestazioni superbe
- Marchio nobile (Ford+Cosworth)
- Facile da riparare
- Prezzi ancora bassi
- Ricambi reperibili

### ...E CONTRO

- Stile poco evocativo
- Difficile trovarla originale
- Molti esemplari "vissuti"
- Ripristino costoso
- Immagine poco "storica"

### VALORE NEL TEMPO



Come tutte le sportive derivate da una berlina, la Sierra Cosworth ha subito un forte deprezzamento nei primi anni dalla commercializzazione, per poi mantenersi su livelli molto bassi fino a cinque anni fa. La drastica riduzione di esemplari in circolazione è stato uno dei motivi del "risveglio" delle quotazioni, che hanno ripreso a salire piano piano. Verso la fine di questo decennio le valutazioni avranno sicuramente un'impennata. Ma attenzione: l'originalità e lo stato d'uso saranno il vero spartiacque nelle quotazioni.

## L'ABITO NON FA IL MONACO

Ma non è certo lo stile a valorizzare questa Sierra, bensì il motore Cosworth al 100%, la meccanica adeguata al propulsore e le prestazioni di valore eccezionale: da 0 a 100 in circa 6 secondi, una velocità massima oltre i 240 km/h, una frenata da Formula 1 (da 180 a 0 in soli 127 metri grazie all'ABS di serie). A proposito di dotazione: la Sierra concentrava l'attenzione degli acquirenti sulle doti tecniche e pochissimo concedeva ai gadget. L'aria condizionata non c'era nemmeno a richiesta, così come il volante regolabile. E la strumentazione era più consona a un'utilitaria: tachimetro, contagiri, indicatore della benzina e temperatura dell'acqua, nulla d'altro.

Così come all'epoca, anche oggi l'attenzione dei suoi fan si concentra sulle prestazioni: infatti sono numerosi gli esemplari sottoposti a preparazioni più o meno spinte (molti gli esemplari sottoposti a tuning esagerati!) e questo costituisce il primo ostacolo per acquistare un esemplare. Dunque è difficilissimo trovare un esemplare immacolato, perché nel corso degli ormai 25 anni di carriera delle Sierra 3 volumi quasi tutte sono passate più volte di mano e non sempre sono finite tra proprietari fanatici dell'originalità a tutti i costi. Per molti la Sierra era semplicemente un succosissimo limone da spremere fino alla fine. Trovarla perfetta significa quasi certamente una cosa: che l'ultimo proprietario l'ha sottoposta a una certissima opera di restauro. ➔

## ↓ RILEVAZIONI da Quattroruote 5/1988

### Velocità massima

Dichiarata (km/h)	<b>242,000</b>
Effettiva (km/h in V marcia)	<b>240,780</b>

### Accelerazione

km/h	secondi
0-60	<b>2,7</b>
0-100	<b>6,0</b>
0-140	<b>11,1</b>
0-180	<b>19,4</b>

### Ripresa

km/h	secondi
70-100	<b>6,8</b>
70-140	<b>15,1</b>
70-180	<b>25,3</b>

### Consumo

km/h	km/litro
60	<b>14,7</b>
100	<b>11,5</b>
120	<b>10,0</b>
140	<b>8,5</b>
180	<b>6,2</b>

### Frenata

km/h	metri
60	<b>14,1</b>
80	<b>25,1</b>
100	<b>39,2</b>
140	<b>76,8</b>

## ↓ CARATTERISTICHE

**Motore** Anteriore, longitudinale - 4 cilindri in linea  
 Alesaggio 90,82 mm - Corsa 76,95 mm  
 Cilindrata 1993 cm<sup>3</sup>  
 Rapporto di compressione 8:1  
 Potenza 204 CV (150 kW) a 6000 giri/min  
 Coppia 28,1 kgm (276 Nm) a 4500 giri/min  
 Due alberi a camme in testa  
 4 valvole per cilindro  
 Turbocompressore Garrett T-03B  
 Intercooler aria/aria  
 Iniezione elettronica multipoint  
 Scambiatore di calore acqua/olio  
 Impianto elettrico a 12 V, batteria 66 Ah.

**Trasmissione** Trazione posteriore  
 Cambio manuale a 5 marce  
 Leva di comando centrale  
 Rapporto finale: 3,643:1  
 Differenziale autobloccante a giunto viscoso  
 Pneumatici 205/50 VR 15  
 Cerchi in lega 7,0J x 15.

**Corpo vettura** Berlina quattro porte, cinque posti  
 Scocca portante  
 Sosp. ant. a ruote indipendenti, braccio trasversale con montante telescopico e biella longitudinale, molle elicoidali  
 Sosp. post. a ruote indipendenti, braccio, molle elicoidali  
 Barre stabilizzatrici  
 Ammortizzatori a gas  
 Freni a disco (ant. autoventilanti), ABS  
 Scatola guida a cremagliera, servosterzo  
 Serbatoio carburante 65 litri.

**Dimensioni e peso** Passo 2608 mm - Lunghezza 4495 mm  
 Larghezza 1698 mm - Altezza 1376 mm  
 Peso in ordine di marcia 1250 kg.

**Prestazioni** Velocità massima 242 km/h  
 Accelerazione da 0 a 100 km/h 6,0 secondi  
 Consumo medio 8,7 litri/100 km.



### "Testa rossa"

La dicitura sulla testata del motore, verniciata in rosso, recita: doppio albero a camme in testa, 16 valvole, turbo. E il marchio Cosworth occupa tre volte lo spazio dedicato all'ovale Ford: la volontà di puntare sul brand sportivo è palese. L'abitacolo, invece, è molto compassato: soltanto i sedili sportivi, peraltro assai comodi, tradiscono l'indole corsaiola della Sierra RS.

LA TECNICA

## IL "MAGO INGLESE" LA TRASFORMA IN SPORTIVA DOC

**Obiettivo centrato.** Per trasformare una tranquilla berlina da famiglia in un'auto dalle prestazioni mirabolanti, la Ford, come da tradizione, si era rivolta a Cosworth. L'obiettivo iniziale era quello di realizzare un'auto che potesse competere in tutte le specialità corsaiole più prestigiose: nei rally e nelle corse Turismo in pista. Obiettivo, visto i risultati, pienamente centrato. Ma la Sierra Cosworth avrebbe dovuto cimentarsi anche nella difficile sfida di sfondare nelle vendite: anche questo compito fu assolto ben al di là delle previsioni più rosee. L'elemento tecnico più interessante è, ovviamente, il motore, derivato da un quattro cilindri di grande serie e, all'epoca della progettazione, già piuttosto maturo. Il monoblocco d'origine, in ghisa mista ad alluminio, è stato conservato, seppure rinforzato. Il lavoro della Cosworth si è concentrato sulla sua specialità: la testata. Dall'originario monoalbero si è passati al doppio albero a camme in testa, con quattro valvole per cilindro disposte a 45 gradi; il recupero del gioco è automatico. L'alimentazione è

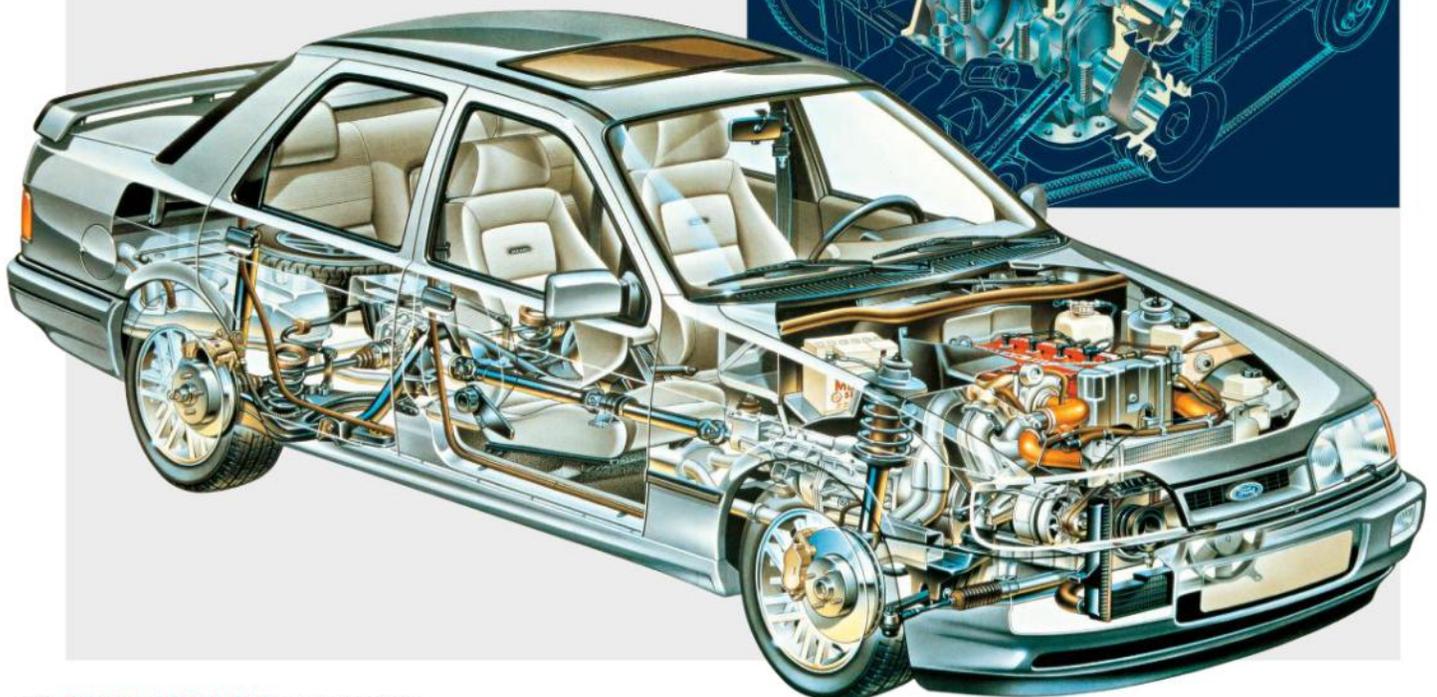
fornita da un impianto di iniezione integrato con l'accensione (Weber-Marelli-Ford), che controlla anche la pressione della sovralimentazione, ottenuta mediante un turbocompressore Garrett T-03B con intercooler aria/aria. La coppia, come su tutti i motori "spinti", è alta: si ottiene il picco massimo a 4500 giri. Per smaltire il calore di un motore che raggiunge tranquillamente i 7000 giri, l'impianto di lubrificazione prevede anche il raffreddamento del mantello dei pistoni con un getto d'olio, mentre il circuito di raffreddamento comprende uno scambiatore di calore. Il cambio è un Borg Warner (lo stesso utilizzato sulla contemporanea Mustang), con

i rapporti ravvicinati. La trazione è posteriore e il differenziale è autobloccante. Lo schema delle sospensioni è lo stesso delle altre Sierra, però migliorato dall'adozione di una barra antirollio

posteriore e da ammortizzatori a gas con taratura rigida. Freni con ABS e sterzo servoassistito a irrigidimento progressivo in funzione della velocità e dell'angolo di sterzata.

### Specialità della Casa

Con l'intervento della Cosworth la paciosa berlina anglo-tedesca Sierra (Sapphire in Gran Bretagna) si trasforma in una belva. Il segreto dell'elaborazione sta in gran parte nella testata a 16 valvole con turbocompressore. Questo due litri è stato il primo motore di larga serie a superare il muro dei 100 CV/litro.



## GAMMA COLORI

### CARROZZERIA

Metallizzati Micalitici



### RIVESTIMENTI INTERNI

Sport



Tessuto Halley Angora

## RICAMBI OGGI

Proiettore anteriore	€ 220
Faro posteriore	170
Pastiglie freni ant.	160
Dischi anteriori	210
Set 4 pneumatici da 15"	500
Cofano anteriore	450
Portiera (usata)	120
Parabrezza (usato)	70
Impianto di scarico completo (originale)	600
Revisione motore	4500

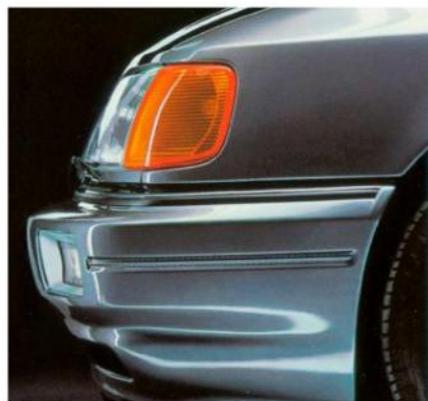
ro, con conseguente spesa che sicuramente ha superato il suo valore attuale. Di ciò bisogna assolutamente tenerne conto, quando si sta per staccare un assegno "importante".

La Sierra RS, comunque, è destinata a un futuro luminoso: è una certezza confortata dalla storia di tutte le RS in cui ci ha messo lo zampino la Cosworth. Nonostante i volumi di produzione da grande serie, ne sono sopravvissute in ordine veramente poche (alcune sono state sacrificate persino al rallycross) e molte sono servite da donatrici per vetture Sport artigianali oppure per dare nuova vita alla più ambita Escort RS Cosworth.

Cosa controllare, quindi, prima dell'acquisto? Innanzitutto l'originalità dell'auto, a partire dalla tinta. Ford, per contenere il prezzo a 35 milioni (con la stessa cifra si poteva comprare nel 1988 una BMW 520i da soli 129 CV, optional esclusi, naturalmente), aveva limitato la scelta a tre tinte: bianco, blu metallizzato e grigio scuro metallizzato. Poi si deve passare all'interno: il vellutino grigio è di serie, a richiesta la pelle (sempre della medesima tonalità). Strumentazioni aggiunte, sedili corsaioili e plance ridotte a "gruviera" non sono ammessi. Ora occorre esaminare con attenzione l'integrità della scocca: rinforzi alle sospen-

sioni, barre duomi e piastre varie sono indice di utilizzo in competizioni (più o meno ufficiali: la Sierra RS era all'epoca una delle "regine" dei track day). Infine un'occhiata al vano motore. Per sapere se è originale si deve partire dalla sigla: YBB è la serie delle Cosworth a trazione posteriore (a 2 e a 3 volumi); YBD è quella delle RS 500; YBJ delle 4x4 non catalizzate; infine YBG per le 4x4 catalitiche. Da verificare il turbocompressore: quello di serie è un Garrett T-03. Ogni altro tipo (come il T-31/T-04 della RS 500) è sicuramente frutto di elaborazione. Un controllo è necessario anche alla centralina motore: quasi sicuramente è stata rimappata o sostituita. Se avete il dubbio di sapere quanti CV effettivi ha il motore di una Sierra Cosworth RS in "odore di preparazione", spendete qualche euro sul banco prova di un elaboratore (e siate pronti a restare a bocca aperta...).

Detto degli aspetti negativi (se così si può dire), parliamo dei positivi: le componenti di carrozzeria e interni, tranne i dettagli specifici, sono comuni alle altre Sierra. E la rete Ford è ancora in grado di fornire quasi tutti i ricambi originali. Per tutto il resto c'è il web che, in molti casi, indirizza verso componenti molto simili agli originali, specie in Germania. **R**



### Dettagli che contano

Poche le caratterizzazioni estetiche della Sierra Cosworth RS: oltre ai cerchi in lega specifici, spiccano il generoso paraurti anteriore e lo spoiler posteriore sul cofano.

## LA PAGELLA

### Fascino

\*\*\*

Non la si compra certo per l'estetica: la parte più "preziosa" è ben celata sotto il cofano anteriore. Come tutte le Ford di indole sportiva, diventerà un pezzo da collezione. Da non lasciarsela sfuggire, prima che prenda il volo.

### Prezzo

\*\*\*\*\*

Con 10.000 euro si acquista un'auto che all'epoca faceva barba e baffi (anche contropelo) alle BMW M3 e alle Mercedes 190 2.3-16, e teneva dietro alle più costose Ferrari e Porsche. Ancora oggi offre un invidiabile rapporto prezzo/prestazioni.

### Costo di gestione

\*\*\*\*

Se è a posto, è un vero e proprio mulo. Tra l'altro, se la si guida senza tirarle troppo il collo, consuma anche poco. Però non è facile resistere alla tentazione. Meglio puntare su un esemplare già restaurato, soprattutto di meccanica: così si evitano sorprese.

### Uso quotidiano

\*\*\*\*

Poco vistosa se non per chi se ne intende, la Sierra RS è un'auto moderna, anche se le versioni catalizzate sono soltanto alcune 4x4. Per le non catalitiche, meglio miscelare la benzina verde con qualche buon additivo.

### Affidabilità

\*\*\*\*

Teoricamente è affidabile, ma un utilizzo da "Fast and Furious" può averla massacrata, unitamente a una manutenzione poco puntuale. Sulla scocca, la protezione d'origine era eccellente. Però molte visite al carrozziere potrebbero averne minato la struttura.

### Ricambi

\*\*\*\*\*

La rete Ford può fare miracoli, anche se molti appassionati si rivolgono al mercato dell'aftermarket, soprattutto in Germania. E anche agli specialisti del tuning, che considerano la Sierra Cosworth RS una sorta di divinità da idolatrare.

### Attività dei club

\*\*\*\*\*

In Italia c'è il Club Cosworth RS, dedicato a tutte le sportive Ford Cosworth ([www.cosworthclubs.com](http://www.cosworthclubs.com)), riconosciuto ufficialmente dalla Ford. C'è anche il sito [www.rscosworth.it](http://www.rscosworth.it) che non necessita di iscrizione ma è aperto a tutti gli appassionati per notizie e raduni.

**DEBUTTO A VARANO DE' MELEGARI**

# UNA GOCCIA DI FOLLIA

L'ultima creatura dell'Abarth è un'autentica auto da corsa targata: una piccola bomba per sfogarsi il weekend in pista e andare in ufficio il lunedì, come avveniva ai tempi di Karl. Il giorno della presentazione ufficiale c'erano anche i modelli storici, a sottolineare la continuità con la tradizione del marchio

Testo e foto di **Alessandro Barteletti**



**S**ta tutto in quella frase lì, che tanto piaceva a Karl Abarth: "La domenica in pista, il lunedì in ufficio". La filosofia di ieri, il concetto di oggi, l'idea di domani. Partiamo da oggi, ma solo per dare la notizia che lo scorso 5 dicembre, dopo l'anteprima all'ultimo Salone di Ginevra, Abarth ha ufficialmente presentato alla stampa la nuova 695 Biposto.

Il nostro, in realtà, è stato un venerdì in pista (quella di Varano de' Melegari), ma cambia poco: sui 2350 metri del circuito

parmense abbiamo provato la vettura che è al tempo stesso la più veloce tra quelle che si sono finora fregiate del marchio dello Scorpione e la più piccola delle supercar.

Due facce della stessa medaglia che Marco Magnanini, capo del brand Abarth Emea, ha definito "una piccola goccia di follia". Follia giusta, sana, che ha portato i tecnici dello Scorpione a costruire e omologare per la strada un'auto e accessori che sono adatti anche per la pista (vedi box a pagina 76). Anzi, che vengono da lì. Proprio come avveniva ai tempi di Herr Karl.

Un collegamento, quello con la tradizione, che ci riporta a ieri e che a Varano è sta-

to sottolineato anche dalla presenza di alcuni modelli storici: 595 SS, 695 SS, 1000 TC Corsa e 1000 SP, per citarne alcuni. Appartengono ai collezionisti che la direzione di Torino ha coinvolto per dimostrare che un fil rouge tra presente e passato c'è.

E proprio con loro, i collezionisti, abbiamo cercato di capire quali siano le impressioni che i modelli attuali suscitano in un appassionato e possessore di Abarth della prima ora. "Cominciamo col dire che le nostre vetture sono le madri dei nuovi modelli", afferma orgoglioso Renato Donati, presidente degli Amici dell'Abarth di Bologna. "Ci gratifica sapere che i pro- ➔



#### Foto di famiglia

Tutte insieme l'Abarth 695 Biposto e le vetture storiche che hanno presenziato al lancio della nuova vettura. Appartengono a collezionisti privati invitati a Varano de' Melegari (PR) per sottolineare la continuità tra ieri e oggi.

**Prova speciale con Miki**

Miki Biasion, campione del mondo Rally 1988 e 1989, ha mostrato la stretta parentela tra le 695 da pista e da strada. Ha accompagnato gli ospiti della giornata in un giro alla sua maniera, prima su una "Aspetto Corsa" (la vettura che partecipa al Trofeo Abarth), poi sulla "Biposto" (nello specifico l'esemplare che ha preso parte all'ultima Gumball 3000).



Le doti attuali sono nati dopo aver messo a fuoco le caratteristiche che hanno contraddistinto le Abarth di Carlo Abarth".

Cinquanta e più sono gli anni trascorsi da quei modelli, durante i quali è evoluto il livello di tecnologia, di prestazioni, addirittura il concetto di automobile. Una 695 SS del 1964 aveva 38 cavalli, e faceva impressione. Ma la Biposto del 2014 ne ha 190. "Le prestazioni non sono paragonabili - prosegue Donati - perché il 1960 non è il 2010, ma

è interessante constatare come la filosofia di allora venga recuperata e reinterpretata in chiave moderna: prendere un'auto di grandissima produzione (la 500, oggi come allora ndr) e farne qualcosa di speciale".

Con questi presupposti, tornando alla 695 Biposto, possiamo affermare di trovarci di fronte a una sicura instant classic. E guardando al domani Magnanini assicura che sarà anche la vettura laboratorio da cui nasceranno le Abarth del futuro. Dona-

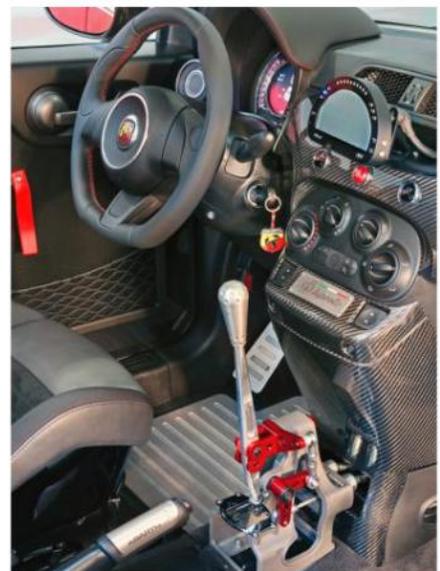
ti, invece, valuta le cose dal punto di vista del collezionista.

"Nel presente delle nostre Abarth - ci dice - non si pensava ancora a una loro riscoperta futura. Erano macchine da corsa e come tali, finito il loro periodo di competitività, venivano spesso dimenticate. Oggi è molto diverso, questi sono prodotti che, nella loro esclusività, nascono già con un futuro ben delineato. Nel presente sai che sono già pezzi da collezione".

**L'ALLESTIMENTO**

**D'OBBLIGO GLI INNESTI FRONTALI**

Due posti secchi (il sedile dietro non c'è), niente aria condizionata e niente autoradio. Un solo colore e un solo allestimento. Motore 1.4 T-Jet da 190 CV con impianto di aspirazione e scarico speciali. Risultato: 997 kg a secco, 0-100 in 5,9 secondi, 230 all'ora di velocità massima. Queste sono le caratteristiche della 695 Biposto che nella versione base costa 39.900 euro. Poi ci sono i cinque kit aggiuntivi che comprendono il cambio a innesti frontali, le parti in carbonio, il cofano in alluminio e i tappi in titanio, i finestrini in policarbonato scorrevoli, i sedili con struttura in carbonio, cinture di sicurezza a quattro punti e il data logger sulla plancia. Una 695 Biposto full optional costa circa 65.000 euro.



# La sportività secondo Karl

*I modelli storici che a Varano hanno ripercorso l'avventura dello Scorpione*



## Fiat Abarth 595 SS (1970)

Renato Donati, 73 anni, ha trascorsi da pilota ed è presidente degli Amici dell'Abarth di Bologna. Questa 595 SS è sua dal 1987; ha 32 cavalli, pesa 470 kg e tocca i 130 all'ora.



## Abarth 1000 SP (1966)

Cesare Ornati, di Nonio (VB), è il proprietario della piccola Sport, ma a portarla alle manifestazioni è Maurizio Cerutti. Omologata Gruppo 4, è la n. 0027 dei 50 esemplari costruiti ed è in condizioni di assoluta originalità.



## Formula Fiat Abarth 2000 "SE 033" (1985)

Aldo Grassano è un preparatore di auto storiche; la sua monoposto è la n. 117, una delle ultime costruite. A spingerla è il 4 cilindri della Lancia Beta Montecarlo portato a 150 cavalli.



## Fiat Abarth 595 SS (1970)

Ha appena 45.000 km e Mauro Barbessi (VR) è il quarto proprietario; nella foto Maurizio Zarnolli, motorista, ex Lancia Corse, che oggi lavora in Abarth e che ha curato i rapporti con i collezionisti per questo evento.



## Fiat Abarth 1000 TC Corsa (1963)

Pietro Vicini di Pavia l'ha acquistata nel 2006 e l'ha restaurata con pezzi originali secondo la configurazione del 1965. Eroga 68 cavalli (60 in origine), pesa circa 550 chili e tocca i 160 all'ora.

**S** INCONTRI RAVVICINATI FLAVIO MANZONI



ISPIRAZIONE DI STILE

# STREGATO DALLA ROSSA

Lui è l'eclettico direttore di Ferrari Design. Lei, la sua piccola 208 GTB Turbo del 1984. Insieme percorrono il filo di un discorso complesso, sospeso fra il valore del ricordo e la fame dell'innovazione, non privo di curve impegnative e sterzate improvvise, ma indubbiamente denso di emozioni. Il tema: l'evoluzione del design italiano, tra miti del passato e un occhio al futuro

Testo di **Silvio Jr. Suppa** - foto di **Alessandro Bianchi**





**Una trentenne ancora moderna**

La Ferrari 208 GTB Turbo personale di Flavio Manzoni è un esemplare immacolato e uniproprietario del 1984 che il designer ha acquistato qualche anno fa. "La trovo ancora meravigliosamente attuale" ci dice. Nella foto della pagina a fronte osserva una 458 Scuderia, opera del "suo" centro stile a Maranello.



**N**on è occasione che capiti spesso intercettare l'architetto Flavio Manzoni, da cinque anni a capo del dream team che progetta gli intrecci di linee (e di passione) di Maranello, alla guida della sua storica personale, nata trent'anni fa proprio in terra modenese.

"Trovo questa vettura ancora meravigliosamente attuale" esordisce Flavio con un sorriso, cordialissimo come sempre, accarezzando con lo sguardo la 208 GTB acquattata. "È da sempre una delle mie preferite, anche per il magnetismo iconico che esercitava su di me da ragazzo, ma oggi mi impressiona più che mai, perché esprime ancora grande freschezza. Certo, alcuni dettagli rivelano lo scorrere del tempo, come le ruote piccole rispetto alle supercar di oggi, ma al netto di queste contingenze mi colpisce la potenza evocativa di certe soluzioni, come l'incontro fra gli spigoli studiati del frontale e la linea di cintura che

sinuosamente si snoda sui passaruota" In filigrana, queste parole lasciano intravedere già molto della filosofia progettuale di Manzoni, della ricerca che guida la sua mano e le opere di Ferrari Design. Ma traspare anche il suo peculiare amore per il passato, uno slancio sempre mediato e vissuto criticamente, mai come mera archeologia commerciale di nomi e stili. "Non amo lo styling fine a se stesso, legato da una funzione o da una coerenza progettuale, ma ancor meno amo il ricorso estremo al rétro design, al vintage a tutti i costi" spiega. "È importante evitare la ripetizione pedissequa del passato. E non solo perché lo stile delle Ferrari è legatissimo alle esigenze meccaniche e tecniche, in un rapporto di vera interdipendenza funzionale, e di conseguenza evolve continuamente. Ma anche perché il compito di un designer è proprio rielaborare i codici in una chiave inedita, sebbene rispettosa delle origini. Questa 208 ne è uno splendido esempio: fonde con grande maestria la classica morbidezza della cintura, tipica delle sto-

**L'ESPERIENZA**

**LA VITA PER L'AUTO**

Il percorso di Flavio Manzoni (50enne questo mese) nel mondo dell'auto comincia in giovanissima età realizzando bozzetti per riviste di settore. Dopo la laurea in architettura, con specializzazione in design industriale, l'esperienza nel gruppo Fiat (sua la concept della Lancia Fulvia Coupé del 2003 ❶) e quella nel gruppo Volkswagen (sue diverse Seat, la Concept Up! ❷, la Golf VI, la Polo del 2009) approda a Maranello nel 2010, con la nascita di Ferrari Design: la prima struttura deputata a definire lo stile delle vetture stradali dall'interno dell'azienda. Al suo team si devono la F12 Berlinetta (2012 ❸), che vince il prestigioso premio Compasso d'Oro nel 2014, la straordinaria LaFerrari del 2013, la California T ❹ del 2014, la 458 Speciale presentata nell'autunno 2014 e, infine, la neonata FXX K ❺ da 1050 CV e 2,5 milioni di euro svelata il 7 dicembre ad Abu Dhabi.





“Il design italiano, per rinascere, deve tornare a osare, come ai tempi della Stratos Zero e della Modulo”

riche coupé degli anni Sessanta, con contaminazioni geometriche ‘industrial’, cioè derivate dall’impronta dei grandi designer italiani come Zanuso, Castiglioni, Sapper. Ne è un esempio il taglio del frontale, dove perfino il profilo nero opaco che incorpora gli indicatori di direzione assume a una funzione grafica, come in certi complementi d’arredo. Ma anche la sezione inferiore della fiancata, vagamente a diedro, riecheggia motivi anni Settanta, suggerisce un’estetica del ‘carter’, cioè del pieno, del ‘chiuso’, che deriva direttamente dalle esperienze di certi oggetti d’arredo e sposa meravigliosamente la leggerezza classica delle altre parti dei fianchi. Questa berlina sembra anticipare molto della straordinaria 288 GTO, con i fari ‘pop-up’, appoggiati, e il trapezio del cofano motore che s’innesca violento sui parafranghi arrotondati, slanciando in avanti i volumi”.

Ascoltare una descrizione simile mentre quelle lamiere infuocate di rosso vibrano negli occhi non lascia indifferenti. Tanto più che

l’esemplare di Flavio è davvero intonso: “L’ho comprato anche per questo, perché era una splendida occasione per agguantare una vettura uniproprietario, tenuta con cura maniacale, corredata dal classico libretto su cui è annotato ogni singolo intervento di manutenzione” sorride lui. “E poi, c’è un altro aspetto che mi ha profondamente affascinato: la sua rarità. Ne hanno costruite appena 437 e, rispetto alla più cattiva 308 di maggior cilindrata, ad alcuni ferraristi sembra meno prestazionale, quindi è snobbata. Io la trovo molto appagante anche su strada. Quando si imposta una curva ci si sente così in basso e così vicino all’asse anteriore che sembra davvero di avere la piena padronanza di questa creatura d’acciaio. E poi, come tutte le auto con qualche decennio sulle spalle, è meno ovattata di quanto ci si possa aspettare, sia nel sound sia nel feeling, e talvolta i risultati sono esilaranti. Ricordo la faccia spaventata di un amico che, invitato a fare un giro, mi chiedeva disperatamente di rallentare... ed eravamo a 120 km/h!”.

Non resterebbe che girare la chiave e lasciare che il rombo del V8 inebri, irruento e nobile al tempo stesso, quell’abitacolo in cui l’odore della pelle si affastella a quello della plastica ancora calda. Prima di partire, ci raggiunge una 458 Scuderia, l’ultimo bolide stradale presentato a Parigi. Il confronto è inevitabile. Ciò che a Flavio preme di più, però, non è rintracciare un’assurda corrispondenza di linee e dettagli. Semmai, trovare un’unità di filosofia, una fedeltà a un principio guida.

Come nella FXX K, hypercar priva di compromessi, estremizzazione testosteronica della già esuberante LaFerrari, in cui però ogni soluzione formale trova giustificazione nella necessità dinamica di gestire oltre 1000 CV. E quando gli si chiede quale strada debba seguire il design italiano per rinascere, Flavio non ha dubbi: “Tornare a osare, come ai tempi della Stratos Zero di Bertone o della Ferrari Modulo di Pininfarina. Perché la tradizione, come diceva Le Corbusier, non è altro che un continuum ininterrotto di piccole innovazioni”. **R**

# LA GRANDE BELLEZZA

Con il fallimento della società che possiede il museo Bertone si chiude definitivamente la storia di uno dei più prestigiosi simboli mondiali dello stile dell'auto. Un'avventura iniziata nel 1912 in una bottega, poi cresciuta fino a diventare un gruppo industriale e conclusasi poche settimane fa in tribunale. Ecco le immagini esclusive di cosa resta del sogno di Nuccio. Che presto sarà venduto

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



### Fotografie in esclusiva

Alcune delle auto esposte nel museo Bertone che presto saranno messe in vendita in blocco. Il museo, ospitato all'interno della Stile Bertone di Caprie, è chiuso al pubblico da un anno. Le immagini di queste pagine sono state realizzate da Ruoteclassiche poche settimane fa. In alto, la grande "B" di Bertone che domina all'ingresso dell'azienda.

**N**uccio Bertone l'aveva chiesto formalmente alla moglie Lilli sul letto di morte: "Promettimi di portare l'azienda al compimento dei 100 anni". Siamo all'inizio del 1997, Nuccio è molto malato e capisce che non ce la farà a realizzare il sogno di arrivare al 2012, quando l'attività di riparatore di carrozze, avviata dal padre Giovanni nel 1912 e portata da lui a crescere fino a diventare una grande azienda, avrebbe doppiato la fatidica cifra dei cento anni. Bertone si spegnerà poco dopo, il 26 febbraio, all'età di 83 anni.

Qualche settimana più tardi sarà presentata al Salone di Ginevra la Sportut, uno stu-

dio per una fuoristrada compatta realizzata su meccanica dell'Alfa Romeo 145. È da allora, si può dire, che ha inizio la fase calante del suo piccolo-grande impero: un gruppo di aziende di progettazione e di produzione, diventato industria grazie alle sue doti imprenditoriali e alla sua determinazione fuori dal comune. Un mix di qualità sorprendenti, che lo ha portato a capire in anticipo i cambiamenti in atto nel mondo dell'auto e a indirizzare le sue intuizioni verso settori inesplorati fino a proporsi come produttore di auto a tutto campo. Doti rare, che però non l'hanno aiutato a percepire invece per tempo i rischi a cui sarebbero andati incontro i suoi familiari una volta prese in mano le redini delle sue aziende.

Lilli rispetterà la promessa portando il marchio Bertone al compimento del 100° anno di vita, ma il gruppo ci arriverà in condizioni così disastrose che due anni dopo (siamo a oggi) di tutto quello che Nuccio aveva costruito non rimane nulla. Tra le vicende giudiziarie che hanno coinvolto madre e figlie sulla gestione delle aziende, la ricerca vana di nuovi partner industriali, la perdita di contratti ventennali come quello con Opel, il flop di iniziative come lo scooter C1 BMW, la mancanza di nuovi contratti e, non ultima, la crisi delle carrozzerie indipendenti sostituite dai centri stile delle Case automobilistiche che hanno portato la costruzione di "fuoriserie" all'interno delle fabbriche, il futuro della Bertone era già molto a rischio. 



**100 anni di stile**

Altre immagini dall'interno del museo Bertone di Caprie. Qui a destra il faro dell'Alfa Romeo Giulietta SS del 1956 e sullo sfondo il frontale di una Lamborghini Miura. Qui sopra, la concept NSU Trapèze del 1973 su meccanica della Ro80, ma con richiami stilistici alla Stratos. In alto, la Corvette Nivola del 1990, con tetto asportabile. Dietro di lei, la Porsche Karisma del 1994 su base 911 Cabriolet e la Lancia Kajak del 1995, coupé su base K.

➔ Nuccio, infatti, prima di morire non era riuscito a trovare un valido successore che potesse proseguire la sua impresa senza troppi scossoni e, forse, non immaginava che i suoi familiari (la moglie Lilli, di 21 anni più giovane, e le due figlie Marie-Jeanne e Barbara, con la complicità dei rispettivi mariti) sarebbero arrivati alle vie giudiziarie per risolvere le loro divergenze. Ha preferito lasciare tutto in famiglia: a Lilli la maggioranza delle azioni della Carrozzerie Bertone, lo stabilimento dove avveniva la produzione delle auto (il restante alla famiglia di Nuccio), più la quota di minoranza della Stile Bertone (la società di progettazione e design) e il controllo di un altro paio di piccole società, mentre alle figlie è toccata la maggioranza della Stile Bertone (poi acquistata da Lilli). Probabilmente, con il senno di poi, l'errore più grande Nuccio lo ha compiuto quando, all'inizio degli anni 90, non ha voluto cede-

re una quota di minoranza dell'azienda alla General Motors, che aveva chiesto di entrare in società con lui.

La carrozzeria Bertone, che a metà anni 80 impiegava 2000 addetti e produceva 25.000 vetture e che nel 2002 aveva ancora una capacità produttiva di 70.000 auto, inizierà da lì a poco la sua discesa verso gli inferi. Prima con la perdita nel 2005 del contratto con la Opel (nel 2002 a Grugliasco si costruivano 150 Opel Astra Cabrio al giorno su due turni, circa 35.000 all'anno), quindi con la cattiva gestione e i primi screzi tra parenti.

### SI ARRIVA AI FERRI CORTI

Nel 2007, con 1300 dipendenti a libro paga, la Carrozzerie Bertone chiede l'amministrazione controllata per tenere a bada i creditori. Quindi, molto in sintesi, l'idea di madre e figlie di entrare in società con Gian Mario Rossignolo, ex AD di Lancia, fino a

che Lilli si rimangia tutto per trattare, senza coinvolgere la progenie, con il finanziere torinese Domenico Reviglio. Da qui il ricorso in tribunale, la bocciatura del piano e l'uscita di Marie-Jeanne e Barbara dalla gestione.

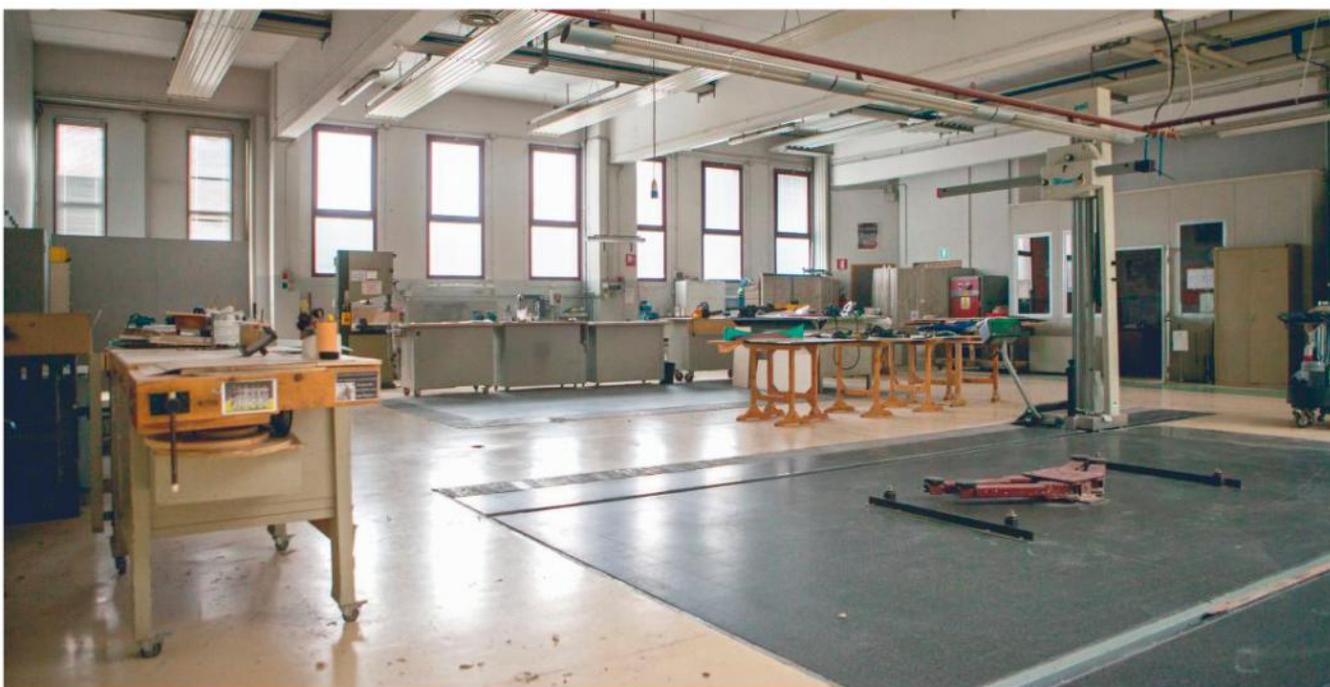
Nel 2009 il gruppo Fiat acquista la Carrozzerie Bertone di Grugliasco, lo stabilimento nel quale si costruivano le vetture, fulcro di tutta l'attività del marchio, dove oggi si producono le Maserati. Ma anche così i problemi continuano. "La Fiat ha ancora un debito aperto con noi: aveva promesso che lo avrebbe onorato in cinque anni..." ha detto a Ruoteclassiche Lilli Bertone, incontrata durante la nostra visita a Caprie, alle porte di Torino. La crisi di liquidità porta problemi a cascata. E un'azienda come la Stile Bertone, che fino a due anni fa era ancora in attività, nel novembre 2013 viene avviata alla procedura di liquidazione e il 4 luglio scorso fallisce.

Il 7 ottobre 2014 arriva il colpo di grazia: con un provvedimento dell'autorità giudiziaria, anche l'ultimo anello che legava il nome della società subisce la stessa sorte, il fallimento. Si tratta della Bertone 100, società creata da Lilli nel 2012 in comproprietà con il giovane amministratore delegato Marco Filippo, nella quale erano confluiti il marchio e le vetture del museo Bertone. Un'ottan-



### Pronti per ripartire

Un reparto della struttura di Caprie (sotto) fermo da un anno. Le sale separate ad accesso controllato permettavano di lavorare su più concept contemporaneamente. Qui a fianco, uno dei due scantinati con le auto non esposte nel museo.





**Il museo non voluto**

Qui sopra, Lilli Bertone a fianco della Giulietta Sprint che le regalò il marito, ora esposta a Caprie. "Questo museo Nuccio non lo voleva fare: costava troppo. L'ho realizzato io quando lui è mancato" ci ha confidato Lilli. Qui a destra, una Lamborghini Countach del 1987 e una Lancia Stratos HF del 1975. In grande, in primo piano, la BMW Pikster del 1998.

una tina di auto, molte delle quali pezzi unici (un elenco delle più significative è nel box a lato), finite anch'esse nel pentolone fallimentare insieme a tutte le aziende di Bertone.

Con la differenza che sulla collezione oggi grava un vincolo dei Beni Culturali che ne vieta sia la dispersione sia la vendita all'estero. Venderle infatti non sarà facile per il curatore che le ha in carico. Come non sarà semplice per l'altro curatore vendere la Bertone Stile, l'azienda gioiello di Nuccio, costruita nel 1972 a Caprie, all'ingresso della Val di Susa, in modo da separare l'aspetto creativo e ingegneristico da quello produttivo dello stabilimento di Grugliasco. Come se non bastasse, sulla Bertone 100, che detiene anche la proprietà del marchio Bertone, grava un pegno che copre in parte la proprietà dell'azienda (museo più marchio). Di fatto la Stile Bertone di Caprie è chiusa da un anno, così come il museo, alloggiato al suo interno. Con l'aggravante che alcune delle auto esposte non appartengono alla società che gestisce il museo, ma alla Stile. Insomma, una bella complicazione.

### ABBONDANO LE CONCEPT

Ma che cosa potranno comprare i potenziali acquirenti? In che condizioni sono le auto e la struttura della Bertone Stile? Lo vedete in queste immagini: Ruoteclassiche è riuscita a entrare nei locali dell'azienda e a fotografare le condizioni interne e del museo, come sono oggi. Più che di azienda fantasma si potrebbe parlare di effetto Chernobyl: tutto è in ordine, pulito, curato, come se le foto fossero state scattate durante un weekend. Anche l'erba che circonda la struttura è tagliata di fresco. Per non parlare dei reparti, con i pavimenti tirati a lucido, i tavoli da lavoro puliti e gli attrezzi funzionanti e pronti per l'uso. Il tutto avvolto in un silenzio spettrale, per certi versi inquietante. In una settimana, infatti, lo stabilimento potrebbe tornare in attività. "Qui è tutto in ordine perché aspetto che mi diano il permesso per ripartire" sostiene l'irriducibile Lilli. A mantenerlo così ci pensa un addetto alla sicurezza tuttofare che è consigliabile non contraddire e che ha in cura anche le auto del museo. Ogni sei mesi le mette in moto, ogni due settimane le spolvera; ma da una prima analisi superficiale nessuna sarebbe in grado di sostenere un viaggio. Molte di loro sono funzionanti (altre sono semplici maquette), ma con i limiti che tutti i mezzi fermi da anni evidenziano. E che probabilmente mostravano già al momento della nascita: per realizzare i prototipi venivano infatti acquistate vetture di serie usatissime, già malandate, con un'infinità di chilometri sulle spalle, sulle quali poi venivano realizzate le nuove carrozzerie. L'im-

portante era che i motori potessero funzionare per quel tanto che serviva a spostare l'auto su una pedana o nel giardino di Caprie per le sessioni fotografiche. Tra questi prototipi spiccano la Porsche Karisma del 1994, su base 911; la Lamborghini Genesis del 1988, monovolume con motore V12; la Ferrari 308 GT Rainbow del 1976, coupé trasformabile in spider; la Citroën Camargue del 1972, sportiva in chiave Stratos su base GS e molte altre ancora, tra cui la Nuccio, la concept creata per il centenario Bertone, ispirata alla Stratos Zero e ad altre concept storiche del "Signor B" dello stile.

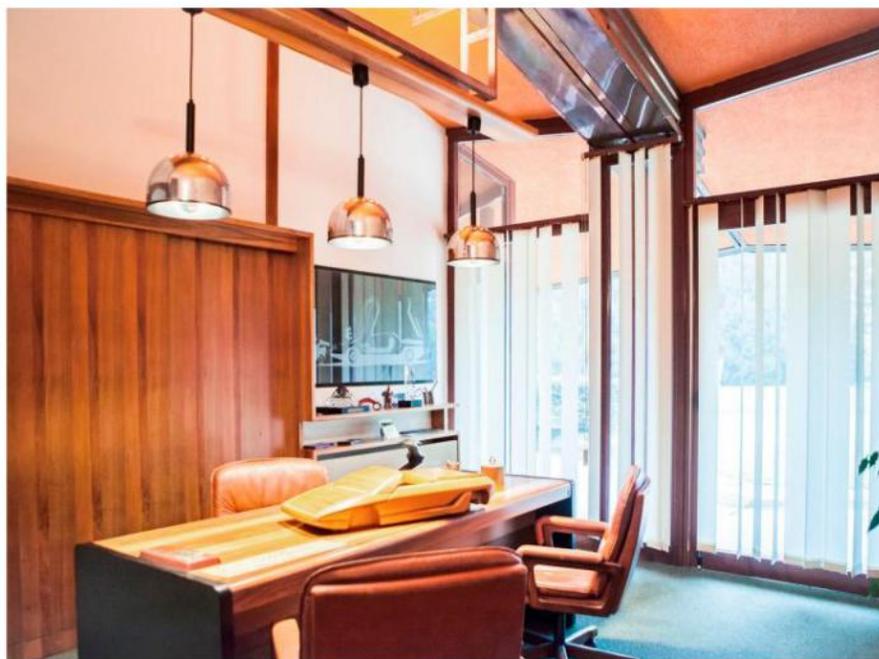
Non ci sono i pezzi da novanta, venduti in un'asta a Villa d'Este nel 2011 (Stratos Zero del 1970, Lamborghini Marzal del 1967, Athon del 1980 e Bravo del 1974, Chevrolet Testudo del 1963, Lancia Sibilo del 1978). Restano tuttavia altre vetture interessanti. Tra queste una Lamborghini Miura e una Countach, una Lancia Stratos stradale, un'Alfa Romeo Giulietta SS 1956, una Montreal, una Giulietta Sprint e una serie di altri prototipi che potrebbero fare la felicità di ogni collezionista, ma che offerti in così grande quantità rischierebbero di inflazionare il mercato. Non sempre le concept car godono infatti di grande attrazione.

### L'ufficio di Nuccio

Piccolo, raccolto e molto elegante, era il rifugio di Nuccio quando si recava a Caprie. Spesso lo faceva di domenica, quando la struttura era chiusa, per meditare in solitudine sui nuovi progetti in lavorazione. Ancora oggi è tenuto come lo ha lasciato l'ultima volta.

### ALCUNI "GIOIELLI" IN VENDITA

Marca	Modello	Anno	Status
Alfa Romeo	Giulietta Sprint	1954	produzione
	2600 Sprint	1961	produzione
	Montreal	1970	produzione
	Bella	1999	prototipo
Aston Martin	Jet 2	2004	prototipo
Autobianchi	Runabout	1969	prototipo
Bertone	Zer	1994	prototipo
	Blitz	1992	maquette
	Slim	2000	prototipo
	Birusa	2003	prototipo
BMW	Barchetta Fiat 500	1948	prototipo
	Pickster	1998	prototipo
	C1	1999	produzione
Chevrolet	Ramarro	1984	prototipo
Chrysler	Shake	1970	prototipo
Citroën	Zabrus	1986	prototipo
	Camargue	1972	prototipo
Ferrari	308 GT Rainbow	1976	prototipo
	308 GT4	1978	produzione
Fiat	X1/9	1977	produzione
	Rush	1992	prototipo
Jaguar	Ascot Coupé	1977	prototipo
Iso Rivolta	Grifo	1963	produzione
Lamborghini	Espada	1968	produzione
	Miura S	1968	produzione
	Countach	1987	produzione
Lancia	Kajak	1995	prototipo
	Stratos HF	1975	produzione
Lotus	Emotion	1991	maquette
Mini	Cooper S GP JCW	2006	prototipo
NSU	Trapèze	1973	prototipo
Opel	Slalom	1996	prototipo
Porsche	Karisma	1994	prototipo
Volvo	780 Coupé	1990	produzione





PORTS

IN C

OOD

THE MINI STORY

# CAMPO BASE A MONACO

Per l'inaugurazione della mostra dedicata alla Mini nella casa della BMW gli invitati hanno dormito in tende montate nelle sale espositive. La storia della vettura nata nel 1959 da un'intuizione geniale di Alec Issigonis è ripercorsa attraverso una trentina di esemplari di serie e derivati. Un viaggio nel costume di oltre mezzo secolo della nostra società

Testo e foto di Massimo Delbò

**D**ormire in tenda all'interno del museo di una delle più blasonate Case automobilistiche? Senza dubbio è la proposta "turistica" che ogni appassionato di motori sogna di ricevere. E questa è stata l'iniziativa divertente con la quale gli uomini della BMW hanno voluto inaugurare l'esposizione The Mini Story, allestita nel museo di casa. Era la prima volta che il marchio Mini veniva ospitato nella splendida struttura espositiva di Monaco di Baviera.

A fare da cicerone agli invitati Anders Warming, responsabile della Mini Design nonché estimatore di vetture d'epoca (possiede una Cooper S del 1968). Il designer ha illustrato partendo dai primi progetti di Alec Issigonis la genialità dell'idea Mini, la vettura che ha rivoluzionato il concetto di utilitaria, perfetto connubio tra innovazione meccanica e rivoluzione stilistica. Soffermandosi davanti a due Mini del 1959, un'Austin (totalmente restaurata nel 2013) e una Morris (in perfette condizioni di originalità, visto che ha sempre vissuto presso il British Motor Industry Heritage Trust, che l'ha gentilmente prestata per l'occasione) Warming ha spiegato l'evoluzione del progetto di Issigonis. Indicando poi le Mi-

ni moderne, da lui stesso disegnate, ha evidenziato la continuità stilistica con il modello originario del 1959.

## FENOMENO CULTURALE

L'esposizione è articolata lungo un percorso ad anello dove le diverse aree dedicate specificamente alla Mini sono collegate da "corridoi" che ripercorrono la storia del design industriale degli ultimi cinquant'anni. Del resto la Mini ha travalicato subito lo status di vettura utilitaria per divenire un'icona della società, testimone dei cambiamenti culturali che nei decenni si sono succeduti. Ed ecco quindi la Mini realizzata dallo stilista inglese Paul Smith utilizzando le sue linee sgargianti e geometriche. A fare da cornice, gli abiti della swinging London degli anni 60. E poi la Mini cromata usata da David Bowie per il video di Starman, nel 1972.

Non poteva ovviamente mancare la Mini "sezionata", esposta nei Saloni per mostrare le sue peculiarità meccaniche. Con l'occhio moderno spaventano gli spessori davvero esigui dei lamierati, ma all'epoca era la norma in quanto il concetto di sicurezza passiva doveva ancora prender corpo. "In effetti non credo che una Mini storica sia mai stata sottoposta a un crash test", afferma sorridendo Andreas Braun, il curatore della mostra. Appassionato di storia dell'arte (ha ➔

**Arancia meccanica**

La sala delle Mini "speciali" (a destra): ben visibile in fondo la Outspan, la gigantesca arancia su base Mini commissionata a scopi promozionali. Solo sei gli esemplari allestiti. Alla sua destra, una Morris Countryman e una Riley Elf.



↳ studiato a Firenze e per alcuni anni ha operato come guida turistica nelle più importanti città italiane), ha spiegato i temi salienti e l'idea di fondo di questa rassegna.

“Non si è mai vista prima un'esposizione di questo tipo legata alla Mini e alla sua storia. Non è solo la vettura a essere mostrata, ma anche il tessuto sociale che l'ha vista protagonista. Quando nacque la Mini, le gonne erano sotto il ginocchio, i ragazzi nel tempo libero indossavano la cravatta e quelli che sarebbero diventati i Beatles erano sconosciuti teenager. Nella rivoluzione culturale del decennio successivo, quest'auto ha continuato a incontrare i favori delle nuove generazioni in virtù del suo progetto all'avanguardia”. Sono circa 30 le

Mini classiche esposte, in una ventina di aree tematiche. Una di queste è dedicata alle Mini speciali, custom o derivate, più o meno ufficiali. Accanto alla simpatica Mini Countryman e alla rara Riley Elf, sono le “trasformate” vere e proprie a far volare la fantasia.

Ad attirare l'attenzione un curioso camper su base Mini Van: si tratta del Wildgoose Brent Super Veb, allestito in circa 60 unità dal 1963 al 1968. Costava 998 sterline, il doppio della Mini Van da cui derivava, e nei 4,11 metri di lunghezza offriva 4 posti letto, una cucinetta con due fuochi, il lavandino e alcuni armadietti. Non meno interessante la Mini Outspan, costruita in 6 esemplari tra il 1972 e il 1974. La genesi di questo veicolo si deve a un consorzio di

produttori d'arance del Sudafrica (Outspan, appunto) che commissionò alla Brian Waite Enterprise Ltd (nell'East Sussex) un veicolo promozionale. Utilizzando meccanica Mini e un telaio con un passo di appena 1,2 metri, venne realizzata un'enorme arancia in vetroresina, perfetta per il tipo di mansione assegnata: girare nei centri commerciali. Il successo di questo veicolo fu notevole, al punto da venir riprodotto come modellino in scala; un esemplare viene ancora impiegato per lo scopo originario.

Non poteva mancare poi la Mini Moke, in rappresentanza di una delle derivate più amate e prodotte. Nata nel 1964 su richiesta dell'esercito come veicolo leggero (meno di 600 kg) idoneo a essere aviotrasportato, la Moke in re-



“Non si è mai vista prima un’esposizione di questo tipo legata alla Mini e alla sua storia” dice Andreas Braun, il curatore della mostra che sarà aperta sino a fine gennaio



altà non ebbe fortuna in divisa: non adatta al fuori strada impegnativo perché troppo bassa da terra e priva della trazione integrale, ha fatto invece fortuna come veicolo per il tempo libero, diventando immediatamente la perfetta auto da... spiaggia.

Un'altra sezione è dedicata alle Mini da competizione. In rappresentanza di tutte, la "LBL 6D", ossia la Morris Mini Cooper S del 1966 trionfatrice al Rally di Montecarlo nel 1967 con l'equipaggio Rauno Aaltonen-Henry Liddon. L'ultima sala ospita i prototipi e gli studi di stile della Mini contemporanea. La mostra The Mini Story, inaugurata il 27 novembre presso il BMW Museum ([www.bmw-welt.com/en/](http://www.bmw-welt.com/en/)), rimarrà aperta fino al 31 gennaio 2016. **R**



#### Camper e concept car

Tra le chicche, la Mini "sezionata" (sopra) e il camper Wildgoose Brent Super Veb (a sinistra), allestito dal 1963 al 1968 in circa 60 esemplari. Il tetto a pantografo consente un'altezza interna di circa 1,80 metri. Sotto, i prototipi ACV30 (rosso) e Spiritual (blu), entrambi presentati nel 1997.



**POLIZZE STORICHE**

# TUTTO CAMBIA PERCHÉ NULLA CAMBIA

Ventenni al palo anche per la fine delle tariffe agevolate nella RC Auto? Con tutta probabilità la risposta è no. Le Compagnie, già da tempo, hanno adottato le contromisure per evitare di coprire auto che non sono giudicabili né come storiche né come veicoli dal futuro collezionistico. Difficilmente la situazione cambierà, a meno che la scarsa redditività del comparto induca le assicurazioni al fuggi-fuggi

Testo di **Marco Di Pietro**

**L**a grande attesa. In questi ultimi giorni dell'anno le compagnie d'assicurazione sembrano un nugolo di ciclisti in surplace: pronti a balzare in avanti non appena qualcuno accenna allo scatto finale in vista dell'arrivo. Il motivo di tanta attesa è semplice: il disegno di legge del Decreto Stabilità del Governo Renzi, ancora in via di approvazione al momento di andare in stampa, le ha letteralmente spiazzate. Di fatto le auto con età compresa tra i 20 e i 30 anni non sono più considerate storiche, tranne (forse) poche e rare eccezioni. Peraltro ancora da stabilire.

Le assicurazioni sono abitate, da sempre, a fare gioco di squadra: sia chiaro, non stiamo parlando del famigerato "cartello" di cui ogni tanto vengono accusate, soprattutto dalle associazioni dei consumatori, ce ne guardiamo bene. In questo caso si tratta di agire di rimessa: se qualche Compagnia si muove, è altamente probabile che tutte le altre seguano compatte. Il business delle polizze per auto storiche è diventato, nel volgere di pochi anni, un settore importante, perlomeno in termini di volumi: sono, si stima, circa 4 milioni le auto d'epoca, quelle storiche, le youngtimer e quelle definite semplicemente troppo vecchie per poter essere considerate un usato normale che, quindi, potrebbero aspirare a una polizza a tariffa agevolata. E almeno 300.000 le auto che effettivamente hanno un contratto di copertura di responsabilità civile a prezzo scontato per il solo fatto di essere considerate come minimo "anziane". Business grande, ma poco redditizio. E ad altissimo rischio, a sentire i pareri delle aziende.



"Le Compagnie le storiche non le vogliono assicurare", racconta a Ruoteclassiche, senza troppi giri di parole, Mara Amisano, titolare di AssiService, broker piemontese assai noto nell'ambiente dei collezionisti perché tra i primi e tra i più specializzati nell'offrire polizze per auto da amatore e operante come intermediario assicurativo per conto di parecchie società. Il rischio di assicurare un'auto storica è che poi questa venga utilizzata come auto normale di tutti i giorni. Però, è assai meno sicura: le statistiche del Centro Studi dell'Acì sostengono che se un'auto ha più di dieci anni, il rischio di incidente mortale è più che doppio rispetto a quello che si corre quando si è alla guida di un'auto nuova. Figuriamoci se l'auto ha vent'anni e non è in stato di conservazione o restauro ottimale (come invece avviene per chi le auto le ama e le colleziona) e, magari, non è stata nemmeno sottoposta a revisione periodica. Il rischio di trovarsi a gestire decine di migliaia di rimborsi per danni, piccoli o grandi, dicono le statistiche delle Compagnie, è decisamente elevato. Al punto che il gioco non vale la candela (a parer loro).

La mossa del premier Renzi, quindi, potrebbe offrire una comoda via d'uscita alle assicurazioni, per defilarsi dal settore. Un ramo dove ormai quasi tutti sono entrati, sebbene "oborto collo" (sempre per la "legge del branco" di cui sopra: ci sono gli altri, devo esserci anch'io...).

**TUTTO IMMUTATO**

E invece no, come ci spiega Mara Amisano: "Tutto continuerà come prima, perché sono i vincoli a bloccare le auto che non possono essere ritenute storiche e quindi non sono assicurabili con polizze speciali". Semplicemente questi vincoli diventeranno più stringenti e probabilmente più efficaci. "Sono le major company a dettare le regole, e tutte le altre Compagnie si adeguano - prosegue la broker - per ora nulla è stato deciso in merito, anche perché i filtri sono già piuttosto efficaci. Per esempio, il cliente non deve possedere l'auto storica come unica vettura assicurata". Con le banche dati condivise tra le Compagnie, è estremamente facile sapere se l'intestatario di un'auto storica ha un'altra auto, non d'epoca,

## ↓ SARA VINTAGE

### “OCCORREREBBERO REGOLE CHIARE”



**Massimo D'Alfonso** è direttore Auto di Sara Assicurazioni, la Compagnia ufficiale dell'Automobile Club d'Italia che propone ai collezionisti la polizza Sara Vintage. “La Legge di Stabilità porta a uno stravolgimento del comparto delle auto storiche, perché rappresenta una discontinuità di normativa: le auto dai 20 ai 30 anni d'età di fatto non sono più considerabili come storiche”, sostiene il manager della Compagnia. Anche se Sara Assicurazioni si trova in una situazione differente, pur in mancanza di una normativa consolidata: “Per noi non si tratta di un grande scossone - prosegue D'Alfonso - perché siamo agevolati dalla Lista Chiusa proposta dall'AcI, che identifica 340 modelli di auto con età compresa tra i 20 e i 39 anni che per AcI sono considerabili senz'alcun dubbio storici. A essa ci siamo riferiti, come linea guida, per la identificazione dei veicoli per i quali è consentita la stipula di polizze Sara Vintage. Altre Compagnie, invece, potrebbero trovarsi in una situazione di non linearità con la normativa attuale, e quindi potrebbero essere costrette a rivedere completamente le proprie policy”. Queste differenze sono il punto centrale del problema, secondo D'Alfonso: “Se manca una normativa chiara, se non ci sono regole comuni, il mercato è spinto a definire regole e controlli disomogenei. L'AcI ha tentato di fare chiarezza nel settore, proprio a partire dalla Lista

Chiusa di modelli storici. Come Compagnia, abbiamo adottato solo parte di questa lista, per motivi assolutamente oggettivi. Per esempio, la Fiat Panda ha sicuramente portato più innovazioni nel mondo dell'auto, ma i volumi di produzione, nonché le evidenze di sinistrosità, non consentono, al momento, di annoverarla tra le storiche. Naturalmente, al compimento del quarantesimo anno, acquisirà di diritto la patente di storicità, come qualsiasi altro modello di pari età”.

D'Alfonso ammette che il business delle assicurazioni storiche è importante e in crescita, anche se a bassa redditività: “Così come il mercato delle polizze RCA è diventato sostenibile, perché non produce più le perdite che si registravano tempo fa, tanto è vero che le tariffe stanno scendendo, anche quello delle polizze storiche produce reddito, ma è comunque modesto, perché se è vero che l'utilizzo sporadico produce un basso tasso d'incidentalità, gli sconti elevati rispetto alle polizze tradizionali portano a un equilibrio appena sufficiente nel rapporto tra ricavi e costi dei sinistri”.

Da ultimo, D'Alfonso pone l'accento sull'utilizzo improprio delle auto che godono di tariffe assicurative agevolate: “Abbiamo notato quante vetture con polizze speciali siano state dotate di impianto a gas, il che fa supporre un utilizzo tutt'altro che sporadico. Come Compagnia non consentiamo l'accesso alle condizioni della SaraVintage in caso di aggiunta di un impianto a GPL. Ma su questo la normativa non chiarisce”.

## ↓ REALE MUTUA

### “NESSUNA VARIAZIONE ALL'ORIZZONTE (PER IL MOMENTO)”



**Il direttore del Ramo Auto** di Reale Mutua Elio Pelenc spiega, rispondendo a sei domande di Ruoteclassiche, la strategia commerciale della Compagnia torinese, tra le più attive nel settore delle polizze per le storiche. Le polizze vengono stipulate sulla base di precise regole contrattuali: quelle più interessanti riguardano la suddivisione in tre “famiglie” delle auto da collezione: le “auto d'epoca”, che sono quelle definite dall'articolo 60 del Codice della Strada, le ultratrentenni e le ventenni. Per le prime due categorie, Reale Mutua ha ideato la polizza speciale “AutoStorica”, per la terza sono semplicemente previsti sconti del 30% sulle tariffe di riferimento della RCA.

*Quali limiti anagrafici pone la vostra Compagnia per la concessione di tariffe RCA agevolate?*

“È prevista una riduzione del 30% della tariffa di riferimento per le autovetture e i motocicli immatricolati da oltre 20 anni. Sono inoltre previste una tariffa e un prodotto dedicato (AutoStorica Reale) per i veicoli d'epoca come definiti dall'art. 60 del Codice della Strada e per quelli immatricolati da almeno 30 anni”.

*Quali vetture considerate storiche e quindi agevolabili in termini di tariffe assicurative, a prescindere dall'età?*

“I veicoli d'epoca come definiti dall'art. 60 del Codice della Strada”.

*Quali vincoli ponete per l'attestazione di storicità?*

“Per le autovetture e i motocicli immatricolati da oltre 20 anni viene richiesto un attestato di ‘datazione e storicità’ o il ‘certificato di

rilevanza storica o collezionistica’. Per le autovetture e i motocicli immatricolati da oltre 30 anni e che accedono al prodotto (e alla tariffa) ‘Autostorica Reale’ viene richiesta l'iscrizione a pubblici registri (Asi, Storico Lancia, Fiat Italiano, Alfa Romeo e Storico FMI) unitamente al ‘Certificato di rilevanza storica e collezionistica’ e/o il ‘Certificato d'identità’”.

*Alla luce delle modifiche imposte dalla Legge di Stabilità, cambierà qualcosa nei regolamenti delle vostre polizze per auto storiche?*

“Non riteniamo, al momento, di apportare modifiche alle nostre regole di acquisizione dei veicoli storici”.

*Ritenete il mercato delle polizze per auto storiche un buon business?*

“Il business delle auto storiche deve essere posto in funzione non tanto dell'entità della raccolta premi, che resta comunque di entità modesta visto il livello tariffario previsto per tali veicoli, quanto a fornire un servizio completo a clienti che hanno la passione per tale particolare segmento di mercato e che, ragionevolmente, possono dare buone opportunità di sviluppo”.

*Prevedete che il cambiamento delle regole porterà a una progressiva rarefazione delle polizze specifiche per auto storiche, cioè pensate che alcune Compagnie usciranno dal business?*

“Riteniamo che eventuali uscite dal business possano essere conseguenti più ad aspetti di redditività del settore (il confine tra veicoli veramente storici e veicoli semplicemente ‘vecchi’ e di utilizzo corrente è comunque sempre sottile) piuttosto che conseguenti al cambiamento delle regole”.

“Nessuna Compagnia è obbligata a proporre una polizza per auto storiche, il dovere di legge è fornire l’RC Auto, ma non a tariffe agevolate in base all’età”



che si suppone utilizzi con maggiore frequenza. “Poi ci sono altri vincoli: l’età dell’auto, che già oggi è allineata per quasi tutte le compagnie sul limite minimo dei 25 anni, con poche eccezioni, da valutare singolarmente o sulla base di accordi specifici con club e associazioni che abbassano la soglia ai 20 anni. Sono scelte dettate dall’esperienza e anche dal buon senso” - afferma Mara Amisano.

### STORICITÀ A 35 ANNI

Ci sono Compagnie che già da tempo hanno elevato il limite ai 35 anni, un’età ritenuta congrua per discriminare le auto vecchie da quelle d’epoca perché dopo tale periodo una vettura necessita senz’altro di costose operazioni di ripristino o di restauro, che renderebbero antieconomica la scelta di utilizzare un’auto di tale età semplicemente perché ha un’agevolazione assicurativa. Un’ulteriore tutela da parte delle compagnie d’assicurazione è la “patente di storicità” ormai quasi universalmente richiesta. Che ha tre gradi di “discrezionalità” via via più stringente, se prendiamo in considerazione i dettami dell’Asi: l’Attestato di Storicità (che ormai molte Compagnie non ritengono sufficiente), il Certificato di Rilevanza Storica (quasi da tutti accettato come documento comprovante l’effettiva opportunità a concedere la polizza agevolata) e l’Omologazione (quest’ultima richiesta soltanto da alcune assicurazioni più restrittive).

### NESSUN OBBLIGO DI SCONTO

Poi ci sono le cosiddette liste chiuse, che tanto non piacciono all’Asi (probabilmente perché, finora, non ha voluto privarsi di una massa imponente di potenziali soci, ma i cui piani potrebbero essere sconvolti dalla mossa del premier) e che, viceversa, invece trovano in Acì Storico un fervente sostenitore. In ogni caso, si può discutere sui modelli da accettare e quelli da scartare, comunque sia una limitazione va fatta: e le Compagnie hanno chiaro da tempo come limitare i danni (sempre ammesso che di danni si tratti...).

Anche perché, come ricorda Mara Amisano, “nessuna Compagnia è obbligata a proporre una polizza al cliente che vuole assicurare un’auto storica. I doveri di legge, infatti, riguardano soltanto l’obbligatorietà a fornire una copertura di Responsabilità Ci-

## LA PROVA PRATICA

# PREZZI BASSI, MA SOLO CON IL CLUB

**Per completare l’inchiesta**, abbiamo simulato, con l’aiuto di un broker assicurativo, l’acquisto di una polizza per auto con età compresa tra i 20 e i 30 anni. Tentare di ottenere da soli un preventivo, per esempio utilizzando i comparatori online, è pressoché impossibile. Abbiamo effettuato numerosi tentativi, ma sono stati tutti “bloccati” già sulle domande iniziali. Il primo filtro è costituito dalla targa: probabilmente accade che, quando si indica un numero di registrazione vecchio, oppure quello di un’auto ritargata, il sistema riconosce che si tratta di un’auto ultraventennale, e blocca la prosecuzione del preventivo, rimandando l’invio di una email nella quale inserire i propri dati per essere contattato direttamente da un agente o da un operatore della compagnia d’assicurazioni. Si tratta evidentemente di un sistema che le Compagnie adottano per filtrare i clienti e per accertarsi “di persona” dell’effettivo utilizzo amatoriale dell’auto. Un atteggiamento giustificabile, visto il gran numero di “utilizzi impropri” denunciati dalle assicurazioni. Con l’aiuto del broker siamo riusciti ad “aggirare” gli ostacoli e a ottenere quattro preventivi, validi per tutte le auto che abbiamo simulato di possedere (Alfa Romeo 75 1.8 Turbo, Lancia Thema Turbo i.e., Mercedes 190 E 2.5 16 Evoluzione, BMW M3 Serie E30, Ferrari 348 TB: tutti modelli prodotti nella seconda metà degli anni Ottanta o nei primi anni Novanta). Per tutte, le tariffe si sono rivelate identiche, con leggere variazioni (per esempio Unipolsai chiede di indicare la classe di merito (che si desume dall’attestato di rischio di un’altra polizza intestata al possessore dell’auto: in questo modo si può accertare che l’auto storica non sarà l’unica vettura posseduta dal nucleo familiare, quindi si potrebbe desumere che verrà utilizzata a scopo amatoriale). Per ottenere una polizza a tariffa scontata, occorre in tutti i casi un’attestazione di iscrizione a un club (federato all’Asi, oppure a un registro di marca, oppure Acì Storico), tranne nel caso di Helvetia, che richiede una generica iscrizione a un club amatoriale, non necessariamente “ufficiale”. Viene richiesta per le vetture di queste età (in particolare per quelle tra 20 e 25 anni) anche una certificazione di storicità, come per esempio il Certificato di Rilevanza Storica dell’Asi. Sarà Vintage, invece, basa l’opportunità di ottenere la polizza agevolata sulla presenza del modello nella Lista Chiusa dell’Acì. I limiti di guida variano, anche se tutte le Compagnie impongono la cosiddetta “guida esperta” (il conducente deve avere non meno di 25 o 26 anni): alcune polizze prevedono che i nomi dei guidatori abilitati siano riportati sul contratto.

### POLIZZE AUTOSTORICHE A CONFRONTO: I PREZZI PER LE “VENTENNI”

Unipolsai	Helvetia	Sara	Allianz
218/245 euro	195 euro	180/200 euro	400/480 euro

**Note:** I prezzi indicati comprendono le tasse.

La tariffa Unipolsai è per una classe di merito 1, per la classe d’ingresso (la 14<sup>a</sup>) l’importo è di 258 euro. Tutte le Compagnie prevedono un limite minimo dell’età dei guidatori (25-26 anni).

Alcune Compagnie limitano la guida a 1 o 2 conducenti, identificati nella polizza. Le tariffe indicate sono state rilevate a Milano.

vile, ma non certo a tariffe scontate in base all’età. Per giunta, le polizze di RCA normali sono in flessione, in media del 10-12%.

Resterebbe da valutare l’utilizzo della tecnologia a supporto delle compagnie assicuratrici. Come per esempio il telecontrollo mediante la “scatola nera” sull’effettivo uti-

lizzo dell’auto. Anche se i vincoli tecnici sono piuttosto rilevanti: per esempio, le auto di una certa età non dispongono certo di sistemi di diagnosi OBD, cui solitamente si “attaccano” le scatole nere. Ma se è soltanto un problema di tecnologia, in qualche maniera si potrà superarlo. **R**



REGIONE  
PIEMONTE



AUTOMOBILE CLUB  
TORINO



CITTÀ DI TORINO

# AUTOMOTORETRO®

33° Salone Internazionale

Torino - Lingotto Fiere

13 • 14 • 15 febbraio 2015



essesepi.com

**TORINO 2015**  
CAPITALE EUROPEA DELLO SPORT

Con il Patrocinio di



CAMERA DI COMMERCIO  
INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA  
DI TORINO



In contemporanea



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

GLI ANNI COL "CINQUE"

# A METÀ DECENNIO

Sarà un caso, ma il giro di boa di ogni decade è segnato da auto importanti. La 600, che motorizza l'Italia, giunge nel '55, così come la DS, la rivoluzionaria berlina Citroën. Dieci anni dopo è il turno della Fulvia Coupé, della Renault 16 e dell'Alfa GTA. Il 1975 vede la nascita della BMW Serie 3. Chiudiamo con la Fiat Croma e la Y10, entrambe del 1985

Testo di **Alessandro Barteletti**

## 1955



### Campione del mondo F.1

Juan Manuel Fangio (Mercedes)

Scudetto Serie A - Milan

Vincitore del Festival di Sanremo

C. Villa, T. Pane (Buongiorno tristezza)

Stipendio operaio - 40.000 lire

Costo giornale - 25 lire

Tazzina caffè - 40 lire

Pane (1 kg) - 150 lire

Benzina - 138 lire/litro

**VIENE INAUGURATA** la prima metropolitana italiana a Roma e varato il piano decennale di costruzione delle autostrade in Italia. Mike Bongiorno presenta la prima puntata del quiz televisivo "Lascia o raddoppia?" mentre a Los Angeles apre il parco di divertimenti Disneyland. Christopher Cockerell, inventore dell'hovercraft, compie la traversata della Manica alla velocità di 60 km/h con un prototipo da lui costruito. La 24 Ore di Le Mans viene funestata dall'incidente di Pierre Levegh: la sua Mercedes falcia il pubblico e uccide 84 persone. Nasce l'Autobianchi,

la Sony lancia sul mercato la prima radiolina portatile, negli Usa viene venduto il primo forno a microonde. Rosa Parks, sarta 42enne di colore, occupa un posto per bianchi su un autobus di Montgomery, e si rifiuta di cederlo. Nascono i geni dell'informatica Steve Jobs e Bill Gates, gli attori Kevin Costner, Bruce Willis, Willem Dafoe, Whoopi Goldberg, i cantanti Pino Daniele e Zucchero, gli sportivi Alain Prost, Bruno Conti, Michel Platini. Muoiono lo scienziato Albert Einstein, lo scrittore Thomas Mann e, a bordo della sua Porsche 550 RS, l'attore James Dean.



### Mercedes-Benz 190 SL

Debutta al Salone di Ginevra la tedesca voluta da Max Hoffman, geniale importatore americano del marchio di Stoccarda, il quale aveva chiesto una versione economica e spider della coupé 300 SL. La linea incanta, le prestazioni del motore 1900 (105 CV) invece deludono.

### Fiat 600

La presentazione avviene al Salone di Ginevra e al lancio costa 590.000 lire: è l'auto che mette l'Italia su ruote, diventando il simbolo del boom economico nel nostro Paese. Il progetto è di Dante Giacosa e prevede un 4 cilindri di 21,5 CV posteriore. Compresi quelli su licenza, gli esemplari costruiti saranno quasi 5 milioni.



### Citroën DS

Svelata al Salone di Parigi, la DS fa subito scalpore per la sua natura rivoluzionaria, tanto nello stile (la linea è dell'italiano Flaminio Bertoni) quanto nelle soluzioni tecniche (per esempio il sistema idraulico che aziona le sospensioni idropneumatiche). La produzione finirà nel 1975 dopo circa mezzo milione di esemplari.



### DEBUTTANO ANCHE...

- Alfa Romeo Giulietta
- Alpine Renault A106
- Glas Goggomobil
- Jaguar 2.4 Litre
- MG A
- Peugeot 403
- Rolls Royce Silver Cloud
- Simca Vedette
- Sunbeam Rapier
- Triumph TR3
- Volkswagen Karmann Ghia

### Alfa Romeo Giulietta Spider Lancia Aurelia Spider

Debuttano due tra le più classiche spider italiane; la forte somiglianza rivela per entrambe la mano di Pinin Farina. Diverse invece l'indole e la meccanica: la Giulietta (4 cilindri di 1,3 litri) è destinata a un pubblico sportivo; l'Aurelia (V6 di 2,5 litri) si rivolge invece a una clientela più esclusiva.



# 1965

Inizia l'incubo del Vietnam, nascono i The Doors e i Pink Floyd e De Sica vince l'Oscar



**Campione del mondo F.1** - Jim Clark (Lotus)

**Scudetto Serie A** - Inter

**Vincitore del Festival di Sanremo** - Bobby Solo e The Minstrels ("Se piangi se ridi")

**Stipendio operaio** - 86.000 lire

**Costo giornale** - 50 lire

**Tazzina caffè** - 60 lire

**Pane (1 kg)** - 170 lire

**Benzina** - 120 lire/litro

**APRE IL TRAFORO** del Monte Bianco, va in orbita Early Bird, il primo satellite commerciale per le telecomunicazioni, e la sonda Mariner 4 invia le prime foto ravvicinate di Marte. Viene assassinato Malcolm X, gli Usa inviano le prime truppe nel Vietnam del Sud, Charles de Gaulle diventa presidente della Repubblica francese. Arriva al cinema "Per Qualche dollaro in più" di Sergio Leone, Vittorio De Sica vince l'Oscar per "Ieri, oggi e domani", nascono i gruppi musicali The Doors e Pink Floyd ed esce l'album "Help!" dei Beatles. Il pugile Nino Benvenuti diventa campione del mondo dei pesi superwelter e Felice Gimondi vince il Tour de France. Nascono l'attore Robert Downey Jr, la cantante Björk, la scrittrice J. K. Rowling, il pilota Eddie Irvine e il calciatore Aldair. Muoiono lo statista Winston Churchill e l'architetto Le Corbusier.



### Lancia Fulvia Coupé

Presentata al Salone di Ginevra in versione 1200, sarà un grandissimo successo commerciale e sportivo.

Il grande pubblico l'apprezza per l'elegante linea di Piero Castagnero, mentre la trazione anteriore e la grande agilità contribuiranno a regalarle importanti successi nei rally.

### Fiat 850 Coupé e Spider

Le versioni sportive della 850 debuttano a marzo, al Salone di Ginevra: la coupé è disegnata e prodotta dalla Casa madre, la Spider da Bertone. Entrambe ereditano dalla berlina l'impostazione meccanica con motore posteriore ma qui il 4 cilindri di 843 cm<sup>3</sup> arriva a 47 cavalli. La velocità supera i 135 km/h.





### Renault 16

Svelata al pubblico a gennaio, in Costa Azzurra, è la prima berlina di questo segmento a due volumi; l'originale linea è studiata in funzione della massima abitabilità interna e della praticità, grazie al portellone e ai sedili posteriori ribaltabili. La meccanica è una "tutto avanti", con trazione anteriore e il 4 cilindri di 1470 cm<sup>3</sup> e 55 CV disposto longitudinalmente. Esce di produzione nel 1980 dopo oltre un milione e 845mila esemplari costruiti.

### ↓ DEBUTTANO ANCHE...

- Audi 72
- BMW 2000 C-CS
- Bristol 409
- Honda S600
- Innocenti Mini Minor
- Matra D Jet 5
- Mercedes-Benz 250 S-SE W108
- NSU 1000 TT - Typ 110
- Opel Kadett B
- Peugeot 204
- Porsche 912
- Renault 8 Gordini
- Rolls Royce Silver Shadow
- Shelby Mustang

### Alfa Romeo Giulia GTA

Carrozzeria alleggerita in alluminio, motore 1600 a doppia accensione, è la versione da corsa della Giulia Sprint GT, la coupé firmata da Bertone che aveva debuttato nel 1963. La GTA si afferma da subito come la macchina da battere nella categoria Turismo, contribuendo a consolidare la supremazia del binomio Alfa e Autodelta nelle corse e diventando la preferita dai piloti e dai preparatori di quegli anni.



1975

Atari lancia il primo videogioco domestico, il Concorde effettua il primo volo e nasce la Jolie



**Campione del mondo F.1** - Niki Lauda (Ferrari)

**Scudetto Serie A** - Juventus

**Vincitore del Festival di Sanremo** - Gilda ("Ragazza del sud")

**Stipendio operaio** - 154.000 lire

**Costo giornale** - 150 lire

**Tazzina caffè** - 120 lire

**Pane (1 kg)** - 450 lire

**Benzina** - 305 lire/litro

### BILL GATES FONDA LA MICROSOFT,

l'Atari lancia Pong, il primo videogioco domestico, e alla TV giapponese debutta il cartone animato del robot Goldrake (in Italia arriverà nel 1978). Finisce la guerra in Vietnam, scoppia quella civile in Libano. L'aereo di linea supersonico Concorde effettua il primo volo con passeggeri a bordo, a Genova va in disarmo il transatlantico Michelangelo. In Italia la maggiore età scende da 21 a 18 anni, viene istituito per la prima volta un divieto di fumo in ambienti pubblici e firmato il Trattato di Osimo che definisce i confini con la Jugoslavia. Giacomo Agostini vince il suo 15° e ultimo titolo mondiale motociclistico. Viene trasmessa l'ultima edizione di Canzonissima, Federico Fellini vince l'Oscar con *Amarcord*, Keith Jarrett esegue "The Köln Concert". I Ramones pubblicano il loro primo singolo, i Pink Floyd "Wish You Were Here", il loro nono album, e nascono i gruppi musicali Sex Pistols e Iron Maiden. Nascono anche le attrici Angelina Jolie, Charlize Theron, Kate Winslet, Mila Jovovich, la cantante Natalie Imbruglia e gli sportivi David Beckham, Juan Pablo Montoya, Tiger Woods. Viene ucciso il poeta, scrittore e regista Pier Paolo Pasolini e muore il dittatore spagnolo Francisco Franco.



### Autobianchi A112 Abarth (70 HP)

La piccola di Desio diventa ancora più cattiva e, dai 58 cavalli della prima versione, il 4 cilindri cresce a 1050 cm<sup>3</sup> e raggiunge ora i 70 cavalli (velocità massima 160 km/h). Si consolida così un mito apprezzato da molti automobilisti con velleità sportive ma anche da tanti piloti. Adeguandosi negli anni agli aggiornamenti dell'A112, uscirà dai listini nel 1986.



### BMW Serie 3

Il 1975 è l'anno del debutto della Serie 3. La prima generazione, identificata dalla sigla E21, nasce dalla matita di Paul Bracq (che però lasciò la Casa tedesca a fine '74). Al lancio è proposta con motori 1,6 (316)-1,8 (318)-2 litri (320 e 320i).



### ↓ DEBUTTANO ANCHE...

- Fiat 128 3P
- Jaguar XJS - XJ6-XJ12 Coupé
- Lotus Esprit
- Peugeot 604
- Porsche 924
- Renault 20
- Rolls Royce Camargue
- Simca 1307-1308

### Ferrari 308 GTB

Debutta al Salone di Parigi e di fatto è l'erede della Dino. La nuova Gran Turismo Berlinetta ha un motore V8 di 3 litri in posizione centrale e carrozzeria in vetroresina. Due anni più tardi (e circa 700 esemplari prodotti) si passerà all'acciaio e verrà introdotta la versione GTS con tetto rimovibile tipo Targa.

### Volkswagen Polo

La nuova utilitaria di Wolfsburg è parente strettissima dell'Audi 50, lanciata l'anno prima. Trazione anteriore, motore trasversale 900, linea e agilità ne fanno un'auto apprezzata dai giovani. Nel 1978 arriverà la 1.1, nel 1980 la 1.3 GT e nel 1981 debutterà la nuova generazione, con i tratti da piccola station wagon. Oggi è ancora in listino con la 5ª serie.



### Lancia Beta Montecarlo

Il progetto è pensato inizialmente per il marchio Fiat, ma a Ginevra la vettura viene presentata come Lancia. Caratterizzata dalla disposizione centrale-trasversale del motore, monta un 2 litri di 118 CV derivato dal 1800 della berlina che la spinge fino a 190 all'ora. La linea è di Pininfarina.



1985

Debutta Windows, viene firmato Schengen, si registra We Are the World, è individuato il Titanic



**Campione del mondo F.1** - Alain Prost (McLaren)

**Scudetto Serie A** - Verona

**Vincitore del Festival di Sanremo** - Ricchi e Poveri ("Se m'innamoro")

**Stipendio operaio** - 600.000 lire

**Costo giornale** - 650 lire

**Tazzina caffè** - 400 lire

**Pane (1 kg)** - 1200 lire

**Benzina** - 1329 lire/litro

**DEBUTTA AL CINEMA** "Ritorno al Futuro", nasce il videogioco Super Mario Bros, esce la prima striscia di Calvin & Hobbes e Microsoft lancia la prima versione di Windows. La fondazione Usa (United Support Artist) for Africa registra il singolo We Are the World, scritto da Michael Jackson e Lionel Richie, e i musicisti Bob Geldof e Midge Ure organizzano il Live Aid contro la fame in Etiopia, 16 ore di musica rock trasmesse via satellite dal Wembley Stadium di Londra e dal JFK di Filadelfia. I disordini prima della finale di Coppa dei Campioni, in Belgio, tra Juventus e Liverpool provocano un cedimento dello stadio dell'Heysel che causa 39 morti e oltre 600 feriti; 10.153 persone muoiono a seguito di un terremoto a Città del Messico. L'atleta sovietico Sergey Bubka è il primo uomo a superare la barriera dei 6 metri saltando con l'asta. Viene firmato il primo accordo di Schengen per eliminare i controlli alle frontiere comuni. La Groenlandia esce dalla Comunità europea. Quattro membri del Fronte per la liberazione della Palestina dirottano il transatlantico Achille Lauro. Una spedizione franco-americana individua il relitto del Titanic. Nascono gli sportivi Cristiano Ronaldo, Andrew Howe, Tania Cagnotto, Daniel Pedrosa, Casey Stoner. Muoiono il pittore Marc Chagall, lo scrittore Italo Calvino, il regista Orson Welles.



#### Autobianchi Y10

Erede della A112, è l'ultima vettura a fregiarsi del marchio Autobianchi. Svelata a Ginevra, si presenta come un'utilitaria d'élite, elegante nelle forme e negli allestimenti. La linea è caratterizzata dal taglio netto della coda e dal portellone verticale. Alle versioni base si affiancheranno anche la Turbo e - nel 1986 - la 4WD.



### Volvo 740-760 SW

Alla gamma della serie 700 nel 1985 si aggiungono anche le versioni station wagon della 740 e della più lussuosa 760, che incontreranno grande favore da parte del pubblico.

### Peugeot 309

Nasce sul pianale della 205, da cui eredita parte della componentistica. Pensata in origine come erede della Talbot Horizon, viene poi inserita nei listini della Casa del Leone.

### ↓ DEBUTTANO ANCHE...

- Fiat Uno Turbo
- Ford RS 200
- Ford Scorpio
- Lamborghini LM 002
- Porsche 944 Turbo
- Saab 9000
- Volkswagen Golf GTI 16V



### Fiat Croma

È la proposta Fiat sul pianale Tipo 4, la piattaforma comune su cui nascono anche la Lancia Thema, la Saab 9000 e - due anni più tardi - l'Alfa Romeo 164. Lo stile è curato da Giugiaro che ottiene anche un Cx molto contenuto (0,32) e contraddistingue l'ammiraglia Fiat adottando il portellone.

### Alfa Romeo 75

È l'ultima berlina del Biscione a trazione posteriore e l'ultima pensata, disegnata e costruita ad Arese. Ermanno Cressoni, responsabile del centro stile interno, la plasma intorno alla cellula abitativa della Giulietta. Settantacinque sono gli anni che l'Alfa compie nel 1985.



### ↓ #RUOTECLASSICHEANNIVERSARY

## SCEGLIETE VOI LE AUTO DI MILANO AUTOCLASSICA

In occasione della prossima edizione di Milano Autoclassica (dal 20 al 22 marzo 2015) Ruoteclassiche porterà una selezione di automobili che celebreranno un anniversario nel corso del 2015. Nelle prossime settimane posteremo sulla nostra pagina Facebook ([www.facebook.com/RuoteclassicheIT](http://www.facebook.com/RuoteclassicheIT)) le immagini delle auto presentate in queste pagine con l'hashtag #RuoteclassicheAnniversary; una decina tra quelle che otterranno maggior gradimento saranno esposte in un'area dedicata.



LE PROSSIME BEST SELLER

# ANTEPRIME DA INCANTO

Il calendario degli appuntamenti del 2015 non è ancora confermato in tutti i dettagli, ma le grandi Case d'asta hanno già pubblicato alcune anticipazioni su quanto proporranno nei prossimi sei mesi. Ecco alcune delle vetture più importanti in catalogo

Testo di **Gilberto Milano**



**P**er gli addetti ai lavori la nuova annata delle aste inizia il primo settembre e si conclude il 31 luglio dell'anno successivo. Per i comuni mortali, invece, qualsiasi calendario inizia con l'anno nuovo.

Ed è a questo criterio che intendiamo fare riferimento per introdurre la nuova stagione degli incanti di auto d'epoca. Almeno per quanto riguarda i primi mesi del 2015, visto che non tutte le Case d'asta più importanti hanno ancora definito ufficialmente i propri programmi. Si parte come al solito dagli Usa, dove a metà gennaio a Scottsdale, al caldo dell'Arizona, si contendono le prime vendite i tre big del settore: RM Auctions, Bonhams e Gooding & Company. Ad aprire le contese sarà soprattutto una Ferrari 275 GTB Competizione ex Scuderia Filipinetti vincitrice a le Mans, Spa-Francorchamps e Imola, per la quale, al momento di anda-

re in stampa, non è stata ancora formulata una stima d'asta. Sicuramente il record della 250 GTO del 2014 resterà imbattuto, ma la quotazione finale di questo modello farà sicuramente notizia. Le prime aggiudicazioni importanti saranno anche il barometro del mercato per il nuovo anno. Dalle prime stime d'asta si nota già una tendenza dei prezzi in crescita anche per il 2015, ma per avere una risposta realistica sarà necessario attendere i primi risultati concreti. Dopo l'Arizona sarà la Francia ad attirare l'interesse degli appassionati di tutto il mondo sulle auto da collezione. A Parigi, durante i giorni di Rétromobile, si terranno ben tre appuntamenti attesissimi. Artcurial, che gioca in casa, ha in catalogo un'intera collezione di 60 auto appartenute a un imprenditore che, non potendo più restaurarle a causa di un tracollo finanziario, le ha abbandonate al loro destino. Molte sono ridotte allo stato di rottame, ma dato che sono quasi tutte auto di grande prestigio, senza dubbio cataliz-

**1 DUESENBERG MODEL SJ BOHMAN & SCHWARTZ, 1935**  
RM Auctions, Fort Worth, Texas - 2 maggio 2015  
Disegnata dal capo design della Duesenberg con in mente la formosa Mae West, il primo sex symbol del cinema, appartiene alla splendida collezione di Paul e Chris Andrews.

zeranno l'interesse di moltissimi appassionati. A Parigi RM metterà all'asta tra le altre l'Alfa Romeo 6C 2500 Sport Touring del 1939 appartenuta a Claretta Petacci, mentre Bonhams avrà come gemma un'altra Alfa Romeo, una 6C 1750 del 1931.

A marzo si torna in America con gli appuntamenti di Amelia Island, quindi in Europa, per Villa Erba, in concomitanza con il Concorso d'Eleganza di Villa d'Este, e per Goodwood, a fine giugno, in attesa della intensa settimana californiana di agosto a Pebble Beach. Ma di questo è ancora troppo presto per parlarne. **R**



2

**2 FERRARI 400 SUPERAMERICA SPIDER PININFARINA, 1962**

**RM Auctions, Fort Worth, Texas - 2 maggio 2015**

Altro pezzo forte della Andrews Collection, è l'ultima delle sette Superamerica scoperte costruite. È dotata di hardtop originale che, all'occorrenza, la trasforma in un'attraente coupé.

**3 SHELBY COBRA 289 COMPETITION, 1963**

**RM Auctions, Fort Worth, Texas - 2 maggio 2015**

La prima Cobra da corsa venduta a un cliente privato e una delle tre ufficiali costruite. Ha partecipato a numerose gare degli anni 60 negli Usa e ha ricevuto numerosi premi di eleganza e originalità.



3

**5 ALFA ROMEO 6C 2500 CABRIOLET GHIA, 1947**

**Bonhams, Parigi - 5 febbraio 2015**

**Stima d'asta € 250.000 - 350.000**

Insolita versione della 6C 2500 del Biscione, una delle quattro realizzate da Ghia nel primo dopoguerra su disegno di Mario Felice Boano.



4

**4 DELAHAYE 135 S, 1935**

**RM Auctions, Parigi - 4 febbraio 2015**

Una delle più famose vetture sportive francesi anteguerra. Come di norma al tempo, poteva viaggiare per strada, partecipare alle gare automobilistiche e far ritorno a casa sulle sue ruote.



5

**ASTE IL CALENDARIO PROVVISORIO**

**LE DATE CERTE DEL 2015**

Si inizia l'8 gennaio a Las Vegas con un'asta di Bonhams di sole moto d'epoca e si chiude con un'altra asta di Bonhams, che si terrà il 12 dicembre a Londra. Qui di seguito, il calendario delle vendite all'incanto le cui date sono state ufficialmente comunicate dalle rispettive Case d'asta. Ne mancano all'appello ancora molte, che pubblicheremo appena saranno definite.

**RM AUCTIONS (UK)**

15-16 gennaio	Arizona (Usa)
4 febbraio	Parigi
14 marzo	Amelia Island (Usa)
2 maggio	Fort Worth (Usa)
23 maggio	Villa Erba (Como)

**BONHAMS (UK)**

8 gennaio	solo moto, Las Vegas (Usa)
15 gennaio	Scottsdale (Usa)
5 febbraio	Parigi
12 marzo	Amelia Island (Usa)
26 aprile	solo moto, Stafford (UK)
26 giugno	Goodwood (UK)
14 agosto	Quail Lodge (Usa)
5 settembre	Beaulieu (UK)
12 settembre	Goodwood (UK)
5 ottobre	Philadelphia (Usa)
18 ottobre	Londra
30 ottobre	Londra
12 dicembre	Hendon (UK)

**ARTCURIAL (F)**

6 febbraio	Parigi
------------	--------

**MECUM AUCTIONS (USA)**

8-10 gennaio	solo moto, Las Vegas (Usa)
16-25 gennaio	Kissimmee (Usa)
27-28 febbraio	Las Vegas (Usa)
9-11 aprile	Houston (Usa)
23-25 aprile	Kansas City (Usa)
12-17 maggio	Indy (Usa)
5-6 giugno	Seattle (Usa)

**SILVERSTONE AUCTIONS (UK)**

21-22 febbraio	Coventry (UK)
23 maggio	Coventry (UK)
25-26 luglio	Silverstone (UK)
5 settembre	Londra
24 ottobre	Moreton-in-Marsh (UK)
14 novembre	Birmingham (UK)

**COYS OF KENSINGTON (UK)**

10 gennaio	Birmingham (UK)
10 gennaio	Maastricht (NL)
10 marzo	Londra
18 aprile	Essen (D)
16 maggio	Ascot (UK)
- giugno	Atene
11 luglio	Woodstock (UK)
- agosto	Nürburgring (D)
10 ottobre	Ascot (UK)
1 dicembre	Londra

**GOODING & COMPANY (USA)**

16-17 gennaio	Scottsdale (Usa)
13 marzo	Amelia Island
15-16 agosto	Pebble Beach (Usa)



**6 FERRARI 250 GT COUPÉ BOANO, 1955**  
 RM Auctions, Arizona - 15-16 gennaio 2015  
 Inizialmente destinata a Pinin Farina per farne una Sport, è stata poi "girata" alla carrozzeria Boano che ha realizzato una coupé con il tettuccio in lega leggera e carrozzeria bicolore.

**7 ALFA ROMEO 6C 1750 GRAN SPORT SPIDER ZAGATO, 1931**  
 Bonhams, Parigi - 5 febbraio 2015  
 Stima d'asta € 1.800.000 - 2.400.000  
 Progettata da Jano, è tra le auto che hanno elevato la reputazione Alfa ai vertici. Fu di Giuseppe Campari.



**8 PORSCHE 904 CARRERA GTS, 1965**  
 RM Auctions, Arizona - 15-16 gennaio 2015  
 Disegnata da "Butzi" Porsche, figlio di Ferry e nipote di Ferdinand, era dotata di un 4 cilindri boxer di due litri con una potenza di 180 CV. È stata la prima Porsche con carrozzeria in fibra di vetro.



**9 BENTLEY R TYPE CONTINENTAL COUPÉ, 1955**  
 Bonhams, Parigi - 5 febbraio 2015  
 Stima d'asta € 850.000 - 1.150.000  
 Simbolo del lusso sportivo inglese, la R Type è la prima Bentley a chiamarsi Continental e a essere costruita con carrozzeria interamente in alluminio.

**10 FERRARI 275 GTB COMPETIZ., 1966**  
 Bonhams, Scottsdale, Arizona - 15 gennaio 2015  
 Ex Scuderia Filipinetti, ha vinto alla 24 Ore di Le Mans del 1967, alla 1000 km di Spa e alla 500 km di Imola del 1969. Restaurata con certificazione Ferrari Classiche.



## FINALE D'ANNATA

Ci sono stati i fuochi d'artificio nella penultima asta dell'anno di Bonhams, tenutasi a Londra il 30 novembre: due infatti i record superati con un incasso complessivo di oltre 16 milioni di euro. Top per il modello sono state una Talbot AV105 Alpine Racer del 1934, venduta a 1.746.250 euro (la stima massima era di 1.500.000 euro) e una leggendaria moto Brough Superior SS 100 Alpine Grand Sports del 1929, passata di mano a 398.000 euro. Top dell'asta è stata invece una rara Porsche 908.02 del 1969-70, battuta a 2.767.500 euro (tutti i prezzi comprendono i diritti d'asta). Un buon risultato lo ha ottenuto anche una Ferrari 275 GTB del 1965 venduta a 2.306.426 euro (era stimata fino a 2.600.000) mentre un'altra Ferrari, la 288 GTO del 1985 appartenuta a un unico proprietario, ha strappato la superba quotazione di 1.916.429 euro. Ottimo anche il risultato ottenuto da una supertecnologica Porsche 959 versione Coupé Komfort del 1988, ceduta a 640.000 euro. Tra le auto in vendita anche una Dino 246 GT del 1972 appartenuta, tra gli altri, anche a Sir Elton Hercules John, il noto cantautore inglese. È stata battuta a 328.078 euro.



3

**1 BROUGH SUPERIOR SS 100 ALPINE GRAND SPORTS, 1929**  
 Vendita a € **398.000**  
 Stima d'asta: € **340.000 - 380.000**  
 Sinonimo di prestazioni, qualità e finiture, nel periodo tra le due guerre era considerata la Rolls-Royce delle moto. Poteva raggiungere i 160 km/h.



1



2

**2 DINO 246 GT, 1972**  
 Vendita a € **328.078**  
 Stima d'asta € **280.000 - 360.000**  
 Per chi avesse dei dubbi, Elton John non è Steve McQueen. E se tutto ciò che è appartenuto a quest'ultimo subisce un incremento di valore almeno del 30%, l'"effetto John" è invece quasi nullo.



4

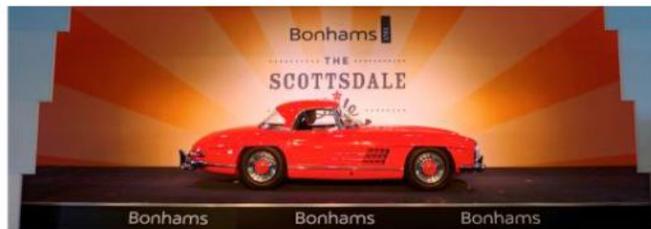
**3 PORSCHE 959 KOMFORT, 1988**  
 Vendita a € **640.075**  
 Stima d'asta € **510.000 - 640.000**  
 Un'auto da pista con il vestito per tutti i giorni: non a caso, all'epoca del lancio era considerata la più veloce auto di serie al mondo: più di 310 km/h.

**4 PORSCHE 908.02 GR. 6 SPORT PROTOTIPO, 1969-70**  
 Vendita a € **2.767.331**  
 Stima d'asta € **SURRICHIESTA**  
 Ultima auto realizzata dal team guidato da Ferdinand Piech, partecipò a diverse gare di durata. Acquisita da Jo Siffert ebbe una partecina nel film Le 24 Ore di Le Mans.



11

**11 ALFA ROMEO 6C 2500 SPORT BERLINETTA TOURING, 1939**  
 RM Auctions, Parigi - 4 febbraio 2015  
 Tra le più esclusive vetture anteguerra, questa 6C 2500 carrozzata Touring vanta anche una storia speciale: è stata l'auto di Claretta Petacci, la stessa sulla quale è stata fermata nel 1945 nel suo tentativo di fuga dall'Italia.



## RADUNI, CONCORSI E REGOLARITÀ

### Gennaio

**6**  
**LA BEFANA  
IN PIAZZA LOGGIA (BS)**  
Manifestazione turistica nel centro di Brescia organizzata dal Motoclub Auto e Moto d'epoca di Flero. Tel. 330 604124, mcflero@gmail.com

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

**22 - 25**  
**WINTER MARATHON (TN)**  
A Madonna di Campiglio, la classica gara di regolarità notturna sulle Dolomiti compie 27 anni. www.wintermarathon.it

**30 - 31**  
**SNOWTROPY PRIMIERO-  
SAN MARTINO (TN)**  
Gara invernale di regolarità classica Csaì organizzata da San Martino Corse. <http://rallysanmartino.com/>

**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

### Febbraio

**14 - 15**  
**COPPA ATTILIO BETTEGA (VI)**  
Gara di regolarità classica Csaì, organizzata dal Rallyclub '70 di Romano d'Ezzelino, con 450 km da percorrere lungo passi alpini e strade forestali innevate, da completare dalle 13.30 del sabato alle 3 della domenica; partenza da Marostica. www.coppaattiliobettega.it

**21**  
**COPPA CITTÀ  
DELLA PACE (TN)**  
Gara di regolarità classica, valida per il Campionato Italiano Csaì, organizzata dall'Associazione Adige Sport. www.adigesport.it

### Marzo

**1**  
**COLLI ZUCCHERO  
E TERME (PD)**  
Regolarità turistica Csaì organizzata a Montegrotto Terme da F.a.v.a. Autostoriche. favclubautostoriche@gmail.com

**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

**7 - 8**  
**HISTORIC RALLY  
VALLATE ARETINE (AR)**  
Gara Csaì di regolarità sport, in concomitanza con il rally storico, organizzata dalla Scuderia Etruria. www.scuderiaetruria.net

**FIRENZE-FIESOLE**  
Concorso di eleganza dinamica che rievoca la cronoscalata che si svolse fra il 1948 ed il 1952 da piazza Edison a Firenze a piazza Mino a Fiesole. Scuderia Automobilistica Clemente Biondetti. www.scuderiabiondetti.it

**13 - 14**  
**REVIVAL HISTORIC  
RALLY DEL PANE (RO)**  
Gara di regolarità sport, in concomitanza con il Rally Città di Adria, organizzata dall'associazione Delta Sport. info@delta-sport.it

**22**  
**ELBA HISTORIC RACE (LI)**  
Gara di regolarità Csaì organizzata dalla Scuderia Don Chisciotte di Livorno. www.scuderiaonchisciotte.it

**TROFEO STRADE  
SCALIGERE (VR)**  
Gara di regolarità classica Csaì organizzata da Historic Cars Club. www.hccverona.it

**TROFEO FORESTI (BS)**  
Gara Csaì di regolarità organizzata in memoria di Aldo Foresti, scomparso in Venezuela lo scorso anno. www.altesfere.com

**27 - 29**  
**VALLI E NEBBIE (FE)**  
Evento turistico Asi con prove organizzato dal Officina Ferrarese del Motorismo Storico. Tel. 0532 200183. www.officinaferrarese.it

**28 - 29**  
**LESSINIA SPORT (VR)**  
Gara Csaì di regolarità sport organizzata dal Rally Club Valpantena. www.rallyclubvalpantena

**COPPA DEI CASTELLI  
PAVESI (PV)**  
Gara di regolarità classica, valida per il Campionato Italiano Csaì, organizzata da Scuderia Black Eagles. www.scuderiablackeagles.com

## ASTE

### Gennaio

**14 - 18**  
**RUSSO AND STEELE  
COLLECTOR AUCTIONS -  
ARIZONA (USA)**  
A Scottsdale, Arizona. www.russoandsteele.com

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

**15**  
**BONHAMS - SCOTTSDALE  
AUCTION (USA)**  
Nella Westin Kierland Resort & Spa, Scottsdale. www.bonhams.com/departments/CAT-MOT/

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

### Febbraio

**3**  
**RM AUCTIONS - PARIS (F)**  
A Parigi, in concomitanza con Retromobile. www.rmauctions.com

## GARE CLASSICHE

### Marzo

**2**  
**RALLY STORICO  
RIVIERA LIGURE (SV)**  
Rally storico organizzato a Spotorno dalla Scuderia Riviera. www.scuderiariviera.it

**7 - 8**  
**HISTORIC RALLY  
VALLATE ARETINE (AR)**  
Rally storico, valido per il Campionato Italiano Csaì, organizzato da Scuderia Etruria. www.scuderiaetruria.net

**13 - 14**  
**RALLY STORICO  
CITTÀ DI ADRIA (RO)**  
Rally storico organizzato dall'associazione Delta Sport. info@delta-sport.it

**5**  
**BONHAMS - LES GRANDES  
MARQUES DU MONDE AU  
GRAND PALAIS - PARIS (F)**  
A Parigi, in occasione di Retromobile. www.bonhams.com/departments/CAT-MOT/

### Marzo

**12**  
**BONHAMS - AMELIA ISLAND  
AUCTION (USA)**  
Al Fernandina Beach Golf Club, in Florida, in occasione dell'Amelia Island Concours d'Elegance. www.bonhams.com/departments/CAT-MOT/

**13**  
**GOODING & COMPANY  
THE AMELIA ISLAND  
AUCTION (USA)**  
Al Racquet Park, Omni Amelia Island Plantation, in Florida, in occasione dell'Amelia Island Concours d'Elegance. www.goodingco.com

**RM AUCTIONS - AMELIA  
ISLAND AUCTION (USA)**  
Al Ritz-Carlton in Florida, in occasione dell'Amelia Island Concours d'Elegance. Ritz-Carlton Amelia Island. www.rmauctions.com

## CALENDARIO SALONI E MOSTRE-SCAMBIO

### Gennaio

**3 - 4**

#### MILLENNIUM MOSTRA-SCAMBIO (CH)

Auto, moto e ricambi d'epoca alla Fiera di Lanciano. [www.millenniumfiere.it](http://www.millenniumfiere.it)

**10 - 11**

#### AREZZO CLASSIC MOTORS

Ricambi e accessori, abbigliamento sportivo, oggettistica ed editoria. [www.arezzoclassicmotors.it](http://www.arezzoclassicmotors.it)

**17 - 18**

#### ROMA CLASSIC MOTORS

Esposizione, scambio e vendita di auto, moto, accessori e ricambi d'epoca alla Fiera di Roma. [www.romaclassicmotors.it](http://www.romaclassicmotors.it)

**31 - 1/2**

#### FERRARA AUTO E MOTO DEL PASSATO

Mostra-mercato dei ricambi d'auto d'epoca. [www.marcelloeventi.it](http://www.marcelloeventi.it)

#### AUTO, MOTO, RICAMBI, COSE DEL PASSATO (BS)

Mostra-mercato al Centro Fiera del Garda di Montichiari. [www.centrofiere.it](http://www.centrofiere.it)

### Febbraio

**1**

#### GIOCATTOLI E MODELLI (VR)

Borsa-scambio di giocattoli d'epoca e automobiline alla Fiera di Verona. Tel. 045 504644.

**4 - 7**

#### PESARO (PU)

Mostra-scambio per auto, moto e cicli d'epoca al Quartiere fieristico di Pesaro (PU). Tel. 0541 731096 - 347 1844267. [mostrascambipesaro@libero.it](mailto:mostrascambipesaro@libero.it)

**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 la trentaduesima edizione del Salone con mostra-scambio, organizzato dall'Associazione Automotoretrò. [www.automotoretro.it](http://www.automotoretro.it)

**20 - 22**

#### NOVEGRO (MI)

Mostra-mercato di auto, moto, ciclo, ricambi e accessori d'epoca al Parco Esposizioni di Novogro. [www.parcoesposizioninovegro.it](http://www.parcoesposizioninovegro.it)

**28 - 1/3**

#### BUSTO ARSIZIO (VA)

A Malpensa Fiere, una mostra-scambio per auto e moto d'epoca. [www.automotoepoca.eu](http://www.automotoepoca.eu)

### Marzo

**1**

#### NOVEGRO (MI)

Borsa-scambio di giocattoli, modellismo e bambole d'epoca al Parco Esposizioni di Novogro. [www.parcoesposizioninovegro.it](http://www.parcoesposizioninovegro.it)

**7 - 8**

#### LONIGO (VI)

Mostra-scambio di auto, moto, cicli e ricambi d'epoca organizzata dalla pro-loco di Lonigo. [www.prolonigo.it/index.php/mostra-scambio](http://www.prolonigo.it/index.php/mostra-scambio)

**14 - 15**

#### VALLO DELLA LUCANIA (SA)

Mostra-scambio per auto, moto e ricambi d'epoca, presso Fiere di Vallo, organizzata da Auto Revival Club (ASI). Tel. 334 7088996. [www.fieredivallo.it](http://www.fieredivallo.it)

# WINTER CHECK

DAL 20 OTTOBRE 2014 AL 31 GENNAIO 2015

## AFFRONTA L'INVERNO IN SICUREZZA

A € **19,00**

- \* 5 CONTROLLI DI STAGIONE
- \* RABBOCCO LIQUIDI
- \* SCONTI:

**SPAZZOLE -25%**  
**BATTERIE -35%**  
**PNEUMATICI PIRELLI -50%**



PEUGEOT

**DONGHI**

Concessionaria Peugeot - Rovato - Via XXV Aprile  
Tel. 030.7241591

[www.donghi.peugeot.it](http://www.donghi.peugeot.it)

# Julius Bär



## 17 - 21 GIUGNO 2015



17 GIUGNO

STUTTART  
RUDOLF  
CARACCIOLA  
TRIBUTE

 **AUF DEN STRASSEN DES MYTHOS**  
**DIE RALLYE DER 58**

SCHAFFHAUSEN • ROMANSHORN • KLAUSENPASS • WEGGIS • GOTTHARDPASS • LUGANO



EMMƏ

autobau



[WWW.PASSIONE-CARACCIOLA.COM](http://WWW.PASSIONE-CARACCIOLA.COM)

RUDOLF CARACCIOLA SERVICE GmbH  
CH - 6830 Chiasso



ANNATA 1995

# La "Brava" famiglia e l'Alfa "by Fiat"

**C**ome ogni anno a gennaio, le quotazioni di Ruoteclassiche vedono l'ingresso dell'intera produzione automobilistica di 20 anni prima. Va detto, come sanno i lettori, che le "ventenni" più interessanti già compaiono nei nostri listini. Le novità, quindi, riguardano principalmente le auto più popolari.

Per chi è a caccia di youngtimer con quattro lustrini sulle ruote, qualche curiosità interessante su cui puntare esiste: per esempio il 1995 è l'anno in cui l'Alfa Romeo decide di "pensionare" definitivamente il suo motore 4 cilindri bialbero tutto in lega leggera. Costi di produzione e sinergie di gruppo "consigliano" al marchio di Arese di adottare il monoblocco in ghisa di origine Fiat e di "incastonarci" sopra la testata Alfa, con tutta la tecnologia a disposizione (16 valvole, variatore di fase e doppia accensione). Il risultato si vede sulla 155: la versione 2.0 Twin Spark 16V da 150 CV, che porta anche al debutto la carrozzeria "wide-body" (a parafanghi allargati).

Di lì a qualche mese, il nuovo motore si propagerà nelle altre cilindrate e su altri modelli. Questa 155 rimane comunque la prima Alfa di nuova generazione e quindi importante in ottica storica. A proposito di Fiat, nel 1995 esordiscono le due famiglie Bravo e Brava (rispettivamente con carrozzeria a due volumi e a due volumi e mezzo). La prima (a 3 porte) piacerà di più ma venderà meno, la seconda (a 5 porte), viceversa. Da segnalare, per rimanere in

ambito del costruttore nazionale, che in questo anno scende in campo l'ultima versione della Y10: rimane l'opportunità finale per acquistare un'auto marchiata Autobianchi.

Nella produzione francese è un fiorire di nuove versioni e di piccoli restyling: l'unica "mezza novità" è la Citroën Xantia Break, magari da cercare nella quasi introvabile (in Italia) cilindrata di 3 litri. Tra le novità tedesche spicca la Mercedes W210, ovvero la Classe E. Rispetto alla precedente W124 è nettamente più moderna, non solo dal punto di vista stilistico, ma anche tecnologico: è la prima Mercedes "di massa" infarcita di elettronica (quindi occhio ai costi di ripristino e gestione...).

Novità a valanga per i costruttori giapponesi, che ormai hanno conquistato quote significative di mercato anche in Italia: su tutte,

spicca la Nissan Maxima QX, generosa berlina che vorrebbe fare la concorrenza alla BMW Serie 5, e costituisce uno dei primi tentativi di importare nel nostro Paese una giapponese di classe superiore. Honda rivela una nuova Accord e sperimenta la Shuttle, che non è un'astronave ma un'onesta station wagon che, se fosse presentata oggi, verrebbe descritta come crossover. Toyota rinnova la "media" Carina, Mitsubishi punta sulla stramba Space Gear, Suzuki importa la modesta Baleno, Subaru rinfresca la serie delle Legacy (berlina e wagon). Dall'America, due curiosità: la Chrysler Stratus berlina e la Pontiac Firebird 3.4 V6. Niente a che vedere con le Firebird anni Settanta, ma si tratta di una discreta sportiva che, a trovarla, si compra per cifre modestissime.

di **Marco Di Pietro****Fresche ventenni**

Tra le youngtimer più significative in ingresso nel listino, la famiglia di Fiat Bravo (sopra) e Brava e la nuova generazione della Classe E, la W210. Prodotta sino al 2003 (in oltre 2,5 milioni di esemplari), fu la prima berlina della Stella infarcita di centraline elettroniche.

## 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
695SSASSETTO 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	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
MONDRIAN SCORPIONE/GT	892	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
OT 1000 COUPE	982	1964-68	10,0	20,0	30,0
OT 1300 T24	1280	1966-69	10,0	20,0	30,0
OT 1300 SCORPIONE SS FLOMBARDI	1280	1969-71	13,0	25,0	35,0
OT 1300 PROTOTIPO	1280	1965-68	50,0	100,0	150,0
OT 1000 COUPE BERTRONE	982	1965-67	13,0	25,0	35,0
OT 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-ZALLEMAND	2160	1959-60	15,0	30,0	45,0
2200 CABRIOLET ALLEMANO	2160	1959-60	18,0	35,0	50,0
2400 COUPE ELLENA	2525	1961-63	15,0	30,0	45,0
2400 COUPE ALLEMANO	2525	1963-65	15,0	30,0	45,0
1300 BERLINA TIA SIMCA	1280	1962-64	50,0	100,0	150,0
2000 BERLINA TIA SIMCA	1946	1963-64	65,0	130,0	200,0
<b>AC GRAN BRETAGNA</b>					
2 LITRI 561 CILINDRI	1991	1947-55	13,0	25,0	35,0
2 LITRI 561 CILINDRI CABRIOLET	1991	1947-55	15,0	30,0	40,0

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000			
			↑	□	↓	
<b>ACE (MOTORE ACE) (FORD)</b>						
ACE (MOTORE ACE) (FORD)	1991-2553	1954-63	30,0	60,0	90,0	
ACE (MOTORE BRISTOL)	1971	1954-63	45,0	90,0	130,0	
<b>ACECA (MOTORE ACE) COUPE</b>						
ACECA (MOTORE ACE) COUPE	1991	1954-60	23,0	45,0	65,0	
ACECA (MOTORE FORD) COUPE	2553	1961-63	25,0	50,0	75,0	
ACECA (MOTORE BRISTOL) COUPE	1971	1954-63	35,0	65,0	100,0	
<b>ACERA (MOTORE BRISTOL) COUPE</b>						
ACERA (MOTORE BRISTOL) COUPE	4261	1962-63	180,0	350,0	500,0	
<b>ACERA 260</b>						
ACERA 260	4261	1962-65	300,0	600,0	800,0	
<b>ACERA 289 MK2 MK3</b>						
ACERA 289 MK2 MK3	4736	1962-65	300,0	600,0	800,0	
<b>ACERA 427</b>						
ACERA 427	6997	1964-68	250,0	500,0	750,0	
<b>ACERA 492</b>						
ACERA 492	4942	1985-97	60,0	120,0	180,0	
<b>ACERA Z12 SEC VS / MK IV CRS</b>						
ACERA Z12 SEC VS / MK IV CRS	3506-4942	1999-00	60,0	120,0	180,0	
<b>488 FRIJA COUPE SPIDER</b>						
488 FRIJA COUPE SPIDER	6989	1967-73	20,0	40,0	60,0	
<b>3000 ME</b>						
3000 ME	2994	1979-84	8,0	15,0	22,0	
<b>SUPERBLOWER (CIS) COBRA</b>						
SUPERBLOWER (CIS) COBRA	3506-4942	1997-04	60,0	120,0	180,0	
<b>ACM ITALIA</b>						
101 ENDURO OFF-4WD	1588	1995	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 N/S	2916-2994	1922-25	100,0	200,0	300,0	
RL TURISMO	2994	1925-27	75,0	150,0	220,0	
RSS	2994	1925-27	150,0	300,0	450,0	
RMIN/SU	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 COMP.	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 B/LUNGO	2309	1934-39	75,0	150,0	220,0	
6C 2300 GRAN TURISMO B/CORTO	2309	1934-39	125,0	250,0	375,0	
6C 2300 PESCARA/B/PESCARA	2309	1934-37	175,0	350,0	500,0	
6C 2300 MILLE MIGLIA	2309	1938-39	250,0	500,0	750,0	
8C 2900A	2905	1956	1.250,0	2.500,0	3.500,0	
8C 2900B	2905	1957-59	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	

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000		
			↑	□	↓
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 P/NUMOUSINE	2443	1946-50	50,0	100,0	150,0
6C 2500 S FRECCIA D'ORO	2443	1947-52	75,0	150,0	220,0
6C 2500 S VILLAD'ESTE	2443	1949-52	225,0	450,0	650,0
6C 2500 S CABRIOLET	2443	1946-51	175,0	350,0	500,0
1900	1884	1950-54	12,5	25,0	35,0
1900 TI	1884	1952-54	17,5	35,0	50,0
1900 SUPER	1975	1954-59	12,5	25,0	35,0
1900 TI SUPER	1975	1954-57	20,0	40,0	60,0
1900 PRIMAVERA	1975	1955-57	20,0	40,0	55,0
1900 SPRINT I SERIE	1884	1951-53	50,0	100,0	150,0
1900 SPRINT II SERIE	1884	1953-54	50,0	100,0	150,0
1900 SS	1975	1954-55	50,0	100,0	150,0
1900 SS (MODELLO 1956)	1975	1956-58	50,0	100,0	150,0
ARSI «MATIA»	1884	1951-53	12,5	25,0	35,0
DAUPHINE	845	1960-64	1,8	3,5	5,0
GIULIETTA I SERIE	1290	1955-59	7,0	14,0	20,0
GIULIETTA II SERIE	1290	1959-61	6,5	13,0	20,0
GIULIETTA III SERIE	1290	1961-63	6,0	12,0	18,0
GIULIETTA IV SERIE	1290	1957-59	8,0	16,0	24,0
GIULIETTA V SERIE	1290	1959-61	7,5	15,0	22,0
GIULIETTA VI SERIE	1290	1961-65	7,0	14,0	21,0
GIULIETTA SPRINT I SERIE	1290	1954-58	20,0	40,0	60,0
GIULIETTA SPRINT II SERIE	1290	1958-59	18,5	37,0	55,0
GIULIETTA SPRINT III SERIE	1290	1959-62	17,5	35,0	50,0
GIULIETTA SPRINT VELOCE I SERIE	1290	1956-58	30,0	60,0	90,0
GIULIETTA SY I SERIE «CONFORTE»	1290	1958	27,5	55,0	80,0
GIULIETTA SPRINT VELOCE II SERIE	1290	1958-62	25,0	50,0	75,0
1300 SPRINT	1290	1963-65	15,0	30,0	45,0
GIULIETTA SPRINT SPECIALE	1290	1957-62	35,0	70,0	105,0
GIULIETTA SZ	1290	1958-61	100,0	200,0	300,0
GIULIETTA SZ CODA TRONCA	1290	1961-62	125,0	250,0	375,0
GIULIETTA SPIDER I SERIE	1290	1955-58	30,0	60,0	90,0
GIULIETTA SPIDER II SERIE	1290	1958-61	27,5	55,0	80,0
GIULIETTA SPIDER III SERIE	1290	1961-62	25,0	50,0	75,0
GIULIETTA SPIDER VELOCE I SERIE	1290	1956-58	35,0	70,0	100,0
GIULIETTA SPIDER VELOCE II SERIE	1290	1958-61	32,5	65,0	100,0
GIULIETTA SPIDER VELOCE III SERIE	1290	1961-62	30,0	60,0	90,0
GIULIA 1600 SPRINT	1570	1962-64	17,5	35,0	50,0

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000	
GIULIA SPRINT SPECIALE	1570	1962-65	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 TZ2	1570	1964-65	500.0 1.000.0 1.500.0	
GIULIA TI (FRENI A TAMBUR)	1570	1962-63	6.0 12.0 18.0	
GIULIA TI (FRENI A DISCO)	1570	1963-67	5.0 10.0 10.0	
GIULIA TI SUPER	1570	1963-64	20.0 40.0 60.0	
GIULIA 1300	1290	1964-71	4.0 8.0 12.0	
GIULIA 1300 TI	1290	1966-72	3.5 7.0 10.0	
GIULIA 1300 SUPER	1290	1970-72	3.3 6.5 10.0	
GIULIA SUPER	1570	1965-72	5.0 10.0 15.0	
GIULIA 1600S	1570	1968-70	3.5 7.0 10.0	
GIULIA SUPER 1.3	1290	1972-74	3.0 6.0 9.0	
GIULIA SUPER 1.6	1570	1972-74	3.5 7.0 10.0	
GIULIA NUOVA SUPER 1.3	1290	1974-77	2.8 5.5 8.0	
GIULIA NUOVA SUPER 1.6	1570	1974-77	3.0 6.0 9.0	
GIULIA DIESEL	1760	1976-77	2.0 4.0 6.0	
GIULIA SPRINT GT	1570	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	1965-62	6.0 12.0 18.0	
2600	2584	1962-69	7.5 15.0 22.0	
2000 DE LUXE (OSI)	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	
33 STRADALE	1995	1967-69	600.0 1.200.0 1.800.0	
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 CIV	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	
MONTREAL	2597	1970-77	17.5 35.0 50.0	
ALFASUD (TUTTI I MODELLI)	1186	1490	1972-84	1.3 2.5 3.5
ALFASUD TI	1186	1490	1973-84	2.0 4.0 6.0
ALFASUD TI QV	1490	1982-84	2.3 4.5 6.5	
ALFASUD GIARDINETTA	1186	1975-77	1.5 3.0 4.5	
ALFASUD SPRINT 1.3 (1.5 VELOCE)	1286	1351	1976-82	2.0 4.0 6.0
ALFASUD SPRINT 1.5 (1.5 VELOCE)	1490	1978-83	2.0 4.0 6.0	
SPRINT 1.3 (1.5)	1351	1490	1983-89	2.0 4.0 6.0
SPRINT QV	1490	1772	1983-89	2.5 5.0 7.5
ALFETTA	1779	1972-75	3.5 7.0 10.0	
ALFETTA 1.6	1570	1975-77	3.0 6.0 9.0	
ALFETTA 1.6	1570	1977-81	2.5 5.0 7.5	
ALFETTA 1.8	1779	1975-81	3.0 6.0 9.0	
ALFETTA 2000	1962	1977-78	2.8 5.5 8.5	
ALFETTA 2000L	1962	1978-81	3.0 6.0 9.0	
ALFETTA 2000 L'AMERICA	1962	1981	3.3 6.5 10.0	
ALFETTA 1.6 (1.8)	1570	1979	1982-84	2.0 4.0 6.0
ALFETTA 2.0	1962	1982-84	2.5 5.0 7.5	
ALFETTA 2.0 QUADRIFOGLIO ORO	1962	1982-84	3.0 6.0 9.0	
ALFETTA 2.0 CEM	1962	1983	3.5 7.0 10.0	
ALFETTA 2.0 TURBODIESEL	1995	1979-84	1.5 3.0 4.5	
ALFETTA 2.4 TURBODIESEL	2392	1983-84	1.5 3.0 4.5	
ALFETTA GT	1570	1779	1974-80	4.0 8.0 12.0
ALFETTA GTV 2000/2000L	1962	1976-80	3.8 7.5 11.5	
ALFETTA GTV 2000 AMERICA	1962	1979-80	4.0 8.0 12.0	
ALFETTA GTV TURBODIESEL	1962	1979-80	13.0 25.0 35.0	
ALFETTA GTV 2.0	1962	1980-82	3.5 7.0 10.0	
GTV 2.0	1962	1985-87	3.5 7.0 10.0	
ALFETTA GTV 2.0 GRAND PRIX	1962	1981-82	4.5 9.0 13.0	

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000	
ALFETTA GTV 2.5	2492	1980-82	5.0 10.0 15.0	
GTV 2.5	2492	1983-87	5.0 10.0 15.0	
GIULIETTA 2.0 SUPER TI	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	
ALFA 6	2492	1979-83	3.0 6.0 9.0	
ALFA 6 2.0	1997	1983-86	2.5 5.0 7.5	
ALFA 6 2.5 Q ORO	2492	1983-86	3.0 6.0 9.0	
ALFA 6 2.5 TURBODIESEL	2494	1983-86	1.5 3.0 4.5	
ARNA (S/L) TI	1186	1490	1984-86	0.5 1.0 1.5
33 (1.3) S/L 5-4X4 (TUTTI I M.)	1351	1490	1983-89	0.8 1.5 2.0
33 Q VERDE	1490	1984-86	1.5 2.5 3.5	
33 (1.5) GIARDINETTA	1490	1985-87	0.8 1.5 2.3	
33 4X4 GIARDINETTA	1490	1984-87	1.0 2.0 3.0	
33 (1.7) 1.7 IE	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) 1.7 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) 1.5	1351	1490	1990-94	0.5 1.0 1.5
NUOVA 33 (1.3) SPORT WAGON	1351	1990-94	0.5 1.0 1.5	
NUOVA 33 (1.8) TD INTERCOOLER	1779	1990-94	0.4 0.8 1.5	
NUOVA 33 (1.8) TD INTERCOOLERS W.	1779	1990-94	0.4 0.8 1.5	
NUOVA 33 (1.7) IE	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 (1.3) IE SPORT W. 4X4	1351	1992-94	0.8 1.5 2.3	
NUOVA 33 (1.7) IE SPORT W. 4X4	1772	1990-94	0.8 1.5 2.3	
NUOVA 33 (1.7) IE PERMANENT 4X4	1772	1991-94	1.0 2.0 3.0	
NUOVA 33 (1.7) IE PERM. 4X4 SW. 4X4	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 S.W.	1772	1990-94	1.0 2.0 3.0	
NUOVA 33 (1.3) IE INOLA	1351	1992-94	0.8 1.5 2.3	
ALFA 75 (1.6) 1.6 (1.8) 1.8 IE	1570	1779	1985-91	2.0 4.0 6.0
ALFA 75 2.0	1962	1985-89	2.5 5.0 7.5	
ALFA 75 2.0 TWIN SPARK	1962	1987-92	3.0 6.0 9.0	
ALFA 75 1.8 BENDY	1779	1991-92	2.5 4.5 6.5	
ALFA 75 2.0 TWIN SPARK AS.N.	1962	1991-92	3.5 7.0 10.0	
ALFA 75 2.5 V6 QV	2492	1985-92	4.0 8.0 12.0	
ALFA 75 3.0 V6	2999	1987-92	5.0 10.0 15.0	
ALFA 75 TURBO TURBOAMERICA	1779	1986-90	5.0 10.0 15.0	
ALFA 75 TURBO QUADRIFOGLIO V.	1779	1990-91	5.0 10.0 15.0	
ALFA 75 TURBO EVOLUZIONE	1779	1987-88	7.5 15.0 22.5	
ALFA 75 2.0 TURBODIESEL	1995	1985-92	1.3 2.5 3.8	
ALFA 75 2.4 TD	2393	1988-92	1.3 2.5 3.8	
ALFA 90 (1.8) 2.0 (2.0) V6	1779	1996	1984-87	1.5 3.0 4.5
ALFA 90 Q. ORO	2492	1984-87	2.0 4.0 6.0	
ALFA 90 2.4 TURBODIESEL	2392	1984-87	0.8 1.5 2.3	
164 TWIN SPARK	1962	1987-95	0.5 1.0 1.5	
164 3.0 V6	2999	1987-95	0.8 1.5 2.3	
164 3.0 V6 QUADRIFOGLIO	2999	1990-94	1.3 2.5 3.5	
164 TURBO	1995	1987-90	0.8 1.5 2.3	
164 2.0 V6 TURBO	1996	1991-93	0.8 1.5 2.5	
164 3.0 V6 24V SUPER	2999	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	2999	1993-98	1.3 2.5 4.0	
164 TD TD SUPER	2500	1987-95	0.5 1.0 1.5	
SE (S2) 303	2999	1989-93	20.0 40.0 60.0	
RZ	2999	1992-94	20.0 40.0 60.0	
155 (1.7) 1.8 (2.0)	1748	1995	1992-95	0.5 1.0 1.5
155 2.0 16V TWIN SPARK	1970	1995	0.7 1.5 2.2	
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 2.5 TD	1929	2499	1993-95	0.5 1.0 1.5
GTV 1.8 2.0 TWIN SPARK	1740	1970	1994-02	1.0 2.0 3.0
GTV 2.0 V6 TURBO (2.0 V6 V6 24V)	1996	2999	1995-02	1.3 2.5 3.5
GTV 1.8 SERIE 2.0 TS	1970	2003-04	1.3 2.5 3.5	
GTV 1.8 SERIE 2.0 JTS	1970	2003-04	1.5 3.0 4.5	
GTV 1.8 SERIE 3.2 V6 24V	3179	2003-04	2.0 4.0 6.0	
SPIDER 1.8 (2.0) TWIN SPARK	1740	1970	1994-02	1.5 3.0 4.5
SPIDER 2.0 V6 TURBO (2.0 V6 V6 24V)	1996	2999	1995-02	1.8 3.5 5.0
SPIDER 1.8 SERIE 2.0 TS	1970	2003-04	1.8 3.5 5.0	
SPIDER 1.8 SERIE 2.0 JTS	1970	2003-04	2.0 4.0 6.0	
SPIDER 1.8 SERIE 3.2 V6 24V	3179	2003-04	2.5 5.0 7.5	
145 (1.3) 1.6	1351	1596	1994-95	0.5 1.0 1.5
145 (1.7) 1.6V	1772	1994-95	0.8 1.5 2.3	
145 QUADRIFOGLIO 2.0 T SPARK	1970	1995-01	1.3 2.5 3.5	
145 (1.9) TD	1929	1994-95	0.5 1.0 1.5	
146 (1.3) 1.6	1351	1596	1994-95	0.5 1.0 1.5
146 (1.7) 1.6V	1772	1994-95	0.8 1.5 2.3	
146 (1.7) TD SPARK	1970	1995-99	1.0 2.0 3.0	
146 (1.9) TD	1929	1994-95	0.5 1.0 1.5	
156 2.0 JTS	1970	2002-04	0.8 1.5 2.3	

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000
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	2999	1998-03	1.0 2.0 3.0
166 II SERIE 2.5 V6 24V	2492	2003-04	1.3 2.5 3.8
166 II SERIE 3.0 V6 24V	2999	2003-04	1.5 3.0 4.5
166 II SERIE 3.2 V6 24V	3179	2003-04	1.8 3.5 5.0
147 2.0 TWIN SPARK (IN SERIE)	1969	2000-04	1.0 2.0 3.0
147 GTA SELESPEED	3179	2002-04	5.5 11.0 16.5
GT 2.0 JTS	1970	2003-04	1.5 3.0 4.5
GT 3.2 V6 24V	3179	2003-04	2.3 4.5 6.5

## ALLARD GRAN BRETAGNA

12 ROADSTER	3917	1946-51	50.0 100.0 150.0
-------------	------	---------	------------------

## ALPINA-BMW GERMANIA

B5 3.3 BERLINA TOURING	3300	2000-04	3.0 6.0 9.0
B5 3.3 COUPE	3300	2000-04	3.8 7.5 11.0
B5 3.3 CABRIOLET	3300	2001-04	5.0 10.0 15.0
B10 3.3 BERLINA TOURING	3300	2002	4.0 8.0 12.0
B10 4.8 V8 BERLINA TOURING	4837	2000	5.0 10.0 15.0
B10 3.0 TD BERLINA TOURING	2926	2000-01	4.0 8.0 12.0
D10 3.0 TD BERLINA TOURING	2926	2001-02	3.0 6.0 9.0
B7 4.4 V8	4398	2004	6.0 12.0 18.0
ROADSTERS	3346	2003-04	6.0 12.0 18.0

# QUOTAZIONI

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	+	-	+
4F TORPEDO	1847	1926-28	17,5	35,0	50,0	
ZBERLINA	3500	1929-32	35,0	70,0	100,0	

## ARMSTRONG SIDDELEY

GRAN BRETAGNA						
Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	+	-	+
30	4960	1919-32	17,5	35,0	50,0	
18/18 MK II	2518/2872	1921-27	15,0	30,0	45,0	
4/14/4/14 MK II	1852	1923-29	10,0	20,0	30,0	
15	1900	1927-30	10,0	20,0	30,0	
20 LONG/20 SHORT	2872	1927-32	12,5	25,0	35,0	
12	1236/1434	1928-31	9,0	18,0	27,0	
NEW 20	3190	1932	12,5	25,0	35,0	
SPECIAL	4960	1932-39	20,0	40,0	60,0	
17 SHORT/STD/LONG	2394	1934	10,0	20,0	30,0	
12/14	1666	1936-37	9,0	18,0	27,0	
20/25	3670	1937	12,5	25,0	35,0	
16 SIX	1990	1939	10,0	20,0	30,0	
20	2783	1939	12,5	25,0	35,0	
16 LANCASTER/TYPHOON	1991	1945-49	7,5	15,0	20,0	
16 HURRICANE	1991	1945-49	10,0	20,0	30,0	
18 WHITE/TYPHOON	2309	1949-53	8,5	17,0	25,0	
18 HURRICANE	2309	1949-53	11,0	22,0	33,0	
18 LIMOUSINE	2309	1950-51	8,5	17,0	25,0	
SAPPHIRE 36 LIMOUSINE	3485	1953-60	12,5	25,0	35,0	
SAPPHIRE 254	2290	1955-58	11,0	22,0	33,0	
SAPPHIRE 236	2309	1955-57	9,0	18,0	27,0	
STAR SAPPHIRE/LIMOUSINE	3990	1958-60	14,0	28,0	42,0	

## ARO ROMANIA

M461C	2512	1971-76	1,0	2,0	3,0
SERIE 240	2495-3119	1972-95	0,8	1,5	2,3
10	1289-1870	1980-00	0,5	1,0	1,5

## ASA ITALIA

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

## ASIA MOTORS COREA DEL SUD

ROCSA (TUTTI MODELLI)	1789-2184	1990-95	0,5	1,0	1,5
-----------------------	-----------	---------	-----	-----	-----

## ASTON MARTIN GRAN BRETAGNA

15 LITRE OHK	1495	1927-32	40,0	80,0	120,0
INTERNATIONAL	1495	1927-32	75,0	150,0	220,0
LEMANS	1495	1932-33	75,0	150,0	220,0
ULSTER	1495	1934-36	75,0	150,0	220,0
MK II ROADSTER	1495	1934-36	40,0	80,0	120,0
2LITRE ROADSTER	1930	1936-40	32,5	65,0	100,0
2LITRE (DB1)	1970	1948-50	32,5	65,0	100,0
DB2 COUPE	2580	1950-53	45,0	90,0	130,0
DB2 CABRIOLET	2580	1950-53	60,0	120,0	180,0
DB2/4 MK2 MK3 COUPE	2580/2922	1953-59	50,0	100,0	150,0
DB2/4 MK2 MK3 CABRIOLET	2580/2922	1953-59	70,0	140,0	200,0
DB4 COUPE	3670	1958-63	100,0	200,0	220,0
DB4 CABRIOLET	3670	1958-63	125,0	250,0	375,0
DB4 GT	3670	1959-61	175,0	350,0	525,0
DB4 GT ZAGATO	3670	1960-63	1500,0	3000,0	4500,0
DB5 COUPE/VANTAGE	3995	1963-65	150,0	300,0	450,0
DB5 CABRIOLET	3995	1963-65	175,0	350,0	500,0
DB6 COUPE/VANTAGE	3995	1965-69	90,0	180,0	270,0
DB6 MK2 COUPE	3995	1969-70	80,0	160,0	240,0
DB6 VOLANTE	3995	1965-70	125,0	250,0	375,0
DB5	3995	1967-72	20,0	40,0	60,0
DB5 VANTAGE	3995	1968-71	22,5	45,0	67,0
DB5 V8	5340	1969-72	22,5	45,0	67,0
LAGONDA V8	5340	1974-76	25,0	50,0	75,0
V8	5340	1973-82	22,5	45,0	67,0
V8	5340	1983-89	25,0	50,0	75,0
V8 VANTAGE	5340	1974-82	30,0	60,0	90,0
V8 VANTAGE	5340	1983-90	32,5	65,0	100,0
V8 VANTAGE ZAGATO	5340	1986-88	50,0	100,0	150,0
V8 VOLANTE	5340	1976-90	37,5	75,0	110,0
V8 VANTAGE VOLANTE	5340	1986-89	45,0	90,0	135,0
V8 VOLANTE ZAGATO	5340	1987-90	60,0	120,0	180,0
VIRAGE	5340	1988-93	18,0	36,0	54,0
VIRAGE VOLANTE	5340	1990-97	22,5	45,0	67,0
VOLANTE 2+2	5340	1991-99	22,5	45,0	67,0
VMB VOLANTE	5340	1997-99	23,5	47,0	70,0
VANTAGE	5340	1993-00	20,0	40,0	60,0
VANTAGE 600	5340	1998-99	22,5	45,0	67,0
VANTAGE LE MANS	5341	1999	23,0	46,0	70,0
LAGONDA	5340	1976-87	13,5	27,0	40,0
LAGONDA	5340	1987-90	16,0	32,0	48,0
DB7	3239	1994-99	11,0	22,0	33,0
DB7 VOLANTE	3239	1996-99	13,0	26,0	40,0
DB7 VANTAGE	5955	1999-03	15,0	30,0	45,0
DB7 VANTAGE VOLANTE	5955	2000-03	17,0	34,0	50,0
DB7 GT	5955	2003	16,5	33,0	50,0
VANQUISH	5955	2001-04	20,0	40,0	60,0

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	+	-	+
DB9	5955	2004	16,5	33,0	50,0	
DB9 VOLANTE	5955	2004	17,5	35,0	52,0	

## ATS ITALIA

GT 2500	2468	1963-64	150,0	300,0	450,0
GTS 2500	2468	1963-64	175,0	350,0	525,0

## AUDI GERMANIA

AUDI/AUDI L (72 CV)	1696	1965-68	1,8	3,5	5,0
60/60L	1496	1968-72	1,3	2,5	3,8
60 VARIANT	1496	1968-72	1,5	3,0	4,5
75/80L	1696	1966-72	1,3	2,5	3,8
75/80 VARIANT	1696	1966-72	1,5	3,0	4,5
SUPER 90	1770	1966-71	1,8	3,5	5,3
50 (TUTTI I MODELLI)	1095	1975-80	0,8	1,5	2,3
80 I SERIE (TUTTI I MODELLI)	1297-1470	1972-76	0,8	1,5	2,3
80 II SERIE (TUTTI I MODELLI)	1296-1921	1976-81	0,5	1,0	1,5
80 GTE/GLE I SERIE	1588	1976-81	1,0	2,0	3,0
80/80 Q/90/85 (TUTTI I M.)	1296-2226	1981-86	0,5	1,0	1,5
80 D/80 TD II SERIE (TUTTI I M.)	1588	1981-86	0,5	1,0	1,5
80/80 QUATTRO I V SERIE	1595-1994	1986-90	0,5	1,0	1,5
80/80 QUATTRO I V IV SERIE	1994	1990	0,5	1,0	1,5
80 DTD IV SERIE	1588-1896	1986-90	0,5	1,0	1,5
90/90 QUATTRO II SERIE	1994-2309	1987-89	0,5	1,0	1,5
90/90 QUATTRO 20V II SERIE	2309	1988-90	0,5	1,0	1,5
100/100 S/100LS	1760	1968-71	1,3	2,5	3,8
100 COUPES	1871	1970-73	2,0	4,0	6,0
100 I SERIE (TUTTI I MOD.)	1760-1871	1972-77	1,0	2,0	3,0
100 II SERIE (TUTTI I MOD.)	1994-2144	1977-82	0,8	1,5	2,3
100 SD II SERIE (TUTTI I MOD.)	1996	1978-82	0,5	1,0	1,5
100/100 QUATTRO II SERIE	1781-2309	1982-90	0,5	1,0	1,5
100 TURBO QUATTRO III S	2226	1986-90	0,8	1,5	2,3
100 DTD/DTD II SERIE	1986-2461	1982-90	0,5	1,0	1,5
100 AVANT/AVANT QUATTRO	1781-2309	1983-90	0,8	1,5	2,3
100 AVANT TURBO/AVANT TURBO Q	2226	1983-90	1,0	2,0	3,0
100 AVANT DTD/DTD	1986-2461	1983-91	0,5	1,0	1,5
100/100 QUATTRO IV SERIE	1994-2309	1990-94	0,5	1,0	1,5
100 2.5 TD IV SERIE	2461	1991-94	0,5	1,0	1,5
100 AVANT/AVANT QUATTRO IIS	1994-2309	1991-94	0,8	1,5	2,3
100 AVANT TDI IIS	2461	1991-94	0,5	1,0	1,5
200/200 TURBO	2144-2226	1984-90	0,8	1,5	2,3
200/200 TURBO QUATTRO	2144-2226	1984-90	1,0	2,0	3,0
200/200 TURBO AVANT QUATTRO	2144-2226	1984-90	1,0	2,0	3,0
200 QUATTRO 20V	2226	1989-90	1,0	2,0	3,0
200 AVANT QUATTRO 20V	2226	1989-90	1,3	2,5	3,8
COUPE COUPE GT	1781-2226	1981-87	1,0	2,0	3,0
COUPE QUATTRO	2144-2226	1983-88	1,5	3,0	4,5
QUATTRO	2144	1980-86	12,5	25,0	35,0
QUATTRO (BAUR)	2226	1987-89	9,0	18,0	27,0
QUATTRO 20V (BAUR)	2226	1989-90	9,0	18,0	27,0
QUATTRO SPORT	2133-2144	1983-86	65,0	130,0	180,0
COUPE 2.0 E	1994	1989-93	0,8	1,5	2,3
COUPE 2.0 20V QUATTRO	1994	1989-93	1,0	2,0	3,0
COUPE 2.3 E/2.3 E 20V	2309	1988-94	1,0	2,0	3,0
COUPE 2.3 E/2.3 E 20V QUATTRO	2309	1988-94	1,3	2,5	3,5
COUPE 2.6 E V6/2.8 V6	2598-2771	1992-95	1,3	2,5	3,5
COUPE 2.2 TURBO 20V QUATTRO S2	2226	1990-93	1,5	3,0	4,5
80 2002 S V SERIE	1994-2309	1991-94	0,5	1,0	1,5
80 2002 S AVANT	1994-2309	1992-95	0,8	1,5	2,3
80 19 TD V SERIE	1896	1991-94	0,5	1,0	1,5
80 19 TD AVANT	1896	1992-95	0,7	1,5	2,2
80 26 - 28 E V6 QUATTRO V SERIE	2598-2771	1991-94	0,8	1,5	2,3
80 26 E V6/28 E V6 AVANT	2598-2771	1992-95	1,0	2,0	3,0
S22 220V TURBO QUATTRO	2226	1993-95	1,5	3,0	4,5
S2 AVANT	2226	1992-94	1,5	3,0	4,5
RS2 AVANT	2226	1993-96	7,5	15,0	22,0
CABRIO 1.8/2.0/2.3 20V/2.6 V6/2.8 V6	1781-2771	1991-00	2,0	4,0	6,0
COUPE 2.4/2.8 E V6 QUATTRO	2598-2771	1992-95	1,0	2,0	3,0
100 2.8 V6/2.8 V6 QUATTRO	2771	1990-94	0,5	1,0	1,5
100 2.8 E V6 QUATTRO AVANT	2771	1991-94	0,8	1,5	2,3
100 2.2 TURBO 20V Q. S4/AVANT S4	2226	1991-94	0,8	1,5	2,3
100 4.2 V8 QUATTRO S4/AVANT S4	4172	1993-94	1,3	2,5	3,8
V8	2771-4172	1989-94	1,0	2,0	3,0
A4 1.6/1.8/1.8 20V TURBO	1595-1781	1994-95	0,5	1,0	1,5
A4 2.6 V6/2.8 V6 30V	2598-2771	1994-00	0,8	1,5	2,3
A4 19 TDI	1896	1994-95	0,5	1,0	1,5
A4 1.6/1.8/1.8 20V TURBO AVANT	1595-1781	1995	0,7	1,5	2,2
A4 19 TDI AVANT	1896	1995	0,7	1,5	2,2
A4 2.6 V6/2.8 V6 30V AVANT	2598-2771	1995-00	1,0	2	

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	4	5	6
AIZS SHEERLINE	3993	1947-53	5,0	100	15,0	
AIZS PRINCESS (TUTTI I MOD.)	3993	1947-59	5,5	110	16,5	
METROPOLITAN COUPE	1500	1954-62	2,5	5,0	7,5	
METROPOLITAN DHC	1500	1954-62	4,0	8,0	12,0	
GIPOSY	2199	1958-67	3,5	7,0	11,0	
SEVEN (MINI)	848	1959-64	5,0	10,0	15,0	
SEVEN (MINI)	848/998	1965-70	3,0	6,0	9,0	
SEVEN (MINI) COUNTRYMAN	848/998	1961-70	4,0	8,0	12,0	
MINI COOPER	997	1961-63	7,5	15,0	22,0	
MINI COOPER	998	1964-68	6,5	13,0	20,0	
MINI COOPERS	1071	1963-64	10,5	21,0	31,5	
MINI COOPERS	1275	1963-69	9,5	19,0	28,5	
MINI COOPER S	970	1964-65	10,0	20,0	30,0	
MINI MOKE	848	1964-68	5,0	10,0	15,0	
BMC MINI MOKE (AUS)	998	1969-70	4,0	8,0	12,0	
BMC (LEYLAND MOKE (AUS))	998	1970-81	3,5	7,0	10,0	
LEYLAND M. CALIFORNIA (AUS)	998/1275	1974-77	3,5	7,0	10,0	
1100/1100 MK2	1098	1964-70	1,3	2,5	4,0	
1100/1300 COUNTRYMAN	1098/1275	1966-74	1,5	3,0	4,5	
1300/1300GT	1275	1967-74	1,5	3,0	4,5	
1300 TRAVELLER	1275	1971-74	1,3	2,5	4,0	
1800/1800 MK2	1798	1964-74	1,0	2,0	3,0	
3 LITRE	2912	1967-71	1,3	2,5	4,0	
FXD TAXI	2178/2520	1958-81	2,3	4,5	7,0	
CARBOIDES TAXI	2286/2664	1982-97	1,8	3,5	5,5	
MAX (TUTTI I MODELLI)	1485/1748	1970-82	0,5	1,0	1,5	
ALLEGRO (TUTTI I MODELLI)	1098/1748	1973-82	0,5	1,0	1,5	
PRINCESS 1800 HL	1798	1974-80	0,5	1,0	1,5	
MINI (MINI E MINI HLE MAYFAIR) CITY	998	1981-90	1,5	3,0	4,5	
LEYLAND MINI MOKE (P)	998	1980-90	4,0	8,0	12,0	
CAGIVA MINI MOKE (I)	998	1991-93	4,0	8,0	12,0	
MINI CLUBMAN	998	1971-75	1,5	3,0	4,5	
MINI CLUBMAN GT	1275	1971-75	1,8	3,5	5,0	
MINI CLUBMAN ESTATE	998/1098	1974-82	1,8	3,5	5,0	
METRO 1.0 (TUTTI I MODELLI)	998	1980-90	0,5	1,0	1,5	
METRO 1.3 (3 S) 3 HL E AUTOM.	1275	1980-90	0,5	1,0	1,5	
METRO 1.3 SPORT (GS) GTA	1275	1988-90	1,0	2,0	3,0	
METRO MG	1275	1981-90	1,0	2,0	3,0	
METRO VANDENPLAS	1275	1981-87	1,0	2,0	3,0	
METRO MG TURBO	1275	1983-90	1,3	2,5	3,8	
MAESTRO (TUTTI I MODELLI)	1275/1598	1983-91	0,5	1,0	1,5	
MAESTRO MG	1598/1994	1983-90	0,8	1,5	2,3	
MAESTRO MG TURBO	1994	1988-90	0,8	1,5	2,3	
MONTIGO MONTIGO ESTATE	1275/1994	1984-91	0,5	1,0	1,5	
MONTIGO MONTIGO ESTATE 200V/D5L	1994	1988-91	0,5	1,0	1,5	
MONTIGO MG	1994	1984-90	0,8	1,5	2,3	
MONTIGO MG TURBO	1994	1985-90	0,8	1,5	2,3	

## AUSTIN HEALEY GRAN BRETAGNA

100BNI	2640	1953-55	20,0	40,0	60,0	
100BN2	2640	1955	20,0	40,0	60,0	
100S BN2	2640	1954-55	40,0	80,0	120,0	
100M BN2	2640	1956	35,0	70,0	100,0	
1006 BN4 BN6	2659	1956-59	20,0	40,0	60,0	
3000 BN7/B17	2912	1959-61	22,5	45,0	65,0	
3000 MK I BN7/B17/B17	2912	1961-63	25,0	50,0	75,0	
3000 MK III BJB	2912	1963-68	27,5	55,0	80,0	
SPR TEM KII (FROG EYE)	948	1958-61	9,0	18,0	27,0	
SPR TEM KII	948	1961-62	6,5	13,0	20,0	
SPR TEM KII	1098	1962-66	6,0	12,0	18,0	
SPR TEM KIII	1098	1966-67	5,0	10,0	15,0	
SPR TEM KIV	1275	1967-70	4,5	9,0	13,0	

## AUTO UNION/DKW GERMANIA

F91/4	896/980	1954-62	2,3	4,5	7,0	
MUNGA 4+6-8	980	1963-68	4,0	8,0	12,0	
1000/1000S	980	1959-63	2,0	4,0	6,0	
1000/1000S COUPE DE LUXE C.	980	1958-63	2,5	5,0	7,5	
1000 UNIVERSAL KOMBI	980	1959-62	2,3	4,5	7,0	
1000 SP COUPE ROADSTER	980	1958-65	3,0	6,0	9,0	

## AUTOBIANCHI ITALIA

BIANCHINA TRASFORMAZIONE SPECIAL	479/499	1957-62	5,5	11,0	16,5	
BIANCHINA PANORAMICA	499	1960-69	2,5	5,0	7,5	
BIANCHINA PANORAMICA DECAPOTT.	499	1960-69	2,8	5,5	8,0	
BIANCHINA CABRIOLET	499	1960-69	7,0	14,0	21,0	
BIANCHINA BERL. 4 POSTI SPECIAL	499	1962-69	2,3	4,5	7,0	
GIARDINIERA	499	1966-77	2,3	4,5	7,0	
STELLINA	767/792	1963-68	4,0	8,0	12,0	
PRIMULA I SERIE	1221	1964-68	1,3	2,5	4,0	
PRIMULA 65 C	1197	1968-70	1,0	2,0	3,0	
PRIMULA COUPE 1.2	1221	1965-68	1,8	3,5	5,0	
PRIMULA COUPE 1.4	1438	1968-70	1,8	3,5	5,0	
ATI1	1438	1969-72	1,0	2,0	3,0	
ATI2	905	1969-71	1,5	3,0	4,5	
ATI2 NORMALE/JUNIOR	905	1971-82	1,0	2,0	3,0	
ATI2 JUNIOR	905	1983-86	0,8	1,5	2,3	

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	4	5	6
ATI2 ELEGANT	965	1971-82	1,0	2,0	3,0	
ATI2 ELITE	965	1979-85	0,8	1,5	2,3	
ATI2 LX	965	1983-85	0,8	1,5	2,3	
ATI2 ABARTH (S8 CV)	982	1971-76	3,5	7,0	10,0	
ATI2 ABARTH (70 CV)	1049	1975-77	3,0	6,0	9,0	
ATI2 ABARTH (70 CV) 5 MARCE	1049	1977-85	2,8	5,5	8,0	
Y10 FIRE LX TOURING	999/1049	1985-90	0,5	1,0	1,5	
Y10 TURBO	1049	1985-88	1,3	2,5	3,8	
Y10 4WD FIRE 11 4WD	999/1108	1986-95	0,8	1,5	2,3	
Y10 FIRE IE A.E. LVISELECTRONIC	999/1108	1987-95	0,5	1,0	1,5	
Y10 1.3 IE GTLE	1297/1301	1987-95	1,0	2,0	3,0	
Y10 JUNIOR GLOO	999	1995	0,5	1,0	1,5	

## BANTAM STATI UNITI

40 BRC	1855	1940-41	7,5	15,0	22,0	
--------	------	---------	-----	------	------	--

## BENTLEY GRAN BRETAGNA

4 1/2 LITRE TORPEDO	4398	1927-31	125,0	250,0	375,0	
6 1/2 LITRE TORPEDO	6597	1926-30	175,0	350,0	520,0	
8 LITRE TORPEDO	7985	1930-32	250,0	500,0	750,0	
3 1/2 LITRE CABRIOLET	3649	1933-36	37,5	75,0	110,0	
4 1/4 LITRE CABRIOLET	4257	1936-39	42,5	85,0	125,0	
MK VI	4257	1946-51	17,5	35,0	50,0	
MK VI	4566	1951-52	15,0	30,0	45,0	
R TYPE	4566	1952-55	20,0	40,0	60,0	
R TYPE CONTINENTAL	4566	1953-55	90,0	180,0	270,0	
S I	4887	1955-59	19,0	38,0	57,0	
S I CONTINENTAL	4887	1955-59	65,0	130,0	200,0	
S II	6230	1959-62	20,0	40,0	60,0	
S II CABRIOLET	6230	1959-62	55,0	110,0	165,0	
S III	6230	1962-66	21,0	42,0	63,0	
S III CABRIOLET	6230	1962-66	60,0	120,0	180,0	
T	6230	1965-70	11,0	22,0	33,0	
T CONVERTIBILE	6230	1967-70	22,5	45,0	67,0	
T	6750	1971-77	10,0	20,0	30,0	
T2	6750	1977-80	11,0	22,0	33,0	
CORNICHER TWODOOR	6750	1971-77	15,0	30,0	45,0	
CORNICHER TWODOOR	6750	1977-81	16,0	32,0	48,0	
CORNICHER CABRIOLET	6750	1971-77	22,5	45,0	67,0	
CORNICHER CABRIOLET	6750	1977-84	21,0	42,0	63,0	
MULSANNE	6750	1980-83	9,0	18,0	27,0	
MULSANNE	6750	1984-89	10,0	20,0	30,0	
MULSANNE TURBO	6750	1982-91	14,0	28,0	42,0	
MULSANNE S	6750	1987-93	11,0	22,0	33,0	
EIGHT	6750	1984-93	10,0	20,0	30,0	
BROOKLANDS/R	6750	1992-98	11,0	22,0	33,0	
TURBO RS/RT	6750	1985-98	15,0	30,0	45,0	
CONTINENTAL RS/T	6750	1991-02	25,0	50,0	75,0	
CONTINENTAL (CABRIOLET)	6750	1984-94	25,0	50,0	75,0	
CONTINENTAL CONVERTIBILE	6750	1994-95	32,5	65,0	100,0	
CONTINENTAL SC	6750	1998-01	35,0	70,0	100,0	
AZURE	6750	1995-02	42,5	85,0	125,0	
ARNAGE RED LABEL	4398/6750	1998-02	14,0	28,0	42,0	
ARNAGE RED LABEL LWB	6750	2001-02	15,0	30,0	45,0	
ARNAGE R/RL	6761	2002-04	15,0	30,0	45,0	
ARNAGE T	6750	2002-04	17,5	35,0	50,0	
ARNAGE LIMOUSINE MULLINER	6750	2002-04	25,0	50,0	75,0	
CONTINENTAL GT	5998	2003-04	25,0	50,0	75,0	

## BERTONE ITALIA

FREE CLIMBER/FREE CLIMBER 2	1596/2693	1990-95	1,0	2,0	3,0	
-----------------------------	-----------	---------	-----	-----	-----	--

## BIANCHI ITALIA

54 TORPEDO	1287	1925-27	9,0	18,0	27,0	
55 1300 TORPEDO	1287	1928-32	9,0	18,0	27,0	
55 1500 TORPEDO	1452	1932-34	9,0	18,0	27,0	
SP BERLINA	1652	1934-39	11,0	22,0	33,0	

## BIZZARRINI ITALIA

5300 GT STRADA	5338	1964-68	150,0	300,0	450,0	
1900 GT EUROPA	1897	1967-68	35,0	70,0	100,0	

## BMW GERMANIA

315 CABRIOLET	1490	1954-56	20,0	40,0	60,0	
326 LIMOUSINE	1971	1956-59	35,0	70,0	100,0	
327 COUPE CABRIOLET	1971	1957-59	75,0	150,0	225,0	
328 ROADS TER	1971	1957-59	400,0	800,0	1.200,0	
501 BERLINA	1971	1952-55	10,0	20,0	30,0	
501/6	2077	1955-58	10,0	20,0	30,0	
501/8	2580	1955-62	10,0	20,0	30,0	
502 2.6 LITRI	2580	1954-61	10,0	20,0	30,0	
502 3.2 LITRI	3168	1955-61	11,0	22,0	33,0	
503 COUPE	3168	1956-59	75,0	150,0	220,0	
503 CABRIOLET	3168	1956-59	100,0	200,0	300,0	
507 ROADSTER	3168	1956-60	250,0	500,0	750,0	
2800	2580	1961-62	9,0	18,0	27,0	
2800L	2580	1961-62	10,0	20,0	30,0	

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	4	5	6
3200 LS	3168	1961-63	10,0	20,0	30,0	
3200 CS	3168	1962-65	15,0	30,0	45,0	
2500 (500 (502TA))	245/298	1955-62	10,0	20,0	30,0	
600	582	1957-59	6,0	12,0	18,0	
700 BERLINA	697	1960-61	2,5	5,0	7,5	
700 IS BERLINA	697	1962-65	2,5	5,0	7,5	
700 COUPE	697	1959-64	3,5	7,0	11,0	
700 IS COUPE	697	1964-65	3,5	7,0	11,0	
700 COUPE SPORT	697	1960-64	4,5	9,0	13,5	
70						

# QUOTAZIONI

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000	4	5	6
M5 CABRIOLET (E36)	2990	1994-95	4.0	8.0	12.0	
M5 3.2 CABRIOLET (E36)	3201	1995-00	5.0	10.0	15.0	
316 TI 3.0 COMPACT (E36)	1996-1996	1994-95	0.8	1.5	2.3	
323 TI COMPACT (E36)	2494	1994-00	1.0	2.0	3.0	
325 TI COMPACT (E36)	2494	2001-04	1.3	2.5	3.5	
518i/520i/520i (E12)	1766-1990	1972-81	0.8	1.5	2.3	
520 (E12.6 OLINDRO)	1991	1977-81	1.0	2.0	3.0	
525i/528 (E12)	2494-2788	1973-81	1.3	2.5	3.5	
528i (E12)	2788	1977-81	1.5	3.0	4.5	
M5 3.9 (E12)	3453	1980-81	2.0	4.0	6.0	
518i/520i/520i (E28)	1766-1991	1981-87	0.5	1.0	1.5	
525i (E28)	2494-2788	1981-87	0.5	1.0	1.5	
524 DTD (E28)	2443	1985-87	0.5	1.0	1.5	
535i (E28)	3430	1985-87	1.0	2.0	3.0	
M5 3.9 (E28)	3430	1984-87	1.8	3.5	5.0	
M5 (E28)	3430	1987-88	2.5	5.0	7.5	
518i (E34)	1796	1990-95	0.5	1.0	1.5	
520i/520i 24V (E34)	1991	1988-95	0.5	1.0	1.5	
518i TOURING (E34)	1796	1990-95	0.5	1.0	1.5	
520i/520i 24V TOURING (E34)	1991	1990-95	0.7	1.5	2.2	
524 TD/525 TDS (E34)	2443-2505	1988-95	0.5	1.0	1.5	
524 TD/525 TDS TOURING (E34)	2443-2505	1990-95	0.7	1.5	2.2	
525i (E34)	2494	1988-94	0.8	1.5	2.3	
525i TOURING (E34)	2494	1990-94	0.7	1.5	2.2	
525i 24V/525i X2.4V (E34)	2494	1990-95	0.8	1.5	2.3	
525i 24V/525i X2.4V TOURING (E34)	2494	1991-95	1.0	2.0	3.0	
530i (E34)	2986	1988-94	1.0	2.0	3.0	
530i V8 TOURING (E34)	2997	1992-95	1.5	3.0	4.5	
535i (E34)	3430	1988-94	1.3	2.5	3.5	
540i V8 TOURING (E34)	3982	1992-95	1.8	3.5	5.0	
M5 (E34)	3535	1988-92	2.8	5.5	8.0	
M5 TOURING (E34)	3795	1992-95	3.3	6.5	10.0	
535i 3.2V (E39)	2777-2793	1995-02	1.5	3.0	4.5	
540i 3.2V (E39)	3498	1995-02	2.0	4.0	6.0	
529i/520i/530i 24V TOURING (E39)	2494-2979	1997-02	2.0	4.0	6.0	
535i 3.2V TOURING (E39)	3498	1997-01	2.3	4.5	6.5	
540i 3.2V TOURING (E39)	4798	1997-02	2.5	5.0	7.5	
628i/630i/635i/635i (E24)	2788-3210	1976-82	2.3	4.5	7.0	
635i (E24)	3453	1978-82	2.5	5.0	7.5	
635i (E24)	3453	1982-89	3.0	6.0	9.0	
628i/630i/635i (E24)	2788-3210	1982-88	2.5	5.0	7.5	
635i (E24)	3430	1984-89	10.0	20.0	30.0	
728i/728i/750i/750i/753i (E25)	2788-3210	1977-82	1.0	2.0	3.0	
728i (E25)	2788-3210	1982-86	1.0	2.0	3.0	
753i (E25)	3430	1979-82	1.3	2.5	3.8	
753i (E25)	3430	1982-86	1.3	2.5	3.8	
745i (E25)	3210-3430	1979-82	1.5	3.0	4.5	
745i (E25)	3430-3453	1982-86	1.5	3.0	4.5	
730i/753i (E32)	2986-3430	1986-92	1.5	3.0	4.5	
753i (E32)	3430	1988-92	1.8	3.5	5.3	
730i/753i/750i/750i/753i (E32)	2986-3982	1992-94	1.8	3.5	5.0	
750i/753i (E32)	4982	1986-94	2.5	5.0	7.5	
730i V8/740i V8 (E38)	2997-3982	1994-95	1.5	3.0	4.5	
728i (E38)	2793	1999-01	1.3	2.5	3.5	
730i/753i/740i V8 3.2V (E38)	3498-4398	1996-01	1.8	3.5	5.0	
750i/753i (E38)	5379	1994-01	2.0	4.0	6.0	
M5 (E38)	4941	1998-02	2.5	5.0	7.5	
MI	3430	1979-81	100.0	200.0	300.0	
Z1	2494	1988-92	15.0	30.0	45.0	
840i/840i 3.2V (E31)	3982-4398	1993-00	4.5	9.0	13.5	
850i/850i 0 V12 (E31)	4988-5379	1989-00	5.5	11.0	16.5	
850i/850i V12 (E31)	5576	1992-96	8.0	16.0	24.0	
Z3 1.8i/1.9i/2.0i/2.2	1796-2171	1995-02	4.0	8.0	12.0	
Z3 2.5i/2.8i/3.0i/24V	2494-2979	1996-02	4.5	9.0	13.5	
Z3 ROADSTER	3201	1997-02	9.0	18.0	27.0	
Z3 2.8i/3.0i COUPE	2795-2979	1998-02	4.5	9.0	13.5	
Z3 COUPE	3201	1998-02	7.5	15.0	22.0	
24.2.2	2171	2003-04	5.5	11.0	16.5	
24.2.5	2494	2003-04	6.0	12.0	18.0	
24.3.0	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	
323i/325i/328i/330i/24V (E46)	2494-2979	1999-04	1.5	3.0	4.5	
323i/325i/328i/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)	1999-2171	1999-04	2.0	4.0	6.0	
323i/325i/328i/330i/24V CPÉ (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	
323i/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	
28 ROADSTER	4941	2000-03	50.0	100.0	150.0	
730i/753i (E65)	2979-3600	2001-04	1.8	3.5	5.0	
745i (E65)	4398	2001-04	2.3	4.5	6.5	
760i/760i (E65)	5972	2002-04	2.8	5.5	8.0	

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000	4	5	6
730D/740D (E65)	2993-3901	2001-04	2.0	4.0	6.0	
530 (E60)	2979	2003-04	2.5	5.0	7.5	
545i (E60)	4398	2004	3.0	6.0	9.0	
530i TOURING (E60)	2979	2004	3.0	6.0	9.0	
545i TOURING (E60)	4398	2004	3.5	7.0	10.0	
M5 V10 (E60)	4999	2004	6.0	12.0	18.0	
630 (E60)	2979	2004	4.0	8.0	12.0	
645 (E60)	4398	2003-04	4.5	9.0	13.5	
630 (E60) CABRIOLET	2979	2004	5.0	10.0	15.0	
645 (E60) CABRIOLET	4398	2004	5.5	11.0	16.5	
X5 2.5i/3.0	2494-2979	2003-04	2.5	5.0	7.5	

## BORGWARD GERMANIA

HANSA 1500	1498	1949-52	5.0	10.0	15.0	
HANSA 1500 CABRIOLET HERMULLER	1498	1950-52	6.0	12.0	18.0	
HANSA 1500 SPORT CABRIOLET 2Z2	1498	1950-53	7.5	15.0	22.5	
HANSA 1500 ROMBI	1498	1950-52	5.0	10.0	15.0	
HANSA 1800	1758	1952-54	4.0	8.0	12.0	
HANSA 1800 DIESEL DIESEL ROMBI	1758	1953-54	3.5	7.0	10.0	
HANSA 1800 CABRIOLET HERMULLER	1758	1952-54	7.5	15.0	22.5	
HANSA 1800 ROMBI	1758	1952-54	4.0	8.0	12.0	
HANSA 1800 SPORT CABRIOLET 2Z2	1758	1953-54	7.0	14.0	21.0	
HANSA 2400	2337	1952-55	5.0	10.0	15.0	
HANSA 2400 PULLMAN	2240-2337	1953-58	5.0	10.0	15.0	
Z3 LITER (P100)	2240	1960-61	4.0	8.0	12.0	
ISABELLA	1495	1954-58	6.5	13.0	20.0	
ISABELLA TSI/SE LUXE	1495	1955-58	7.5	15.0	22.5	
ISABELLA TSI/SE LUXE	1495	1959-61	7.5	15.0	22.5	
ISABELLA COUPE DEUTSCH	1495	1955-57	11.0	22.0	33.0	
ISABELLA CABRIOLET/TSI CABRIOLET	1495	1955-58	10.0	20.0	30.0	
ISABELLA COMBI	1495	1955-58	5.0	10.0	15.0	
ISABELLA COMBI	1495	1959-61	4.0	8.0	12.0	
ISABELLA	1495	1959-61	6.0	12.0	18.0	
ISABELLA TSCABRIOLET	1495	1959-61	10.0	20.0	30.0	
ISABELLA COUPE	1495	1957-61	10.0	20.0	30.0	
ISABELLA COUPE HECKFLOSSE	1495	1959-60	10.0	20.0	30.0	
ISABELLA COUPE CABRIOLET	1495	1958-61	12.5	25.0	38.0	

## BRISTOL GRAN BRETAGNA

400	1971	1947-51	12.5	25.0	38.0	
401	1971	1949-52	12.5	25.0	38.0	
402 CABRIOLET	1971	1952-53	15.0	30.0	45.0	
403	1971	1953-57	12.5	25.0	38.0	
404	1971	1954-57	15.0	30.0	45.0	
405	1971	1955-60	13.5	27.0	40.0	
406	2216	1958-61	12.5	25.0	38.0	
407	5130	1961-63	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	
603 (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	
BLENHHEIM/BLÉN 2/BLÉN 3	5898	1993-04	14.0	28.0	42.0	
BEAUFIGHTER	5898	1982-94	14.0	28.0	42.0	

## BUGATTI FRANCIA

TYPE 13	1327-1368	1918-20	90.0	180.0	270.0	
TYPE 22	1453	1919-26	90.0	180.0	270.0	
TYPE 22 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 35T (CB)	2261	1927-31	400.0	800.0	1200.0	
TYPE 35C	1991	1928-31	500.0	1000.0	1500.0	
TYPE 37	1496	1925-30	200.0	400.0	600.0	
TYPE 38	1991	1926-27	100.0	200.0	300.0	
TYPE 38A	1991	1927	125.0	250.0	375.0	
TYPE 40	1496	1926-30	100.0	200.0	300.0	
TYPE 40A	1628	1930	125.0	250.0	375.0	
TYPE 41 "ROYALE"	12763	1926-33	4000.0	8000.0	12000.0	
TYPE 43/45A GRAND SPORT	2261	1927-31	150.0	300.0	450.0	
TYPE 44	2992	1927-30	125.0	250.0	375.0	
TYPE 46/46S	5360	1929-36	225.0	450.0	675.0	
TYPE 47 GRAND SPORT	5986	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	2612	1932-35	750.0	1500.0	2250.0	
TYPE 57 GAMBIER	3257	1933-39	175.0	350.0	525.	

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000
11 BL TRACTION AVANT	1911	1937-45	7.5 15.0 22.0
11 CABRIOLET (TUTTI MODELLI)	1911	1934-39	27.5 55.0 80.0
15 SX	2867	1938-45	10.0 20.0 30.0
15 SX	2867	1946-56	9.0 18.0 27.0
11 B NORMALE	1911	1946-57	5.0 10.0 15.0
11 BL LEGÈRE	1911	1948-57	5.5 11.0 16.5
2CV	375-425	1948-60	6.0 12.0 18.0
2CV SAHARA (MOTORE 425C2)	850	1958-66	10.0 20.0 30.0
2CV	425-602	1961-70	3.0 6.0 9.0
AM6	602	1961-69	2.0 4.0 6.0
AM6 BREAK	602	1964-69	1.8 3.5 5.0
AM8	602	1969-78	1.5 3.0 4.5
AM8 BREAK	602	1969-79	1.5 3.0 4.5
MEHARI	602	1968-87	3.5 7.0 10.0
MEHARI 4X4	602	1979-86	6.0 12.0 18.0
DS 19	1911	1955-62	10.0 20.0 30.0
DS 19	1911	1963-67	9.0 18.0 27.0
DS 19	1985	1967-68	7.5 15.0 22.0
DS 20	1911/1985	1968-74	6.0 12.0 18.0
DS 20 PALLAS	1985	1970-74	7.0 14.0 21.0
DS 21	2175	1965-72	6.5 13.0 20.0
DS 21 PALLAS	2175	1965-72	7.5 15.0 22.0
DS 21 LE	2175	1969-72	7.5 15.0 22.0
DS 21 LE PALLAS	2175	1969-72	8.5 17.0 25.0
D SUPER 5	2175	1972-75	6.0 12.0 18.0
DS 23	2341	1972-75	8.0 16.0 24.0
DS 23 PALLAS	2341	1972-75	9.0 18.0 27.0
DS 23 LE	2341	1972-75	9.0 18.0 27.0
DS 23 LE PALLAS	2341	1972-75	10.0 20.0 30.0
DS 23 BREAK (TUTTI MODELLI)	2341	1972-75	8.5 17.0 25.0
ID 19	1911/1985	1957-67	6.0 12.0 18.0
ID 19 CONFORT	1911	1967-69	5.0 10.0 15.0
ID 20	1985	1968-69	5.0 10.0 15.0
ID 19 BREAK/FAMIALE	1911	1958-67	8.0 16.0 24.0
ID 21 BREAK/FAMIALE	2175	1965-67	8.5 17.0 25.0
ID 19/20/21 BREAK/FAMIALE	1911/2175	1967-69	7.5 15.0 22.0
DS 20 BREAK/FAMIALE	1911/1985	1968-74	7.5 15.0 22.0
D SPECIAL SUPER	1911/1985	1969-74	5.0 10.0 15.0
ID CABRIOLET	1911/1985	1960-65	30.0 60.0 90.0
DS CABRIOLET	1911/2175	1960-71	40.0 80.0 120.0
SM CARBURATORI INIEZIONE	2670	1970-75	9.0 18.0 27.0
2CV4	455	1970-78	2.3 4.5 6.5
2CV4 CLUB	602	1970-90	2.5 5.0 7.5
2CV4 SPECIAL	602	1976-90	2.5 5.0 7.5
2CV SPOT	455	1976	3.0 6.0 9.0
2CV4 CHARLESTON/DOLLY	602	1980-90	2.8 5.5 8.0
DVANE	425	1967-68	2.0 4.0 6.0
DVANE 416	435-602	1968-84	1.8 3.5 5.0
GS BERLINA	1015/1222	1970-79	1.3 2.5 3.5
GS BREAK	1015/1222	1971-79	1.0 2.0 3.0
GS BERLINA	1330/1301	1979-86	1.0 2.0 3.0
GS BREAK	1330/1301	1979-86	0.8 1.5 2.3
LN LNA	652/1124	1976-86	0.5 1.0 1.5
VISA 650/1000/1100	652/1124	1978-89	0.5 1.0 1.5
VISA DECAPOTABLE	1124	1983-85	1.0 2.0 3.0
VISA SUPER X4/GI/GII	1219/1580	1979-89	0.5 1.0 1.5
VISA 17 DRD	1769	1984-89	0.5 1.0 1.5
VISA RALLYE/CHRONO	1219	1982-83	1.5 3.0 4.5
VISA 4X4 MILLES PISTES	1361	1984-86	3.0 6.0 9.0
AVEU/QUOT	652/1299	1981-90	0.4 0.8 1.2
AX (TUTTI MODELLI)	954/1340	1986-95	0.5 1.0 1.5
AX SPORTR	1294	1987-93	1.0 2.0 3.0
AX GI/GII	1360	1987-95	0.8 1.5 2.3
AX 14 4X4	1360	1991-95	0.5 1.0 1.5
AX 14 D (TUTTI MOD.)	1361	1988-95	0.5 1.0 1.5
BK (TUTTI MODELLI)	1124/1580	1982-92	0.5 1.0 1.5
BK BREAK (TUTTI MODELLI)	1360/1905	1985-92	0.5 1.0 1.5
BK 19D (TUTTI MODELLI)	1768/1905	1983-92	0.5 1.0 1.5
BK TRD/GI/GII TURBO	1768	1988-92	0.5 1.0 1.5
BK 19D BREAK (TUTTI MOD.)	1768/1905	1985-92	0.5 1.0 1.5
BK TRD/GI/GII TURBO BREAK	1768	1988-92	0.5 1.0 1.5
BK GI/GII	1905	1983-92	0.8 1.5 2.3
BK 19GT 16V	1905	1987-92	0.8 1.5 2.3
BK 14C	2141	1985-86	16.0 32.0 48.0
BK 1944	1905	1988-92	0.5 1.0 1.5
BK 1944 BREAK	1905	1988-92	0.5 1.0 1.5
BK 19D 4X4	1768/1905	1990-92	0.5 1.0 1.5
BK 19D 4X4 BREAK	1768/1905	1990-92	0.5 1.0 1.5
CX (TUTTI MOD.)	1985/2500	1974-85	2.0 4.0 6.0
CX BREAK (TUTTI MOD.)	1985/2500	1975-85	2.0 4.0 6.0
CX 2400 GTI	2347	1977-82	3.0 6.0 9.0
CX 24 BREAK EVASION	2347	1982-84	2.0 4.0 6.0
CX 2400 PRESTIGE	2347	1976-83	3.8 7.5 11.0
CX 2200 D/2500 D	2175/2500	1975-86	1.0 2.0 3.0
CX 2200 D BREAK/2500 D BREAK	2175/2500	1975-86	1.0 2.0 3.0
CX LMOUSINE	2500	1979-83	1.5 3.0 4.5
CX 25 GTI	2500	1983-85	3.5 7.0 10.0

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000
CX 2022	1995/2165	1986-89	1.8 3.5 5.0
CX BREAK (TUTTI MOD.)	1995/2500	1986-90	2.5 5.0 7.5
CX 25 RGTI	2500	1986-89	3.5 7.0 10.0
CX 25 GTI TURBO	2500	1985-89	3.8 7.5 11.0
CX 25 GTI TURBO 2/PRESTIGE	2500	1986-89	5.0 10.0 15.0
CX 25 PRESTIGE TURBO	2500	1986-89	5.5 11.0 16.0
CX 25 TRD/TURBO TRD/TURBO 2	2500	1983-89	1.0 2.0 3.0
CX 25 BREAK RD/TRD TURBO/TURBO 2	2500	1986-89	1.0 2.0 3.0
CX LMOUSINE D TURBO/TURBO 2	2500	1983-89	2.0 4.0 6.0
XM 3.0 I V6/16 24V	2946/2975	1989-00	0.5 1.0 1.5
XM 3.0 I V6/16 24V BREAK	2946/2975	1991-00	0.8 1.5 2.3
XM 2.0 I INIEZIONE 2.0 TURBO CT	1998	1989-95	0.5 1.0 1.5
XM D12 TURBO D12/25 TD	2088/2446	1989-95	0.5 1.0 1.5
XM 2.0 I TURBO CT BREAK	1998	1991-95	0.5 1.0 1.5
XM D12 TURBO D12/25 TD BREAK	2088/2446	1991-95	0.5 1.0 1.5
SAXO 1.6 VTS II SERIE	1587	1996-02	0.8 1.5 2.3
ZK (TUTTI MODELLI)	1124/1905	1991-95	0.5 1.0 1.5
ZK BREAK (TUTTI MODELLI)	1124/1761	1993-95	0.5 1.0 1.5
ZK 20 16V	1998	1992-97	0.5 1.0 1.5
ZK D/TD (TUTTI MODELLI)	1769/1905	1993-95	0.5 1.0 1.5
ZK D/TD BREAK (TUTTI MODELLI)	1769/1905	1993-95	0.5 1.0 1.5
XANTIA 1.6 I 8/20	1580/1998	1993-95	0.5 1.0 1.5
XANTIA 1.6 I 8/20 BREAK	1580/1998	1993-95	0.7 1.5 2.2
XANTIA 1.9 DR 9 TD	1905	1993-95	0.5 1.0 1.5
XANTIA 1.9 DR 9 TD BREAK	1905	1995	0.7 1.5 2.2
XANTIA 3.0 V6	2946	1996-00	0.5 1.0 1.5
XANTIA 3.0 V6 BREAK	2946	1996-00	0.7 1.5 2.2
EVASION 2.0 I TURBO CT	1998	1994-95	0.8 1.5 2.3
EVASION 19 TD	1905	1994-95	0.5 1.0 1.5
XSARA COUPE 2.0 16V/VTS	1998	1998-02	0.5 1.0 1.5
CS PUREE	1360/1587	2002-04	1.5 3.0 4.5
CS 3.0 V6 24V	2946	2000-04	0.5 1.0 1.5
CS 3.0 V6 24V BREAK	2946	2001-04	0.8 1.5 2.3
CS 3.0 V6 24V	2946	2002-04	1.3 2.5 3.8
CZ VTS	1587	2004	0.8 1.5 2.3
CZ 2.0 16V (177 CV) COUPE	1997	2004	0.8 1.5 2.3

### CIZETA ITALIA

VIGI	595	1993-94	100.0	200.0	300.0
------	-----	---------	-------	-------	-------

### DAEWOO COREA DEL SUD

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

### DAF OLANDA

600/750 DAFODIL	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

DAI F20	998	1975-78	2.3	4.5	6.5
DAI F20	1587	1976-84	1.5	3.0	4.5
ROCKY/DTD	1998/2165	1984-00	1.0	2.0	3.0
FERZA	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 LMOUSINE	3744/7136	1927-35	60.0	120.0	180.0
DB18 (2 1/2 LITRE) BERLINA	2522	1958-60	10.0	20.0	30.0
STRAIGHT EIGHT LMOUSINE	3960	1956-60	25.0	50.0	75.0
DB 18 EMPRESS BERLINA	3468	1945-53	8.5	17.0	25.0
DB 18 CONSORT LMOUSINE	2522	1945-53	9.0	18.0	27.0
DB 18 CABRIOLET	2522	1945-53	12.5	25.0	37.0
DF EMPRESS II LMOUSINE	3468	1951-54	7.5	15.0	22.0
DF EMPRESS III LMOUSINE	3468	1954-57	6.5	13.0	20.0
CONQUEST CENTURY ROADSTER	2453	1953-58	9.0	18.0	27.0
CONQUEST CENTURY CABRIOLET	2453	1951-54	7.5	15.0	22.0
DF REGENCY I LMOUSINE	2952	1951-54	5.0	10.0	15.0
DF REGENCY II LMOUSINE	3468	1954-57	5.0	10.0	15.0
DF SPORTSMAN BERLINA	2952	1951-54	4.5	9.0	13.5
DF D K LMOUSINE	4617	1954-58	7.5	15.0	22.0
DF D K REGENCY LMOUSINE	4617	1954-58	5.0	10.0	15.0
DF D K SPORTSMAN BERLINA	4617	1954-58	4.5	9.0	13.5
DJ CONQUEST BERLINA	2453	1953-58	3.5	7.0	10.0
DJ CONQUEST LMOUSINE	2453	1953-58	5.5	11.0	16.5
MAJESTIC	3794	1958-59	10.0	20.0	30.0
MAJESTIC MAJOR	4561	1960-68	11.5	23.0	35.0
MAJESTIC MAJOR LMOUSINE	4561	1961-68	12.5	25.0	37.0
SP 250 DART	2548	1959-64	15.0	30.0	45.0
V8 25 LITRE	2548	1962-67	9.0	18.0	27.0
V8 250	2548	1967-69	8.5	17.0	25.0
SOVEREIGN	4235	1966-69	5.0	10.0	15.0
SOVEREIGN 28	2791	1969-72	3.0	6.0	9.0
SOVEREIGN 4.2 I SERIE	4235	1969-73	4.0	8.0	12.0
DS 420 LMOUSINE	4235	1968-91	11.5	23.0	35.0

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000
SOVEREIGN 3.4 I 2 I SERIE	3442-4235	1973-79	3.0 6.0 9.0
SOVEREIGN 4.2 COUPE I SERIE	4235	1973-77	6.5 13.0 20.0
DOUBLE SIX S.3 I SERIE	5345	1972-73	4.5 9.0 13.5
DOUBLE SIX S.3 I VANDEN PLAS I S	5345	1972-73	5.0 10.0 15.0
DOUBLE SIX S.3 I SERIE	5345	1973-79	3.5 7.0 10.0
DOUBLE SIX S.3 I VANDEN PLAS I S	5345	1973-79	4.0 8.0 12.0
DOUBLE SIX S.3 COUPE II SERIE	5345	1973-77	8.0 16.0 24.0
SOVEREIGN 3.4 I 2 II SERIE	3442-4235	1979-86	3.5 7.0 10.0
DOUBLE SIX S.3 I SERIE	5345	1979-81	3.5 7.0 10.0
DOUBLE SIX S.3 I SERIE HE	5345	1981-87	4.0 8.0 12.0
DOUBLE SIX S.3 I SERIE HE	5345	1987-93	4.5 9.0 13.5
3.6-4.0 (X40)	3590/3980	1986-94	2.5 5.0 7.5
DOUBLE SIX 6.0 (X40)	5995	1993-94	3.5 7.0 10.0
SX 4.0 6 24V	3980	1994-97	3.5 7.0 10.0
V8 4.0 32V	3996	1998-02	4.0 8.0 12.0
SUPER V8 4.0 32V	3996	1998-02	5.0 10.0 15.0
DOUBLE SIX 6.0 V12	5995	1994-97	3.8 7.5 11.0

### DATSUN GIAPPONE

FARLADY SPORT 1600	1595	1966-70	3.0	6.0	9.0
FARLADY (TUTTI MODELLI)	1989/1998	1969-78	6.0	12.0	18.0
FARLADY (TUTTI MODELLI)	1998	1978-81	4.5	9.0	13.5
240 Z	2395	1969-75	7.5	15.0	22.0

### DB FRANCIA

750 CABRIOLET PANHARD	745	1951-54	6.5	13.0	20.0
750 PANHARD (C IN ALLUMINIO)	745	1951-54	9.0	18.0	27.0
750 SBOR RALLYE (C IN PLASTICA)	745/851	1955-60	7.5	15.0	

# QUOTAZIONI

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	+	-	+
TYPE 124	2102	1931-34	12,5	25,0	37,0	
TYPE 126	2860	1931-34	17,5	35,0	50,0	
TYPE 132 SUPER LUXE	1800	1934-36	10,0	20,0	30,0	
TYPE 134 SUPER LUXE/134 N	2151	1933-46	12,5	25,0	37,0	
TYPE 134 G	2571	1938-46	12,5	25,0	37,0	
TYPE 135 SPORT 18 CV	3227	1935-39	45,0	90,0	135,0	
TYPE 135 COMPETITION 18/20 CV	3557	1935-38	50,0	100,0	150,0	
TYPE 135 SPECIAL COMPETITION	3557	1935-37	90,0	180,0	270,0	
TYPE 135 MINGAM COMPETITION	3557	1938-52	60,0	120,0	180,0	
TYPE 138 SUPER LUXE SPORTS L	3227	1933-35	17,5	35,0	50,0	
TYPE 143/144	1800/2102	1934	10,0	20,0	30,0	
TYPE 148/148 L	3557	1936-53	25,0	50,0	75,0	
TYPE 154 LONG	2152	1934-35	17,5	35,0	50,0	
TYPE 145/145	4496	1937-38	350,0	700,0	100,0	
TYPE 168	3557	1938-39	20,0	40,0	60,0	
TYPE 175	4455	1947-50	250,0	500,0	750,0	
TYPE 179/180	4455	1947-50	90,0	180,0	270,0	
TYPE 235 BERLINA	3557	1951-54	35,0	70,0	100,0	
TYPE 235	3557	1951-54	50,0	100,0	150,0	
TYPE 182 V.I.R.	1995	1950-53	4,0	8,0	12,0	

## DELTA FILIPPINE

MINICRUISER	1587/1951	1974-85	0,8	1,5	2,5
-------------	-----------	---------	-----	-----	-----

## DIATTO ITALIA

20A TORPEDO	1996	1924-27	17,5	35,0	50,0
20A BERLINA	1996	1924-27	17,5	35,0	50,0

## DINO ITALIA

206 GT	1986	1967-69	75,0	150,0	220,0
246GT	2408	1969-73	85,0	170,0	250,0
246GT S	2408	1972-74	100,0	200,0	300,0
308 GT4	1991	1975-80	6,0	12,0	18,0
308 GT4	2926	1973-77	8,0	16,0	24,0

## DKW GERMANIA

MEKSTERKLASSE F 89 P (2 CL)	684	1950-54	2,0	4,0	6,0
MEKSTERKLASSE CABR. 4P KARMANN	684	1950-52	2,8	5,5	8,0
MEKSTERKLASSE CABR. 2P HEBMÜLLER	684	1951-52	3,0	6,0	9,0
MEKSTERKLASSE COUPE 2P HEBMÜLLER	684	1951-52	2,5	5,0	7,5
MEKSTERKLASSE UNIVERSAL	684	1951-54	2,3	4,5	7,0
SONDERKLASSE F 91 (3 CL)	896	1953-55	2,0	4,0	6,0
SONDERKLASSE LUXUS COUPE 4P	896	1953-55	2,3	4,5	7,0
SONDERKLASSE CABR. 4P KARMANN	896	1953-55	2,5	5,0	7,5
SONDERKLASSE CABR. 2P KARMANN	896	1953-55	2,8	5,5	8,0
SONDERKLASSE COUPE 2P KARMANN	896	1953-55	2,3	4,5	7,0
SONDERKLASSE UNIVERSAL	896	1953-57	2,3	4,5	7,0
3-6 (F 93 F 94)	996	1955-59	2,3	4,5	7,0
3-6 LUXUS COUPE 4P	996	1955-59	2,8	5,5	8,0
3-6 CABR. 4P KARMANN	996	1955-56	3,3	6,5	10,0
3-6 CABR. 2P KARMANN	996	1955-56	3,5	7,0	10,0
3-6 UNIVERSAL	996	1957-59	2,5	5,0	7,5
3-6 MONZA	980/996	1956-58	6,0	12,0	18,0
JUNIOR	741	1959-62	1,5	3,0	4,5
JUNIOR DE LUXE	796	1961-63	1,8	3,5	5,0
F11 F 12	796/889	1963-65	1,8	3,5	5,0
F12 ROADSTER	889	1964	2,5	5,0	7,5
F1 Q2	1175	1964-66	1,5	3,0	4,5

## DODGE STATI UNITI

RAMCHARGER	3680/7200	1974-80	3,0	6,0	9,0
RAMCHARGER (II SERIE)	5210/5898	1981-93	2,5	5,0	7,5
VIPER	7990	1992-96	17,5	35,0	50,0
VIPER (II SERIE) R1710	7990	1996-04	20,0	40,0	60,0
VIPER GTS	7990	1996-02	25,0	50,0	75,0

## FACEL VEGA FRANCIA

FV5 COUPE	4520/5407	1955-58	50,0	100,0	150,0
FV5 CABRIOLET	4520/5407	1955-58	60,0	120,0	180,0
HK500	5907/6276	1959-61	35,0	70,0	100,0
EXCELLENCE	6276	1959-61	50,0	100,0	150,0
FACEL IIA/FACEL IIA F2	1646	1960-63	15,0	30,0	45,0
FACEL II	6276/6787	1962-64	40,0	80,0	120,0
FACEL III	1863	1963-64	20,0	40,0	60,0
FACEL VI	2860	1964	25,0	50,0	75,0

## FERRARI ITALIA

166 SPORT	1995	1947-49	1.000,0	2.000,0	3.000,0
166 INTER	1995	1948-51	375,0	750,0	1.100,0
195 INTER	2941	1950-52	300,0	600,0	900,0
212 INTER	2562	1951-53	375,0	750,0	1.100,0
200 EUROPA	2953	1953-55	300,0	600,0	900,0
340/342/375 AMERICA	401/4523	1952-55	1.250,0	2.500,0	3.750,0
400/410 SUPERAMERICA	3967/4961	1956-64	1.000,0	2.000,0	3.000,0
500 SUPERFAST	4961	1964-67	1.250,0	2.500,0	3.750,0
250 GT PF. ROANO ILENA	2953	1956-58	300,0	600,0	900,0
250 GT 2 POSTI PININFARINA	2953	1958-60	150,0	300,0	450,0
250 GT CABRIOLET PININFARINA	2953	1959-62	200,0	400,0	600,0

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	+	-	+
250 GT 2+2/330 GT 2+2	2953/3967	1960-64	100,0	200,0	300,0	
250 GTL	2953	1963-64	250,0	500,0	750,0	
250 GT SPIDER CALIFORNIA (SMB)	2953	1958-60	4.000,0	8.000,0	10.000,0	
250 GT SPIDER CALIFORNIA (SMB)	2953	1960-62	4.000,0	8.000,0	12.000,0	
250 GT TOUR DE FRANCE	2953	1956-59	2.500,0	5.000,0	7.500,0	
250 GT SWB	2953	1960-62	3.500,0	7.000,0	9.000,0	
250 GT SWB COMPETIZIONE	2953	1960-62	4.000,0	8.000,0	10.000,0	
250 GT/GT/64	2953	1961-64	10.000,0	20.000,0	30.000,0	
250 LE MANS	2953/3285	1964-66	4.000,0	8.000,0	12.000,0	
275 GTB	3285	1964-66	400,0	800,0	1.200,0	
275 GTB/4	3285	1966-68	500,0	1.000,0	1.500,0	
275 GT S	3285	1964-66	250,0	500,0	750,0	
330 GT 2+2 (III SERIE)	3967	1964-67	100,0	200,0	300,0	
330 GTC	3967	1966-68	150,0	300,0	450,0	
330 GTS	3967	1966-68	250,0	500,0	750,0	
365 GT 2+2	4930	1967-72	40,0	80,0	120,0	
365 GTC	4930	1969-71	150,0	300,0	450,0	
365 GTS	4930	1969-70	250,0	500,0	750,0	
365 SPIDER CALIFORNIA	3967/4930	1966-68	500,0	1.000,0	1.500,0	
365 GTB DAYTONA	4930	1968-73	175,0	350,0	525,0	
365 GTS/4 DAYTONA SPIDER	4930	1970-73	400,0	800,0	1.200,0	
208 GTB	1991	1980-82	10,0	20,0	30,0	
208 GTS	1991	1980-82	12,5	25,0	37,0	
208 GTB TURBO	1991	1982-85	12,5	25,0	37,0	
208 GTS TURBO	1991	1982-85	15,0	30,0	45,0	
(208) GTB TURBO INTERCOOLER	1991	1986-89	15,0	30,0	45,0	
(208) GTS TURBO INTERCOOLER	1991	1986-89	17,5	35,0	50,0	
308 GT4	2926	1977-80	8,0	16,0	24,0	
308 GTB VETRORESINA	2926	1975-78	40,0	80,0	120,0	
308 GTB	2926	1978-81	15,0	30,0	45,0	
308 GTS	2926	1977-81	15,0	30,0	45,0	
308 GTB I	2926	1981-82	15,0	30,0	45,0	
308 GTS I	2926	1981-82	15,0	30,0	45,0	
308 GTB QUATTROVALVOLE	2926	1982-85	17,5	35,0	50,0	
308 GTS QUATTROVALVOLE	2926	1982-85	17,5	35,0	50,0	
328 GTB	3185	1985-89	20,0	40,0	60,0	
328 GTS	3185	1985-89	20,0	40,0	60,0	
348 TB	3405	1989-94	14,0	28,0	42,0	
348 TS	3405	1989-94	15,0	30,0	45,0	
348 SPIDER	3405	1993-95	17,5	35,0	52,5	
288 GTO	2855	1984-85	350,0	700,0	1.000,0	
MONDIAL 8	2926	1980-82	7,5	15,0	22,5	
MONDIAL QUATTROVALVOLE	2926	1982-84	8,5	17,0	25,5	
MONDIAL CABRIOLET	2926	1983-84	11,0	22,0	33,0	
MONDIAL 3.2	3185	1985-88	10,0	20,0	30,0	
MONDIAL 3.2 CABRIOLET	3185	1985-88	12,5	25,0	37,5	
MONDIAL 3.4 T	3405	1989-93	12,5	25,0	37,5	
MONDIAL 3.4 T CABRIOLET	3405	1989-93	15,0	30,0	45,0	
365 GTC/4	4930	1971-72	60,0	120,0	180,0	
365 GT4 2+2	4930	1972-76	16,0	32,0	48,0	
400 GT	4823	1976-79	12,5	25,0	37,5	
400 I	4823	1979-84	13,5	27,0	40,5	
412	4942	1985-90	15,0	30,0	45,0	
365 GT4 BB	4930	1973-76	75,0	150,0	225,0	
512 BB	4942	1976-81	75,0	150,0	225,0	
512 BB I	4942	1981-84	75,0	150,0	225,0	
TESTAROSSA	4942	1984-85	25,0	50,0	75,0	
TESTAROSSA	4942	1986-91	22,5	45,0	67,5	
512 TR	4942	1992-94	27,5	55,0	82,5	
F512M	4942	1994-96	30,0	60,0	90,0	
F40	2996	1987-92	200,0	400,0	600,0	
456 GT/GTA	5474	1993-99	15,0	30,0	45,0	
F355 BERLINETTA	3496	1994-98	17,5	35,0	50,0	
F355 GTS	3496	1994-98	19,0	38,0	57,0	
F355 SPIDER	3496	1995-99	22,5	45,0	67,5	
F50	4698	1995-97	250,0	500,0	750,0	
550 MARANELLO	5474	1996-01	17,5	35,0	52,5	
575 MARANELLO	5748	2002-04	20,0	40,0	60,0	
550 BARCHETTA	5474	2000-02	45,0	90,0	135,0	
360 MODENA	3586	1999-04	22,5	45,0	67,5	
360 SPIDER	3586	2000-04	37,5	75,0	110,0	
360 CHALLENGER STADALE	3586	2003-04	37,5	75,0	110,0	
612 SCAGLIETTI	5748	2003-04	20,0	40,0	60,0	
F430	4908	2004	32,5	65,0	100,0	
ENZO	5998	2002-04	500,0	1.000,0	1.500,0	

## FERVES ITALIA

RANGER 4x4	499	1966-71	4,0	8,0	12,0
------------	-----	---------	-----	-----	------

## FIAT ITALIA

501/502/503 TORPEDO	1460	1919-27	12,5	25,0	37,0
501 S	1460	1921-26	15,0	30,0	45,0
501/507 TORPEDO	2296	1919-27	12,5	25,0	37,0
501/512 TORPEDO	3446	1919-28	15,0	30,0	45,0
510 S	3446	1920-25	17,5	35,0	50,0
519/519A/519B TORPEDO	4766	1922-27	75,0	150,0	225,0
509/509 A	990	1925-29	10,0	20,0	30,0

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000
1100 D FAMILIARE	1221	1962-66	2.0 4.0 6.0
1100 R	1089	1966-69	1.3 2.5 3.5
1100 R FAMILIARE	1089	1966-69	1.5 3.0 4.5
1200 GRANLUCE	1221	1957-60	2.5 5.0 7.5
1200 TRASFORMABILE	1221	1957-60	6.5 13.0 20.0
1200 CABRIOLET	1221	1959-63	5.5 11.0 16.5
600 (VETRI SCORREVOLI)	653	1955-57	5.0 10.0 15.0
600 TMSF (VETRI SCORREVOLI)	653	1956-57	5.5 11.0 16.5
600	653	1957-60	4.0 8.0 12.0
600 TRASFORMABILE	653	1957-60	4.3 8.5 12.0
600 D	767	1960-69	2.3 4.5 6.5
600 D TRASFORMABILE	767	1960-69	2.5 5.0 7.5
600 MULTIPLA	653	1956-60	7.0 14.0 21.0
600 MULTIPLA	767	1960-67	6.0 12.0 18.0
NUOVA 500	479	1957	6.0 12.0 18.0
NUOVA 500 ECONOMICA	479	1957-59	5.0 10.0 15.0
NUOVA 500 NORMALE	479	1957-59	5.5 11.0 16.5
NUOVA 500 TETTO APRIBILE	479	1959-60	5.0 10.0 15.0
NUOVA 500 SPORT	499	1958-60	7.0 14.0 21.0
NUOVA 500 SPORT TETTO APRIBILE	499	1958-60	6.5 13.0 20.0
500 D	499	1960-65	3.5 7.0 10.0
500 F	499	1965-72	2.5 5.0 7.5
500 LUSO	499	1966-72	2.3 4.5 6.5
500 GARDINIERA	499	1960-66	2.8 5.5 8.0
500 R	594	1972-75	2.0 4.0 6.0
1800/1800 B	1795	1959-68	3.0 6.0 9.0
1800/1800 B FAMILIARE	1795	1959-68	3.5 7.0 10.0
2100	2054	1959-61	3.3 6.5 10.0
2100 SPECIALE	2054	1959-61	3.8 7.5 11.0
2100 FAMILIARE	2054	1959-61	3.8 7.5 11.0
2300	2279	1961-63	4.0 8.0 12.0
2300 SPECIALE	2279	1961-63	4.5 9.0 13.5
2300 LUSO	2279	1963-68	3.8 7.5 11.0
2300 FAMILIARE	2279	1961-63	4.5 9.0 13.5
2300 LUSO FAMILIARE	2279	1963-68	4.3 8.5 12.0
2300 COUPE	2279	1961-65	6.5 13.0 20.0
2300 COUPE S	2279	1961-69	7.5 15.0 22.0
1300	1295	1961-66	1.8 3.5 5.0
1300 FAMILIARE	1295	1961-66	2.0 4.0 6.0
1500/1500 C	1481	1961-67	1.8 3.5 5.0
1500 FAMILIARE	1481	1961-67	2.0 4.0 6.0
1500 L	1481	1962-68	2.5 5.0 7.5
1500 CABRIOLET (OSCA)	1491	1959-62	9.0 18.0 27.0
1500 COUPE	1481	1964-65	5.0 10.0 15.0
1500 CABRIOLET	1481	1963-66	6.5 13.0 20.0
1600 SCABRIOLET	1568	1962-63	9.0 18.0 27.0
1600 SCABRIOLET	1568	1963-66	9.0 18.0 27.0
1600 SC COUPE	1568	1963-66	7.5 15.0 22.0
850 NORMALE SUPER	843	1964-68	1.3 2.5 3.8
850 DIODINAT	843	1966-68	1.5 3.0 4.5
850 SPECIAL	843	1968-71	1.3 2.5 3.8
850 FAMILIARE	843-903	1965-76	1.0 2.0 3.0
850 COUPE	843	1965-68	3.0 6.0 9.0
850 SPORT COUPE	903	1968-71	2.5 5.0 7.5
850 SPIDER	843	1965-68	5.5 11.0 16.5
850 SPORT SPIDER	903	1968-72	5.0 10.0 15.0
124	1197	1966-70	1.3 2.5 3.8
124 (III SERIE)	1197	1970-74	1.0 2.0 3.0
124 FAMILIARE	1197	1966-74	1.3 2.5 3.8
124 SPECIAL	1438	1968-70	1.3 2.5 3.8
124 SPECIAL (III SERIE)	1438	1970-74	1.0 2.0 3.0
124 SPECIAL VT 1600	1438-1592	1970-74	1.5 3.0 4.5
124 SPORT COUPE	1438	1967-69	2.8 5.5 8.0
124 SPORT COUPE	1608	1969-72	2.5 5.0 7.5
124 SPORT SPIDER	1438	1966-69	6.5 13.0 20.0
124 SPORT SPIDER	1608	1969-72	6.5 13.0 20.0
124 SPORT COUPE L&T B	1592-1756	1972-74	2.0 4.0 6.0
124 SPORT SPIDER L&T B	1592-1756	1972-75	6.0 12.0 18.0
124 ABARTH RALLY	1756	1972-76	17.5 35.0 52.5
SPORT SPIDER	1995	1979-82	5.0 10.0 15.0
SPIDER EUROPA PININFARINA	1995	1982-85	6.0 12.0 18.0
SPIDER EUROPA VOLUMEX PININF.	1995	1982-87	7.5 15.0 22.0
125	1608	1967-69	1.5 3.0 4.5
125 SPECIAL	1608	1968-70	1.8 3.5 5.0
125 SPECIAL (II SERIE)	1608	1970-72	1.5 3.0 4.5
DINO COUPE	1987	1967-69	8.5 17.0 25.0
DINO 2400 COUPE	2408	1969-72	7.5 15.0 22.0
DINO SPIDER	1987	1966-69	20.0 40.0 60.0
DINO 2400 SPIDER	2408	1969-72	19.0 38.0 57.0
128	1116	1969-72	1.0 2.0 3.0
128 FAMILIARE	1116	1969-72	1.0 2.0 3.0
128 (II SERIE) SPECIAL	1116-1290	1972-76	0.8 1.5 2.3
128 (II SERIE)	1116-1290	1976-85	0.5 1.0 1.5
128 FAMILIARE (III SERIE)	1116-1290	1972-80	0.5 1.0 1.5
128 RALLY	1290	1971-74	1.8 3.5 5.0
128 SPORT COUPE S&S	1116-1290	1971-75	1.8 3.5 5.0
128 SP	1116-1290	1975-80	1.3 2.5 3.8

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000
XI/9	1290	1972-78	3.3 6.5 10.0
XI/9 FIVE SPEED IN BERTONE	1498	1978-83	2.8 5.5 8.0
XI/9 FIVE SPEED BERTONE	1498	1984-88	3.0 6.0 9.0
130 BERLINA 2000	2866	1969-71	3.5 7.0 10.0
130 BERLINA 3200	3235	1971-77	4.0 8.0 12.0
130 COUPE	3235	1971-77	5.0 10.0 15.0
126/126 PERSONAL	594-652	1972-83	0.8 1.5 2.3
126/8 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 SPORT 5 MARCE	1301	1981-83	1.5 3.0 4.5
147 DIESEL	1301	1983-86	0.3 0.5 0.8
131 (I III SERIE) BERLINA	1301-1505	1974-83	0.8 1.5 2.3
131 (I III SERIE) PANORAMA	1301-1505	1974-84	0.8 1.5 2.3
131 SUPERMIRAFIOR BERLINA	1301-1995	1978-83	0.5 1.0 1.5
131 MIRAFIORI SUPER M D	1995-2445	1978-83	0.5 1.0 1.5
131 SUPERMIRAFIOR PANORAMA	1301-1995	1978-84	0.5 1.0 1.5
131 PANORAM 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 VOLUME TRICA	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)	1502-1995	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 CORIA	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 CORIA	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 VOLUME X	1995	1983-85	0.8 1.5 2.3
ARGENTIA TURBO DIESEL	2445	1983-85	0.5 1.0 1.5
PANDA 30	652	1980-85	1.0 2.0 3.0
PANDA 45/45 S	903	1980-85	1.0 2.0 3.0
PANDA 750/1000	770-999	1986-94	0.5 1.0 1.5
PANDA 4X4	965	1983-85	1.3 2.5 3.8
PANDA 4X4 (TUTTI I MODELLI)	999-1108	1986-95	1.3 2.5 3.8
PANDA SELECTA	999-1108	1991-94	0.5 1.0 1.5
PANDA DIESEL	1302	1986-90	0.5 1.0 1.5
UNO (TUTTI I MODELLI)	903-1498	1983-89	0.5 1.0 1.5
UNO SELECTA	1116	1988-89	0.5 1.0 1.5
UNO DIDS	1301	1983-89	0.5 1.0 1.5
UNO 60 D/DS	1698	1986-89	0.5 1.0 1.5
UNO TURBO D	1367	1986-89	0.5 1.0 1.5
UNO TURBO LE ANTESKID	1301	1985-89	1.8 3.5 5.0
UNO I SERIE (TUTTI I MOD.)	903-1499	1989-94	0.5 1.0 1.5
UNO SELECTA SELECTA IEHS	1116-1499	1989-94	0.5 1.0 1.5
UNO 13 DIDS II SERIE	1302	1989-93	0.5 1.0 1.5
UNO 1711 9 DIDS II SERIE	1698-1929	1989-94	0.5 1.0 1.5
UNO TURBO D II SERIE	1367	1989-94	0.5 1.0 1.5
UNO TURBO LE 1400/RACING	1372	1989-93	1.3 2.5 3.5
RITMO/RITMO SUPER (II 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 BS S CABRIOLET BERTONE	1498	1981-82	1.0 2.0 3.0
RITMO BS S CABRIOLET (II SERIE)	1498	1982-83	0.8 1.5 2.3
RITMO 70S CABRIOLET (II S)	1301	1983-88	0.8 1.5 2.3
RITMO SUPER CABRIO 100S	1585	1985-88	1.0 2.0 3.0
RITMO 105 IC (I SERIE)	1585	1981-82	1.3 2.5 3.8
RITMO 125 IC	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	0.5 1.0 1.5
RITMO 105 IC (II SERIE)	1585	1983-85	1.0 2.0 3.0
RITMO 130 IC	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
DUNAS	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)	11081-1995	1988-94	0.5 1.0 1.5
TIPO DS/TURBO DS	1697-1929	1988-94	0.5 1.0 1.5
TIPO 2000 16V	1995	1990-96	0.8 1.5 2.3
TIPO 16V	1756	1989-93	0.5 1.0 1.5
TEMPRA (TUTTI I MODELLI)	1372-1995	1990-94	0.5 1.0 1.5
TEMPRA DS/TURBO DS	1929	1990-94	0.5 1.0 1.5
TEMPRA SW (TUTTI I MODELLI)	1372-1995	1990-94	0.5 1.0 1.5
TEMPRA SW DS/TURBO DS	1929	1990-94	0.5 1.0 1.5

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000
TEMPRA 2.0 IE STATION WAGON 4X4	1995	1992-95	0.5 1.0 1.5
CROMA 16/CHELT/E/20 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 TD 4D	1929	1988-94	0.5 1.0 1.5
PUNTO (TUTTI I MODELLI)	1108-1581	1993-94	0.5 1.0 1.5
PUNTO DTD	1698	1993-94	0.5 1.0 1.5
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
BRAVA (TUTTI I MODELLI)	1369-1747	1995	0.5 1.0 1.5
BRAVA 1.9 D	1929	1995	0.5 1.0 1.5
BRAVA (TUTTI I MODELLI)	1369-1747	1995	0.5 1.0 1.5
BRVA 1.9 D	1929	1995	0.5 1.0 1.5
BRVA HGT 2.0 20V	1998	1995-01	0.8 1.5 2.3
ONQUECENIO	704-905	1991-94	0.5 1.0 1.5
ONQUECENIO SPORTING	1108	1994	0.8 1.5 2.3
STILO 2.4 ABARTH SP SELESPEED	2446	2001-04	1.3 2.5 3.8
STILO 2.4 ABARTH SP SELESPEED	2446	2001-04	1.0 2.0 3.0
STILO 2.4 ABARTH SP M SCHUMACHER	2446	2004	1.5 3.0 4.5
LYSSE 2002 TURBO	1995	1994	0.8 1.5 2.3
LYSSE 1.9 TD	1905	1994	0.5 1.0 1.5

### FORD FRANCIA

L'BORDELAISE	2896	1924-28	8.0 16.0 24.0
A	5285	1928-32	9.0 18.0 27.0
AF	2045	1928-32	6.0 12.0 18.0
ALSACE (MAYFORD)	3621	1955-56	7.5 15.0 22.5
VB-62 (MAYFORD)	2225	1956-57	6.0 12.0 18.0
VB-66 (MAYFORD)	3621	1956-57	7.5 15.0 22.5
VB-72 (MAYFORD)	2225	1957	4.5 9.0 13.5
VB-76 (MAYFORD)	3621	1957	6.0 12.0 18.0
VB-F-81 (MAYFORD)	3621	1958-59	5.5 11.0 16.5
VB-F-82 (MAYFORD)	2225	1958-59	4.0 8.0 12.0
VB-F-90A (MAYFORD)	3621	1959-60	5.0 10.0 15.0
VB-F-92A (MAYFORD)	2225	1959-60	

# QUOTAZIONI

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	4	3	2
OSI 20MT SCOUPE	1998-2293	1967-68	3,5	7,0	11,0	
17MP7B (TUTTI I MOD.)	1498-2293	1968-71	1,5	3,0	4,5	
17MP7B TURNER	1498-2293	1968-71	1,5	3,0	4,5	
17MP7B CABRIOLET	1699-2293	1968-71	2,3	4,5	7,0	
20MP7B (TUTTI I MOD.)	1998-2530	1968-71	1,5	3,0	4,5	
20MP7B TURNER	1998-2530	1968-71	1,5	3,0	4,5	
20MP7B (TUTTI I MOD.)	2530	1969-71	1,8	3,5	5,0	
TAUNUS BERLINA (IN) SERIE	1293-1993	1971-82	0,8	1,5	2,3	
TAUNUS SW (IN) SERIE	1297-1993	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 RS1600	1601	1971-75	6,0	12,0	18,0	
ESCORT RS1800	1855	1975-77	6,0	12,0	18,0	
ESCORT RS2000	1993	1974-77	7,0	14,0	21,0	
ESCORT RS2000	1993	1977-80	4,3	8,5	13,0	
ESCORT II SERIE (TUTTI I MOD.)	940-1297	1975-80	0,5	1,0	1,5	
ESCORT III SERIE (TUTTI I MOD.)	1117-1597	1980-90	0,5	1,0	1,5	
ESCORT III SERIE D	1608-1753	1983-90	0,5	1,0	1,5	
ESCORT III SERIE CABRIOLET	1392-1597	1983-90	1,0	2,0	3,0	
ESCORT XRS XR3I	1597	1980-90	1,0	2,0	3,0	
ESCORT RS TURBO	1597	1984-90	1,3	2,5	4,0	
ESCORT IV SERIE (TUTTI I MOD.)	1119-1796	1990-94	0,5	1,0	1,5	
ESCORT IV SERIE D	1753	1990-94	0,5	1,0	1,5	
ESCORT IV SERIE XR3I	1796	1990-94	0,8	1,5	2,3	
ESCORT IV SERIE SW (TUTTI I MOD.)	1119-1796	1990-94	0,5	1,0	1,5	
ESCORT IV SERIE SW D	1753	1990-94	0,5	1,0	1,5	
ESCORT RS2000 (IV SERIE)	1998	1991-94	0,8	1,5	2,3	
ESCORT RS2000 4X4 (IV SERIE)	1998	1993-97	1,0	2,0	3,0	
ESCORT RS TURBO COSWORTH 4X4	1993	1992-95	4,0	8,0	12,0	
ESCORT IV SERIE CABRIOLET	1392-1796	1990-96	1,0	2,0	3,0	
ORION III SERIE (TUTTI I MOD.)	1297-1598	1983-90	0,5	1,0	1,5	
ORION III SERIE D	1608-1753	1983-90	0,5	1,0	1,5	
ORION III SERIE (TUTTI I MODELLI)	1297-1598	1990-93	0,5	1,0	1,5	
ORION III SERIE D	1753	1990-93	0,5	1,0	1,5	
CAPRI III SERIE (TUTTI I MOD.)	1305-2293	1969-73	1,8	3,5	5,0	
CAPRI III SERIE (TUTTI I MOD.)	1293-2994	1974-78	1,3	2,5	3,8	
CAPRI IV SERIE (TUTTI I MOD.)	1298-2994	1978-87	1,0	2,0	3,0	
CAPRI 2600 RS	2637	1970-73	12,5	25,0	37,0	
CAPRI 2800 RS TURBO	2792	1981-83	3,5	7,0	10,0	
CAPRI GRANADABERLII SERIE	1699-2994	1972-77	0,8	1,5	2,3	
CONSUL GRANADASW I SERIE	1699-2994	1972-77	0,8	1,5	2,3	
GRANADA BERLINA I SERIE	1699-2792	1977-85	0,5	1,0	1,5	
GRANADA II SERIE	1948-2499	1977-85	0,5	1,0	1,5	
GRANADA SW II SERIE	1699-2792	1977-85	0,5	1,0	1,5	
GRANADA D SW II SERIE	1948-2499	1978-85	0,5	1,0	1,5	
FESTIA VII SERIE (TUTTI I MOD.)	957-1392	1976-88	0,5	1,0	1,5	
FESTIA I SERIE D	1608	1983-88	0,5	1,0	1,5	
FESTIA XR2	1598	1981-88	0,8	1,5	2,3	
FESTIA XR3I	1598-1796	1989-95	0,5	1,0	1,5	
FESTIA TURBO	1597	1990-93	1,0	2,0	3,0	
FESTIA III SERIE (TUTTI I MOD.)	1001-1598	1989-94	0,5	1,0	1,5	
FESTIA III SERIE D	1753	1989-94	0,5	1,0	1,5	
SIERRA (TUTTI I MODELLI)	1294-2293	1982-92	0,5	1,0	1,5	
SIERRASW (TUTTI I MODELLI)	1595-2294	1982-92	0,5	1,0	1,5	
SIERRADIESEL/TD (TUTTI I MOD.)	1753-2304	1982-92	0,5	1,0	1,5	
SIERRA/TD SW (TUTTI I MOD.)	1753-2304	1982-92	0,5	1,0	1,5	
SIERRA XR4i	2792	1982-85	0,8	1,5	2,3	
SIERRA XR4i 4X4/2BI 4X4	2792-2935	1985-92	0,8	1,5	2,3	
SIERRA 2BI 4X4 SW	2792	1986-89	0,8	1,5	2,3	
SIERRA 2BI 4X4	2935	1988-92	0,8	1,5	2,3	
SIERRA 2BI 4X4 SW	2935	1988-92	0,8	1,5	2,3	
SIERRAS COSWORTH	1993	1986-87	7,5	15,0	22,0	
SIERRA RS 500 COSWORTH	1993	1987	10,0	20,0	30,0	
SIERRA COSWORTH 4X4 (3 VOLUMI)	1993	1988-93	5,0	10,0	15,0	
RS200	1803	1985-86	37,5	75,0	110,0	
SCORPIO (TUTTI I MODELLI)	1796-2935	1985-94	0,5	1,0	1,5	
SCORPIO D/TD (TUTTI I MOD.)	2498	1986-94	0,5	1,0	1,5	
SCORPIO SW (TUTTI I MODELLI)	1998-2935	1991-94	0,5	1,0	1,5	
SCORPIO TD SW	2498	1991-94	0,5	1,0	1,5	
SCORPIO 2BI 2V 4X4	2792-2935	1986-94	0,5	1,0	1,5	
SCORPIO 2BI 2V 4X4	2935	1991-94	0,8	1,5	2,3	
SCORPIO 2BI 2V 4X4 SW	2935	1992-94	0,8	1,5	2,3	
SCORPIO 2012016V (8 S.)	1998	1994	0,5	1,0	1,5	
SCORPIO 2012016V SW (8 S.)	1998	1994	0,5	1,0	1,5	
SCORPIO TD (11 S.)	2500	1994	0,5	1,0	1,5	
SCORPIO TD SW (11 S.)	2500	1994	0,5	1,0	1,5	
SCORPIO 2BI 2V 4X4 (11 S.)	2935	1994-98	0,8	1,5	2,3	
SCORPIO 2BI 2V 4X4 SW (11 S.)	2935	1994-98	0,8	1,5	2,3	
MONDEO 4 P5 P (TUTTI I MOD.)	1597-1998	1993-94	0,5	1,0	1,5	
MONDEO 2.5 V6 2.4V ST 200	2544	1994-99	0,5	1,0	1,5	
MONDEO SW (TUTTI I MODELLI)	1597-1998	1993-94	0,5	1,0	1,5	
MONDEO 2.5 V6 2.4V SW ST 200	2544	1994-99	0,8	1,5	2,3	
MONDEO TD 4P5P	1753	1993-94	0,5	1,0	1,5	
MONDEO TD SW	1753	1993-94	0,5	1,0	1,5	
GALAXY 28 V16 I SERIE	2792	1995-04	1,3	2,5	3,5	
PUMA	1388-1679	1997-01	0,8	1,5	2,3	
COUGAR 20 16V/2.5 V6 24V	1988-2544	1999-01	0,8	1,5	2,3	

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	4	3	2
MONDEO 2.5 V6 24V (II SERIE)	2495	2000-04	0,5	1,0	1,5	
MONDEO 2.5 V6 24V SW (II SERIE)	2495	2000-04	0,8	1,5	2,3	
MONDEO 3.0 V6 ST 200 (II SERIE)	2967	2002-04	1,3	2,5	3,5	
SPORTKA	1597	2003-04	1,0	2,0	3,0	
STREETKA	1597	2003-04	1,5	3,0	4,5	
FOCUS ST 1700 ST 170 SW	1988	2002-04	1,5	3,0	4,5	
FOCUS RS 25	1988	2003-04	2,5	5,0	7,5	

## FORD GRAN BRETAGNA

PREFECT 893A-E495A	1172	1953-53	3,0	6,0	9,0	
POPULAR 105 E	1172	1953-59	2,5	5,0	7,5	
PREFECT 107E	997	1959-61	2,0	4,0	6,0	
ANGLIA E 94A-E 494A	993	1959-53	2,5	5,0	7,5	
ANGLIA PREFECT POPULAR 100 E	1172	1953-62	2,0	4,0	6,0	
ANGLIA ANGLIA ESTATE 105 E	997	1959-67	2,0	4,0	6,0	
ANGLIA SUPER SUPER ESTATE 125 E	1198	1962-65	2,0	4,0	6,0	
CONSUL (TUTTI I MOD.)	1508	1951-56	1,8	3,5	5,0	
CONSUL MK2 (TUTTI I MOD.)	1705	1956-62	2,0	4,0	6,0	
CONSUL CONVERTIBILE	1508	1952-56	2,3	4,5	7,0	
CONSUL CONVERTIBILE MK2	1705	1956-62	3,0	6,0	9,0	
CONSUL 315	1340-1498	1961-63	1,8	3,5	5,0	
CONSUL CAPRI	1340-1498	1961-64	2,3	4,5	7,0	
CORSAR (TUTTI I MODELLI)	1498-1996	1964-70	1,5	3,0	4,5	
CORTINA MK1 (TUTTI I MOD.)	1198-1500	1962-66	1,3	2,5	4,0	
CORTINA MK2 (TUTTI I MOD.)	1298-1599	1967-70	0,8	1,5	2,3	
CORTINA L D L SW MK1	1538	1964-66	16,0	32,0	48,0	
CORTINA TWIN CAM MK2 (LOT US)	1538	1967-69	10,0	20,0	30,0	
ZEPHYR SX	2262	1951-56	2,0	4,0	6,0	
ZEPHYR CONVERTIBILE	2262	1952-56	2,8	5,5	8,0	
ZEPHYR ZODIAC	2262	1953-56	2,0	4,0	6,0	
ZEPHYR MK2	2553	1956-62	2,3	4,5	7,0	
ZEPHYR MK2 CONVERTIBILE	2553	1956-62	3,0	6,0	9,0	
ZODIAC MK2	2553	1956-62	2,3	4,5	7,0	
ZODIAC MK2 CONVERTIBILE	2553	1956-62	3,0	6,0	9,0	
ZEPHYR 4 MK3	1705	1962-66	1,8	3,5	5,0	
ZEPHYR 6 MK3	2553	1962-66	2,0	4,0	6,0	
ZODIAC MK3	2553	1962-66	2,0	4,0	6,0	
ZEPHYR 4 MK4	1994	1966-72	1,3	2,5	4,0	
ZEPHYR 6 MK4	2994	1966-72	1,5	3,0	4,5	
ZODIAC MK4	2994	1966-72	1,8	3,5	5,0	

## FORD STATI UNITI

GPW	2199	1941-45	12,5	25,0	37,5	
MUTT M 15 (A) (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 27 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	
THUNDERBOLT	3950	2001-04	5,0	10,0	15,0	
GT	5409	2004	110,0	220,0	330,0	

## GAZ RUSSIA

69 MIAM	2430	1953-73	1,8	3,5	5,0	
---------	------	---------	-----	-----	-----	--

## GIANNINI ITALIA

750 TV	797	1962-64	7,5	15,0	22,5	
850 GT/900 GT	848-901	1963-64	8,5	17,0	25,5	
500 GT	586	1963-65	6,5	13,0	19,5	
500 TV V S	498	1963-65	7,5	15,0	22,5	
500 TV (TUTTI I MODELLI)	498	1965-72	6,0	12,0	18,0	
500 TV R500 GT R	594-694	1973-75	6,5	13,0	19,5	
590 GT (TUTTI I MODELLI)	586	1964-72	9,0	18,0	27,0	
590 CORSA REPLICA	652	1993	4,0	8,0	12,0	
650 NP (TUTTI I MODELLI)	652	1970-72	4,5	9,0	13,5	
1300 S/1500 GL	1295-1481	1963-67	2,8	5,5	8,0	
850/950/1000 (TUTTI I 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 VIGNALE (TUTTI I MODELLI)	843-930	1964-68	5,0	10,0	15,0	
850/950 GRAND PRIX F. LOMBARDI	843-994	1968-71	9,0	18,0	27,0	
124 ST/24 TV	1197-1297	1967-70	2,0	4,0	6,0	
128 (TUTTI I MODELLI)	1116-1580	1970-80	2,0	4,0	6,0	
X 1 P SPECIAL	1290	1973-78	4,0	8,0	12,0	
126 GP (TUTTI I MODELLI)	594-794	1973-80	1,3	2,5	4,0	
127 NP (TUTTI I MODELLI)	903-1049	1971-81	2,0	4,0	6,0	
132 2000	1996	1972-78	1,8	3,5	5,0	
PANDA (TUTTI I MODELLI)	652-903	1981-85	1,3	2,5	4,0	
RITMO (TUTTI I MODELLI)	1116-1301	1979-85	1,8	3,5	5,0	
RITMO TURBODIESEL	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

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	

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	1	2	3
LEGENDS 2155/16 24V COUPE	3206-3474	1991-98	1.5	30	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 3.5 PORTE	1590	1998-04	0.5	1.0	1.5	
S2000	1996	1999-04	4.0	8.0	12.0	
ACCORD (TUTTI MODELLI)	1850-2675	1995	0.5	1.0	1.5	
SHUTTLE	2156	1994-95	0.7	1.5	2.2	

## HOTCHKISS FRANCIA

686	3485	1956-50	6.0	120	18.0
864	2312	1938-50	4.0	8.0	12.0
13.50 ANJOU	2312	1950-54	5.0	10.0	15.0
20.50 ANJOU	3485	1950-54	6.0	120	18.0

## HUMBER GRAN BRETAGNA

SNPE 80	3498	1950-55	12.5	25.0	37.5
SNPE	4086	1956-57	13.5	27.0	40.0
SNPE	3180	1958-60	11.0	22.0	33.0
SNPE	2751	1945-48	5.5	11.0	16.5
PULLMAN	3498	1950-55	13.0	26.0	40.0
PULLMAN	4086	1956-59	14.0	28.0	42.0
PULLMAN (MK I)	4086	1945-48	7.0	14.0	21.0
PULLMAN MK II/III/IV	4086-4139	1948-54	8.0	16.0	24.0
IMPERIAL	4086	1939-40	14.0	28.0	42.0
SUPER SNPE	4086	1945-48	6.5	13.0	20.0
SUPER SNPE MK II/MK III	4086	1948-52	7.5	15.0	22.5
SUPER SNPE MK IV	4139	1952-56	6.0	12.0	18.0
SUPER SNPE SER. II/III/IV	2651-2965	1958-67	3.5	7.0	10.0
IMPERIAL MK I/II/III	4086-4139	1949-54	8.0	16.0	24.0
HAWK MK III	1944	1945-48	5.0	10.0	15.0
HAWK MK III/IV/V	1944-2267	1948-57	3.5	7.0	10.0
HAWK SERIES VI/III/IV	2267	1957-68	2.8	5.5	8.0
IMPERIAL	2965	1964-67	4.0	8.0	12.0
SCEPTRE	1592	1963-65	2.5	5.0	7.5
SCEPTRE II	1725	1965-67	2.3	4.5	7.0
SCEPTRE III	1725	1967-76	1.5	3.0	4.5
15.96	2815	1919-28	6.5	13.0	20.0
105	1595	1919-23	5.0	10.0	15.0
108	1743	1921	5.0	10.0	15.0
114	1743	1922-25	6.0	12.0	18.0
818	985	1922-25	4.5	9.0	13.5
920	1056	1925-28	4.5	9.0	13.5
1225	1795	1925-27	6.0	12.0	18.0
1440	2050	1927-29	6.5	13.0	20.0
2055	2055	1927-28	12.5	25.0	37.5
2065	3075	1929-30	12.5	25.0	37.5
928	1056	1929-30	5.0	10.0	15.0
650	2110	1929	6.0	12.0	18.0
1450	2110	1930-32	9.0	18.0	27.0
1460	2276	1932-35	9.0	18.0	27.0
12	1669	1952-57	5.5	11.0	16.5
18	2751	1955-57	8.0	16.0	24.0
16	2576	1958-60	7.5	15.0	22.5

## HUMMER STATI UNITI

H2	5967	2003-04	6.0	120	18.0
----	------	---------	-----	-----	------

## HYUNDAI COREA DEL SUD

PONY I SERIE (TUTTI I MOD.)	12381598	1975-82	0.4	0.8	1.2
PONY II SERIE (TUTTI I MOD.)	12381598	1982-90	0.3	0.5	0.8
PONY III SERIE (TUTTI I MOD.)	12991468	1990-94	0.3	0.5	0.8
PONY COUPE	1468	1980-82	0.4	0.8	1.2
SCOUPE	1468-1495	1990-95	0.4	0.8	1.2
COUPE (III SERIE)	1600-1975	1996-01	0.5	1.0	1.5
LINTRA (TUTTI I MOD.)	14681856	1990-94	0.3	0.5	0.8
SONATA (TUTTI I MOD.)	1796-1997	1988-94	0.3	0.5	0.8
COUPE/TIBURON	1599-2656	2002-04	0.5	1.0	1.5
ACCENT (TUTTI I MOD.)	1341-1495	1994	0.3	0.5	0.8

## IATO ITALIA

16i 91TD20GHT	15801995	1991-93	0.5	1.0	1.5
---------------	----------	---------	-----	-----	-----

## INNOCENTI ITALIA

A40 BERLINA/COMBINATA	948	1960-63	1.5	3.0	4.5
A40S	1098	1963-67	1.8	3.5	5.0
950 SPIDER	948	1960-63	3.5	7.0	10.0
1100 SPIDER	1098	1963-68	3.5	7.0	10.0
1100 C COUPE	1098	1967-69	3.0	6.0	9.0
MG/IMS	1098	1963-70	2.0	4.0	6.0
1414S/15	1098	1964-75	1.5	3.0	4.5
MINIMINOR 33.1 CV DIN	848	1965-67	2.3	4.5	7.0
MINIMINOR 37 CV DIN	848	1967-68	2.0	4.0	6.0
MINIMINOR MK2	848	1968-70	1.8	3.5	5.0
MINIMINOR MK3	848	1970-72	1.8	3.5	5.0
MINICOOPER	998	1966-68	5.0	10.0	15.0
MINICOOPER MK2	998	1968-70	4.5	9.0	13.5

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	1	2	3
MINICOOPER MK3	998	1970-72	4.0	8.0	12.0	
MINIT MK LEGNO	848	1966-68	2.8	5.5	8.0	
MINIT MK2 LEGNO	848	1968-70	2.5	5.0	7.5	
MINIT MK2 METALLICA	848	1968-70	1.8	3.5	5.0	
MINIT MK3 LEGNO	848	1970-72	2.3	4.5	7.0	
MINIT MK3 METALLICA	848	1970-72	1.8	3.5	5.0	
MINI1000(1001)EXPORT	998	1972-75	1.5	3.0	4.5	
MINICOOPER 1300(EXPORT)	1275	1972-76	3.8	7.5	11.5	
MINI MATIC 1000	998	1972-74	1.8	3.5	5.0	
MINIT 1000	998	1972-74	1.8	3.5	5.0	
REGENT	1275-1485	1974-76	0.5	1.0	1.5	
MINI 90(120)(TUTTI I MOD.)	998/1275	1974-82	0.8	1.5	2.3	
MINI DE TOMASO	1275	1976-83	1.8	3.5	5.0	
MINI DE TOMASO TURBO	993	1983-90	1.5	3.0	4.5	
3 CILINDRI (TUTTI I MODELLI)	993	1982-87	0.5	1.0	1.5	
35 DIESEL/MINIDIESEL	993	1983-87	0.4	0.8	1.2	
650	617	1984-90	0.5	1.0	1.5	
990	993	1986-90	0.5	1.0	1.5	
990 DIESEL	993	1987-90	0.4	0.8	1.2	
550	549	1988-90	0.5	1.0	1.5	
SMALL 500	699	1991-92	0.5	1.0	1.5	
SMALL 990	993	1991-92	0.5	1.0	1.5	
ELBA 15 3 P/5 P.	1498	1992-94	0.4	0.8	1.2	
ELBA 17 DS PORTE	1697	1992-94	0.4	0.8	1.2	
KORAL 45/55	903-1116	1991-93	0.3	0.5	0.8	
KORAL CABRIO 65	1301	1992-93	0.4	0.8	1.2	

## INTERNATIONAL HARVESTER STATI UNITI

SCOUT	2491-4375	1961-68	3.0	6.0	9.0
SCOUT	3203-4976	1969-75	2.5	5.0	7.5
SCOUT	3203-6563	1976-82	2.5	5.0	7.5

## ISO ITALIA

ISETTA	198-236	1953-56	10.0	20.0	30.0
--------	---------	---------	------	------	------

## ISO RIVOLTA ITALIA

GT3000R300	5359	1962-70	35.0	70.0	105.0
GT3400R340	5359	1962-70	37.5	75.0	112.5
45 (40 SPORT) (L) (F) (D) (R) (10)	5359-5762	1967-74	15.0	30.0	45.0
LELE (300-355 CV)	5359	1969-72	20.0	40.0	60.0
LELE 16	5762	1972-74	22.5	45.0	67.5
LELE SPORT «MARLBOR»	5762	1972-74	25.0	50.0	75.0
GRIFO GL (300-365 CV) (R)	5359	1965-70	75.0	150.0	225.0
GRIFO 7 LITRI	6998	1968-70	125.0	250.0	375.0
GRIFO 8R	5762	1971-74	100.0	200.0	300.0
GRIFO R9 CAN AM	6998	1971-74	125.0	250.0	375.0

## ISOTTA FRASCHINI ITALIA

TIPO 8	5898	1919-24	250.0	500.0	750.0
TIPO 8A	7570	1924-30	300.0	600.0	900.0
TIPO 8B	7570	1930-32	350.0	700.0	1000.0
TIPO 8AS	7570	1924-30	350.0	700.0	1000.0
TIPO 8A S5	7570	1928-32	375.0	750.0	1100.0

## ISUZU GIAPPONE

TROOPER	2228-3165	1981-96	1.0	2.0	3.0
---------	-----------	---------	-----	-----	-----

## ITALA ITALIA

TIPO 50 - 25/35 HP	2813	1919-26	18.0	36.0	54.0
TIPO 56 BERLINA	1954	1923-28	16.5	33.0	50.0
TIPO 61 BERLINA	1995	1925-32	22.5	45.0	70.0

## JAGUAR GRAN BRETAGNA

S51 COUPE/CABRIOLET	2054-2663	1932-36	42.5	85.0	130.0
S52 COUPE/CABRIOLET	1052-1343	1932-36	37.5	75.0	100.0
S50 ROADSTER	2663	1935	75.0	150.0	220.0
S50 ROADSTER	2663-3485	1936-41	200.0	400.0	600.0
112 LITRE BERLINA	1776	1935-40	20.0	40.0	60.0
112 LITRE BERLINA	1776	1945-49	20.0	40.0	60.0
112 LITRE CABRIOLET	1776	1935-40	30.0	60.0	90.0
212 LITRE BERLINA	2663	1935-40	20.0	40.0	60.0
212 LITRE BERLINA	2663	1945-49	20.0	40.0	60.0
212 LITRE CABRIOLET	2663	1935-40	30.0	60.0	90.0
312 LITRE BERLINA	3485	1938-40	20.0	40.0	60.0
312 LITRE BERLINA	3485	1945-49	20.0	40.0	60.0
312 LITRE CABRIOLET	3485	1938-40	30.0	60.0	90.0
312 LITRE DROP HEAD COUPE	3485	1945-49	27.5	55.0	80.0
XK120 OTS. (CARR. ALLUMINIO)	3442	1948-50	75.0	150.0	220.0
XK120 OTS. (CARR. ACCIAIO)	3442	1950-54	50.0	100.0	150.0
XK120 FIXED HEAD COUPE	3442	1951-54	27.5	55.0	80.0
XK120 DROP HEAD COUPE	3442	1953-54	40.0	80.0	120.0
XK140 OPEN TWO SEATER	3442	1954-57	40.0	80.0	120.0
XK140 FIXED HEAD COUPE	3442	1954-57	22.5	45.0	65.0
XK140 DROP HEAD COUPE	3442	1954-57	32.5	65.0	100.0
XK150 OPEN TWO SEATER	3442-3781	1957-61	30.0	60.0	90.0
XK150S OPEN TWO SEATER	3442-3781	1958-61	32.5	65.0	100.0
XK150 FIXED HEAD COUPE	3442-3781	1957-61	20.0	40.0	60.0
XK150S FIXED HEAD COUPE	3442-3781	1958-61	22.5	45.0	70.0

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	1	2	3
XK150 DROP HEAD COUPE	3					

# QUOTAZIONI

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	+	-	+
XJ8 4.2 V8 SUPERS(CX350)	4196	2003-04	7.0	140	21.0	
XJ8 V8 (CX350)	4196	2004	7.0	140	21.0	
<b>JEEP STATI UNITI</b>						
MBIGPW	2199	1941-45	12.5	25.0	35.0	
GPA	2199	1942-43	11.0	22.0	33.0	
M38	2199	1950-52	9.0	18.0	27.0	
M38A1	2199	1952-68	7.0	14.0	21.0	
STATION WAGON	2199-5703	1946-62	7.5	15.0	22.0	
M422 MIGHTYMITE	1775	1959-72	4.0	8.0	12.0	
CJ 2A/B/C/ZB	2199	1945-67	5.0	10.0	15.0	
CJ 5	2199	1955-65	4.0	8.0	12.0	
CJ 5	2199-3801	1966-70	3.5	7.0	10.0	
CJ 5	2199-4981	1971-79	3.5	7.0	10.0	
CJ 5	2475-4981	1980-85	3.5	7.0	10.0	
CJ 5 RENEGADE	4981	1970-79	6.0	12.0	18.0	
CJ 5 RENEGADE	4981	1980-85	6.0	12.0	18.0	
CJ 6	2199	1955-65	3.5	7.0	10.0	
CJ 6	2199-3801	1966-70	2.5	5.0	7.5	
CJ 6	2199-4981	1971-79	3.0	6.0	9.0	
CJ 6	2475-4981	1980-85	3.0	6.0	9.0	
CJ 7	2199-4981	1976-79	3.5	7.0	10.0	
CJ 7	1995-4981	1980-86	3.5	7.0	10.0	
CJ 7 GOLDEN EAGLE	4981	1977-80	6.5	13.0	20.0	
CJ 7 LAREDO	4981	1981-86	6.0	12.0	18.0	
WRANGLER (V)	2464-4255	1986-96	3.5	7.0	10.0	
WRANGLER 2.5 LAREDO (V)	2464	1987-96	4.0	8.0	12.0	
WRANGLER 4.0 LAREDO (V)	3998	1987-96	4.5	9.0	13.5	
WRANGLER RENEGADE (V)	3956	1990-94	5.0	10.0	15.0	
WRANGLER (U)	2429-3964	1996-04	5.0	10.0	15.0	
JEEPSTER	2199-2638	1947-51	5.0	10.0	15.0	
JEEPSTER COMMANDO	2199-3687	1967-74	4.0	8.0	12.0	
WAGONEER	3777-5359	1962-73	4.0	8.0	12.0	
WAGONEER	4235-5896	1974-83	3.5	7.0	10.0	
GRAND WAGONEER	4235-5904	1984-91	3.0	6.0	9.0	
CHEROKEE	4235-5896	1974-83	2.5	5.0	7.5	
CHEROKEE TD	2068-2500	1984-99	1.0	2.0	3.0	
CHEROKEE	2464-3964	1984-99	1.5	3.0	4.5	
WAGONEER	2466-3956	1984-92	2.0	4.0	6.0	
GRAND CHEROKEE	3956-5898	1992-98	2.0	4.0	6.0	
GRAND CHEROKEE TD	2500	1995-98	1.5	3.0	4.5	
GRAND CHEROKEE (US)	3956-4701	1998-04	2.5	5.0	7.5	
GRAND CHEROKEE TD (US)	2688-3124	1998-04	2.0	4.0	6.0	
CHEROKEE (US SERIE)	2429-3700	2001-04	2.3	4.5	6.5	
CHEROKEE TD (US SERIE)	2499-2755	2001-04	1.8	3.5	5.0	

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	+	-	+
<b>JENSEN GRAN BRETAGNA</b>						
PW	3860-4274	1946-52	11.5	23.0	35.0	
INTERCEPTOR COUPE/CONV.	3993	1949-58	15.0	30.0	45.0	
541/541 R/S41 S	3993-5354	1953-63	20.0	40.0	60.0	
CVB	596-6276	1962-66	17.5	35.0	50.0	
INTERCEPTOR IIII SERIE	6276-7202	1966-76	19.0	38.0	62.0	
FFI IIII SERIE	6276-7202	1967-72	22.5	45.0	65.0	
INTERCEPTOR IIII CONVERTIBILE	7202	1974-76	20.0	40.0	60.0	
INTERCEPTOR SP	7202	1971-72	18.0	36.0	54.0	
INTERCEPTOR SA	5898	1987-91	19.0	38.0	57.0	
JENSEN HEALEY	1973	1972-76	7.5	15.0	22.0	
GT	1973	1975-76	6.0	12.0	18.0	
SVB	4601	1998-02	10.0	20.0	30.0	
CVB COUPE	4601	2000-02	10.0	20.0	30.0	

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	+	-	+
<b>JOWETT GRAN BRETAGNA</b>						
717	907	1921-36	3.5	7.0	10.0	
8	946	1937	4.0	8.0	12.0	
10	1166	1956-59	4.0	8.0	12.0	
JAVELIN PA/PB/PC/POPE	1486	1947-54	5.0	10.0	15.0	
JUPITER I/IIA	1486	1950-54	6.5	13.0	20.0	

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	+	-	+
<b>KIA COREA DEL SUD</b>						
PRIDE (TUTTI MODELLI)	1138-1323	1991-94	0.3	0.5	0.8	
SEPHIA (TUTTI MODELLI)	1598-1993	1993-94	0.3	0.5	0.8	
SPORINGE	1998	1993-94	0.5	1.0	1.5	
SPORINGE DIESEL	2184	1993-94	0.5	1.0	1.5	

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	+	-	+
<b>LADA RUSSIA</b>						
NVA	1568	1976-81	0.5	1.0	1.5	
NVA	1568-1905	1982-95	0.8	1.5	2.3	
2107 BERLINA	1499-1569	1992-94	0.3	0.5	0.8	
2104-32105 SW	1499	1992-93	0.3	0.5	0.8	
SAMARA (TUTTI MOD.)	1108-1499	1992-94	0.3	0.5	0.8	

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	+	-	+
<b>LAFER BRASILE</b>						
MP SPIDER	1584	1974-90	4.0	8.0	12.0	

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	+	-	+
<b>LAGONDA GRAN BRETAGNA</b>						
11.91 Z24	1420	1920-25	7.5	15.0	22.5	
2 LITRE	1954	1926-33	8.5	17.0	25.0	
3 LITRE (TUTTI MOD.)	2931-3181	1929-33	12.5	25.0	38.0	

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	+	-	+
16/65	2400-2692	1926-28	12.5	25.0	38.0	
16/80	1991	1933	12.5	25.0	38.0	
M45 RAPIDE M45	4453	1933-34	25.0	50.0	75.0	
UG45	3609-4453	1935-36	27.5	55.0	80.0	
UG6	4453	1938-39	25.0	50.0	75.0	
41/2 V12 RAPIDE	4480	1937-40	60.0	120.0	180.0	
21/2 LITRE	2580	1946-53	12.5	25.0	38.0	
21/2 LITRE DROP HEAD COUPE	2580	1946-53	20.0	40.0	60.0	
3 LITRE	2922	1953-58	15.0	30.0	45.0	
3 LITRE DROP HEAD COUPE	2922	1953-58	25.0	50.0	75.0	
RAPIDE	3995	1961-64	30.0	60.0	90.0	

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	+	-	+
<b>LAMBORGHINI ITALIA</b>						
350 GT	3464	1964-67	150.0	300.0	450.0	
400 GT	3929	1966-68	125.0	250.0	375.0	
400 GT 2+2	3929	1966-68	120.0	240.0	360.0	
P400 MILIRA	3929	1966-68	300.0	600.0	900.0	
P400 MILIRAS	3929	1968-71	350.0	700.0	1000.0	
P400 MILIRAS V	3929	1971-73	400.0	800.0	1200.0	
ESpada	3929	1968-78	35.0	70.0	105.0	
ISERLO/ISERLO S	3929	1968-70	50.0	100.0	150.0	
JARAMA/JARAMAS	3929	1970-76	25.0	50.0	75.0	
P250 S2+2 URRACO	2462	1970-75	15.0	30.0	45.0	
URRACO P200	1994	1974-79	12.5	25.0	38.0	
URRACO P250	2462	1976-79	15.0	30.0	45.0	
URRACO P500	2996	1974-79	17.5	35.0	50.0	
SILHOUETTE	2996	1977-79	35.0	70.0	105.0	
JALPA P350 GTS	3485	1985-88	20.0	40.0	60.0	
COUNTACH LP400	3929	1973-78	80.0	160.0	240.0	
COUNTACH LP400S	3929	1978-82	70.0	140.0	210.0	
COUNTACH LP5000S	4754	1982-84	65.0	130.0	200.0	
COUNTACH QUATTROVALLE	5167	1985-89	60.0	120.0	180.0	
COUNTACH 25° ANNIVERSARIO	5167	1989-90	60.0	120.0	180.0	
LM002	5167	1985-91	30.0	60.0	90.0	
DIABLO/DIABLO SE/DIABLO VT	5707	1990-00	30.0	60.0	90.0	
DIABLO SV/SV RGTZ	5707	1991-00	32.5	65.0	100.0	
DIABLO/DIABLO VT ROADSTER	5707	1995-01	36.0	72.0	110.0	
DIABLO GT/STR	5992	1999-01	45.0	90.0	135.0	
DIABLO 6.0	5992	2000-01	28.0	56.0	84.0	
DIABLO 6.0 SE	5992	2001	30.0	60.0	90.0	
GALLARDO	4961	2003-04	35.0	70.0	100.0	
MURCIELAGO	692	2002-04	50.0	100.0	150.0	
MURCIELAGO ROADSTER	692	2004	65.0	130.0	200.0	

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	+	-	+
<b>LANCHESTER GRAN BRETAGNA</b>						
40	678	1919-28	22.5	45.0	70.0	
Z1	3100-3527	1923-31	15.0	30.0	45.0	
30	4437	1928-33	20.0	40.0	60.0	
40	6880	1928-31	20.0	40.0	60.0	
10	1205	1932-35	5.0	10.0	15.0	
18	2504	1933-34	9.0	18.0	27.0	
LIGHT 6	1578	1933-37	6.0	12.0	18.0	
E 18	2990	1935	9.0	18.0	27.0	
SPECIALS 8	4625	1936-39	15.0	30.0	45.0	
11	1444	1936-39	4.0	8.0	12.0	
18	2565	1936-39	9.0	18.0	27.0	
ROADRIDER	1527	1937-38	5.0	10.0	15.0	
14	1809	1937-39	5.5	11.0	16.5	
10	1287	1946-51	4.0	8.0	12.0	
H LEIDA	1968	1950-54	3.5	7.0	10.0	

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	+	-	+
<b>LANCIA ITALIA</b>						
LAMBDA I SERIE TORPEDO	2120	1922-23	100.0	200.0	300.0	
LAMBDA IIII/VI/VIS TORPEDO	2120	1923-26	50.0	100.0	150.0	
LAMBDA VI SERIE TORPEDO	2370	1927	50.0	100.0	150.0	
LAMBDA VIII SERIE TORPEDO	2570	1928-31	50.0	100.0	150.0	
LAMBDA IIII SERIE BERLINA	3960	1928-32	60.0	120.0	180.0	
ASTURA VIII/VII SERIE BERL	2604-2972	1931-39	40.0	80.0	120.0	
AIRENA BERLINA	1925	1931-34	17.5	35.0	50.0	
AUGUSTA BERLINA	1196	1933-36	12.5	25.0	35.0	
APRILIA BERLINA	1351	1937-39	17.5	35.0	50.0	
APRILIA BERLINA	1486	1939-45	16.0			

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000	4	5	6
BETA TREVI 2.0 VOLUMEX	1995	1982-84	1.3	2.5	4.0	
STRATOS HF	248	1973-78	100.0	2000	300.0	
DELIA (TUTTI I MODELLI)	1301-1498	1979-92	0.5	1.0	1.5	
DELIA GT 1600/GT LE	1585	1982-93	1.0	2.0	3.0	
DELIA HF TURBO	1585	1983-86	2.0	4.0	6.0	
DELIA HF TURBO LE	1585	1986-93	2.3	4.5	6.5	
DELIA HF 4WD	1995	1986-87	4.0	8.0	12.0	
DELIA HF INTEGRALE	1995	1987-89	6.0	12.0	18.0	
DELIA HF INTEGRALE 16V	1995	1989-91	9.0	18.0	27.0	
DELIA HF INT. 16V EVOLUZIONE	1995	1991-95	12.5	25.0	35.0	
DELIA S4	1759	1985-87	50.0	100.0	150.0	
DELIA TURBO DS	1929	1986-91	0.5	1.0	1.5	
GAMMA 2000/2500 I/SERIE	1999-2484	1976-79	1.5	3.0	4.5	
GAMMA 2000 I/SERIE	1999	1980-84	1.8	3.5	5.0	
GAMMA 2500/2500 I/SERIE	2484	1980-84	2.0	4.0	6.0	
GAMMA 2000 COUPE I/SERIE	1999	1976-79	2.5	5.0	7.5	
GAMMA 2500 COUPE I/SERIE	2484	1976-79	2.8	5.5	8.0	
GAMMA 2000 COUPE II/SERIE	1999	1980-84	3.0	6.0	9.0	
GAMMA 2500 COUPE II/SERIE	2484	1980-84	3.3	6.5	10.0	
OST RALLY	1995	1982-84	75.0	150.0	220.0	
PRISMA (TUTTI I MODELLI)	1302-1585	1982-89	0.5	1.0	1.5	
PRISMA 4WD IN INTEGRALE	1995	1987-89	0.8	1.5	2.3	
PRISMA DIESEL/TURBO DIESEL	1929	1984-89	0.5	1.0	1.5	
THEMA LE	1995	1984-88	1.3	2.5	3.5	
THEMA 2.0 LE TURBO	1995	1984-88	2.3	4.5	6.5	
THEMA V6	2849	1984-88	2.0	4.0	6.0	
THEMA TURBO DS	2445	1984-88	1.3	2.5	3.5	
THEMA V6 LIMOUSINE	2849	1987-89	5.0	10.0	15.0	
THEMA B.32	2927	1986-87	6.0	12.0	18.0	
THEMA 2.0 LE TURBO SW	1995	1986-88	2.3	4.5	6.5	
THEMA TURBO DS SW	2445	1986-88	1.3	2.5	3.5	
THEMA LE 16V I/SERIE	1995	1988-92	1.0	2.0	3.0	
THEMA 2.0 LE 16V TURBO I/SERIE	1995	1988-92	2.0	4.0	6.0	
THEMA V6 III SERIE	2849	1988-92	1.8	3.5	5.0	
THEMA TURBO DS II SERIE	2500	1988-92	1.3	2.5	3.5	
THEMA B.32 II SERIE	2927	1988-92	6.0	12.0	18.0	
THEMA LE 16V SW I/SERIE	1995	1988-92	1.3	2.5	3.5	
THEMA 2.0 LE 16V TURBO SW I/S	1995	1988-92	2.3	4.5	6.5	
THEMA TURBO DS SW I/SERIE	2500	1988-92	1.3	2.5	3.5	
THEMA 2.0 LE 16V III SERIE	1995	1992-94	1.0	2.0	3.0	
THEMA 2.0 LE 16V TURBO III SERIE	1995	1992-94	2.0	4.0	6.0	
THEMA 3.0 V6 III SERIE	2959	1992-94	2.0	4.0	6.0	
THEMA TURBO DS III SERIE	2500	1992-94	1.3	2.5	3.5	
THEMA 2.0 LE 16V SW II SERIE	1995	1992-94	1.3	2.5	3.5	
THEMA 2.0 LE 16V TURBO SW II S	1995	1992-94	2.3	4.5	6.5	
THEMA 3.0 V6 III SERIE SW	2959	1992-94	2.3	4.5	6.5	
THEMA TURBO DS SW II SERIE	2500	1992-94	1.3	2.5	3.5	
DEDRA (TUTTI I MODELLI)	1581-1995	1989-94	0.5	1.0	1.5	
DEDRA TURBO DS	1929	1989-94	0.5	1.0	1.5	
DEDRA 2.0 LE TURBO HF	1995	1992-94	0.8	1.5	2.3	
DEDRA 2.0 LE TURBO INTEGRALE HF	1995	1992-94	0.8	1.5	2.3	
K.20 20V/24.20V	1998-2446	1994	0.5	1.0	1.5	
K.20 TURBO 16V	1995	1994	0.8	1.5	2.3	
K.24 TD	2387	1994	0.5	1.0	1.5	
K.20 20V TURBO	1998	1998-01	0.8	1.5	2.3	
K.3.0 V6 24V	2959	1994-01	0.8	1.5	2.3	
K.3.0 V6 24V SW	2959	1996-01	0.8	1.5	2.3	
K.COUPÉ 2.0 20V TURBO	1998	1998-01	1.0	2.0	3.0	
K.COUPÉ 3.0 V6 24V	2959	1996-01	1.0	2.0	3.0	
K.COUPÉ 2.0 16V TURBO	1995	1996-98	0.8	1.5	2.3	
K.COUPÉ 2.4 20V	2446	1996-01	0.8	1.5	2.3	
THE SCS 2.0 TURBO 20V	1998	2001-04	1.3	2.5	3.5	
THE SCS 2.4 20V	2446	2001-04	1.0	2.0	3.0	
THE SCS 3.0 V6	2959	2001-04	1.5	3.0	4.5	
THE SCS 3.2 V6	3179	2003-04	1.8	3.5	5.0	
DELIA 1.6 (II SERIE)	1581-1756	1993-94	0.5	1.0	1.5	
DELIA 2.0 16V (II SERIE)	1995	1993-94	0.8	1.5	2.3	
DELIA 2.0 TURBO 16V (II S)	1995	1993-94	1.0	2.0	3.0	
DELIA HFPEZ 2.0 16V TURBO	1995	1995-99	1.0	2.0	3.0	
DELIA 1.9 TD	1929	1994	0.5	1.0	1.5	
2.20 TURBO	1998	1994	0.8	1.5	2.3	
PHEDRA 2.9 V6	2946	2002-04	1.3	2.5	3.5	

## LAND ROVER GRAN BRETAGNA

80 (SERIE I)	1595-1997	1948-54	10.0	20.0	30.0
86 (SERIE I)	1997	1954-56	7.5	15.0	22.5
88 (SERIE I)	1997	1957-58	6.0	12.0	18.0
88 D (SERIE I)	2052	1957-58	5.0	10.0	15.0
107 (SERIE I)	1997	1955-58	6.0	12.0	18.0
109 (SERIE I)	1997	1957-58	5.5	11.0	16.5
109 D (SERIE I)	2052	1957-58	4.5	9.0	13.5
88 (SERIE 2)	2286	1958-61	4.0	8.0	12.0
88 D (SERIE 2)	2052	1958-61	3.5	7.0	10.0
109 (SERIE 2)	2286	1958-61	4.0	8.0	12.0
109 D (SERIE 2)	2052	1958-61	3.5	7.0	10.0
88 (SERIE 2A)	2286	1962-71	3.5	6.5	10.0
88 D (SERIE 2A)	2052-2286	1962-71	2.8	5.5	8.0

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000	4	5	6
109 (SERIE 2A)	2286-2625	1962-71	3.3	6.5	10.0	
109 D (SERIE 2A)	2052-2286	1962-71	2.8	5.5	8.0	
88 HALF TON	2286	1968-78	4.0	8.0	12.0	
88 HALF TON	2286	1979-84	4.0	8.0	12.0	
1011 TON FWC	3528	1975-78	3.5	7.0	10.0	
109 FWC	2286	1963-66	3.5	7.0	10.0	
110 FWC	2286-2625	1967-72	3.5	7.0	10.0	
88 (SERIE 3)	2286-2625	1972-84	2.8	5.5	8.0	
88 D (SERIE 3)	2286	1972-84	2.3	4.5	7.0	
109 (SERIE 3)	2286-2625	1972-85	2.8	5.5	8.0	
109 D (SERIE 3)	2286	1972-85	2.3	4.5	7.0	
109 V8	3528	1979-85	3.8	7.5	11.0	
90 D	2286-3528	1984-89	2.5	5.0	7.5	
90 TD	2494	1985-90	3.0	6.0	9.0	
90 TD	2495	1986-89	3.5	7.0	10.0	
110	2286-3528	1985-88	2.5	5.0	7.5	
110 D	2286-2494	1983-90	3.0	6.0	9.0	
110 TD	2494	1986-89	3.5	7.0	10.0	
DEFENDER 90	3528-3947	1990-02	4.0	8.0	12.0	
DEFENDER 90 TD	2494-2495	1990-04	3.5	7.0	10.0	
DEFENDER 110	3528-3947	1990-02	4.0	8.0	12.0	
DEFENDER 110 TD	2494-2495	1990-04	3.5	7.0	10.0	
DISCOVERY 2.5 TD	2495	1989-98	1.5	3.0	4.5	
DISCOVERY 2.5 TD (II S)	2496	1998-04	2.0	4.0	6.0	
DISCOVERY 2.0 16V (II S) 5.9 V8	1994-3947	1989-98	1.3	2.5	3.5	
DISCOVERY 3.9 V8 (II S)	3947	1998-04	2.0	4.0	6.0	
DISCOVERY 3.4 V8	4594	2004	3.0	6.0	9.0	
DISCOVERY 3.2 TD V6	2720	2004	2.5	5.0	7.5	
RANGE ROVER	3528	1970-76	3.5	7.0	10.0	
RANGE ROVER	3528	1976-85	2.5	5.0	7.5	
RANGE ROVER 4P	3528	1981-88	2.5	5.0	7.5	
RANGE ROVER TD	2993	1986-88	2.0	4.0	6.0	
RANGE ROVER 4P	3947-4278	1989-96	3.0	6.0	9.0	
RANGE ROVER TD	2495-2499	1989-94	2.0	4.0	6.0	
RANGE ROVER 4P II S	3947-4552	1994-01	2.5	5.0	7.5	
RANGE ROVER 2.5 D11 S	2497	1994-01	1.5	3.0	4.5	
RANGE ROVER 4.4 V8 (II S)	4398	2002-04	3.5	7.0	10.0	
RANGE ROVER 2.9 TD (II S)	2926	2002-04	2.3	4.5	6.5	
FREELANDER SOFTBACK	1795-2497	1997-04	1.0	2.0	3.0	
FREELANDER WAGON	1795-2497	1997-04	1.3	2.5	3.5	
FREELANDER SOFTBACK TD	1950-1994	1997-04	1.3	2.5	3.5	
FREELANDER WAGON TD	1950-1994	1997-04	1.8	3.5	5.0	

## LEXUS GIAPPONE

GS 300/GS 430	2997-4293	2000-04	1.5	3.0	4.5
LS 430	4293	2000-04	1.5	3.0	4.5
SC 430	4293	2001-04	3.5	7.0	10.0
RX 300/RX 350	2994-5302	2001-04	2.0	4.0	6.0

## LLOYD GERMANIA

LP 600	596	1955-61	1.8	3.5	5.0
ALEXANDER	596	1957-61	1.8	3.5	5.0
ARABELLA	897	1959-63	2.0	4.0	6.0

## LOTUS GRAN BRETAGNA

SEVEN I S (MOT. AUSTIN/FORD)	949-1172	1957-62	15.0	30.0	45.0
SEVEN II SERIE	1498	1962-65	13.5	27.0	40.0
SEVEN III SERIE	1538	1965-67	12.5	25.0	37.0
SEVEN	1599	1971-75	13.0	26.0	40.0
ELITE	1276	1957-64	17.5	35.0	50.0
ELAN COUPE	1538	1962-75	12.5	25.0	38.0
ELAN SPIDER	1538	1962-75	14.0	28.0	42.0
ELAN - 2130S COUPE	1538	1971-74	11.0	22.0	33.0
EUROPA	1563	1971-75	10.0	20.0	30.0
ESPRIT/S2/S3S TURBO	1975-2174	1975-87	11.0	22.0	33.0
ESPRIT/SERIE TURBO	2174	1988-93	10.0	20.0	30.0
ESPRIT/S4/S4S	2174	1993-96	14.0	28.0	42.0
ESPRIT GT 32.0	1994	1996-99	15.0	30.0	45.0
ESPRIT V8 (TUTTI I MODELLI)	3506	1996-04	17.5	35.0	50.0
ECLAT/EXCEL	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

CLIC/D (TUTTI I MODELLI)	2122-2523	1993-94	0.5	1.0	1.5
--------------------------	-----------	---------	-----	-----	-----

## MARCOS GRAN BRETAGNA

GT 1600	1650	1964-70	5.0	10.0	15.0
MINI GT	848-1275	1965-72	2.5	5.0	7.5

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000	4	5	6
3LITRE	2994	1968-73	8.0	16.0	24.0	
2LITRE	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

# QUOTAZIONI

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000	Euro x 1000	Euro x 1000
---------	-----------------	------	-------------	-------------	-------------

MC12STRADALE	5998	2004	350.0	<b>700.0</b>	1.050.0
--------------	------	------	-------	--------------	---------

## MATRA FRANCIA

DJET 5	1108	1965-69	4.0	<b>8.0</b>	12.0
DJET 6	1255	1966-68	4.5	<b>9.0</b>	13.5
M530LX/SX	1699	1967-73	3.8	<b>7.5</b>	11.0
BAGHERA	1294	1973-80	2.5	<b>5.0</b>	7.5
BAGHERA S	1294/142	1975-80	2.8	<b>5.5</b>	8.0
BAGHERA X	1442	1978-80	3.3	<b>6.5</b>	10.0
RANCH (TUTTI I MODELLI)	1442	1977-84	1.5	<b>3.0</b>	4.5
MURENA 1600	1592	1980-84	1.8	<b>3.5</b>	5.0
MURENA 2200	2155	1980-84	2.3	<b>4.5</b>	6.5

## MAYBACH GERMANIA

57	5513	2002-04	40.0	<b>80.0</b>	120.0
62	5513	2002-04	50.0	<b>100.0</b>	150.0

## MAZDA GIAPPONE

R12 (MINIKEL 575X2)	1146	1971-73	1.5	<b>3.0</b>	4.5
R17 COUPE (MINIKEL 575X2)	1146	1977-85	2.5	<b>5.0</b>	7.5
R17 COUPE (MINIKEL 654X2)	1308	1985-90	3.0	<b>6.0</b>	9.0
R17 COUPE (MINIKEL 654X2)	1308	1990-92	4.0	<b>8.0</b>	12.0
R17 COUPE (MINIKEL 654X2)	1308	1992-97	6.0	<b>12.0</b>	18.0
R17 COUPE (MINIKEL 654X2)	1308	1999-02	7.0	<b>14.0</b>	21.0
R17 CABRIO CABRIO (MINIKEL 654X2)	1308	1987-89	4.5	<b>9.0</b>	13.5
R17 CABRIOLET (MINIKEL 654X2)	1308	1990-92	4.5	<b>9.0</b>	13.5
626 (TUTTI I MODELLI)	1587/2184	1984-86	0.5	<b>1.0</b>	1.5
626 II SERIE (TUTTI I MOD.)	1587/2184	1987-92	0.5	<b>1.0</b>	1.5
525 TURBO 16V 4WD	1840	1990-94	1.0	<b>2.0</b>	3.0
MX5 (MIATA)	1597/1859	1990-97	2.5	<b>5.0</b>	7.5
MX5 (MIATA) II SERIE	1597/1991	1997-04	3.0	<b>6.0</b>	9.0
121	1524/1498	1995-94	0.5	<b>1.0</b>	1.5
MX6	1598/1845	1991-94	0.8	<b>1.5</b>	2.3
R10 (MINIKEL 654X2)	1308	2002-04	5.0	<b>10.0</b>	15.0
XEDOS 6	1995	1993-94	0.5	<b>1.0</b>	1.5
523 LANTIS	1524/1995	1994	0.5	<b>1.0</b>	1.5

## MC LAREN GRAN BRETAGNA

F1	6064	1993-98	100.0	<b>200.0</b>	300.0
----	------	---------	-------	--------------	-------

## MERCEDES GERMANIA

STORPEDO	6789	1926-30	500.0	<b>1.000.0</b>	1.500.0
SS TORPEDO	7065	1928-34	750.0	<b>1.500.0</b>	2.250.0
SSK TORPEDO	7065	1929-33	1.750.0	<b>3.500.0</b>	5.250.0
SSKL TORPEDO	7065	1930-34	2.500.0	<b>5.000.0</b>	7.500.0
STUTTGART TORPEDO	1988-2381	1929-36	15.0	<b>30.0</b>	45.0
MANHHEIMERLINA	3663	1929-34	17.5	<b>35.0</b>	55.0
NURBURG BERLINA	4622/4988	1928-39	22.5	<b>45.0</b>	70.0
770 GROSSER LIMOUSINE	7665	1930-43	400.0	<b>800.0</b>	1.200.0
170/200 BERLINA	1692/1949	1931-36	15.0	<b>30.0</b>	45.0
170/200 CABRIOLET	1692/1949	1931-36	27.5	<b>55.0</b>	80.0
170V BERLINA	1697	1936-44	11.5	<b>23.0</b>	35.0
290 LIMOUSINE	2867	1933-37	17.5	<b>35.0</b>	55.0
230 BERLINA	2229	1937-41	10.0	<b>20.0</b>	30.0
500K CABRIOLET	5019	1934-36	750.0	<b>1.500.0</b>	2.250.0
540K CABRIOLET	5401	1936-39	2.000.0	<b>4.000.0</b>	6.000.0
540K SPECIAL ROADSTER	5401	1936-39	3.000.0	<b>6.000.0</b>	9.000.0
170V	1697	1947-53	10.0	<b>20.0</b>	30.0
170D DIESEL	1767	1949-53	7.5	<b>15.0</b>	22.5
170S/SV	1767	1949-55	9.0	<b>18.0</b>	27.0
170DS DIESEL	1767	1949-53	6.5	<b>13.0</b>	20.0
180	1767/1897	1953-62	3.5	<b>7.0</b>	10.0
180D/R10D	1767/1897	1953-61	3.0	<b>6.0</b>	9.0
180	1897	1955-61	3.5	<b>7.0</b>	10.0
190 C	1897	1961-65	3.0	<b>6.0</b>	9.0
190 D/200 D	1998	1961-68	2.3	<b>4.5</b>	6.5
200	1998	1965-68	2.5	<b>5.0</b>	7.5
220	2195	1951-55	6.5	<b>13.0</b>	20.0
219	2195	1959-65	4.5	<b>9.0</b>	13.5
229	2195	1956-59	5.0	<b>10.0</b>	15.0
220S	2195	1956-59	7.0	<b>14.0</b>	21.0
220S	2195	1959-65	4.8	<b>9.5</b>	14.0
220S COUPE	2195	1956-59	17.5	<b>35.0</b>	50.0
220S CABRIOLET	2195	1956-59	22.5	<b>45.0</b>	70.0
220SE	2195	1959-65	5.0	<b>10.0</b>	15.0
220SE COUPE	2195	1958-60	20.0	<b>40.0</b>	60.0
220SE CABRIOLET	2195	1958-60	25.0	<b>50.0</b>	75.0
300 ABC	2996	1951-57	25.0	<b>50.0</b>	75.0
300D	2996	1957-62	17.5	<b>35.0</b>	55.0
300 ABC/D CABRIOLET	2996	1951-62	50.0	<b>100.0</b>	150.0
300S/SVC COUPE	2996	1952-57	50.0	<b>100.0</b>	150.0
300S/SVC CABRIOLET	2996	1952-57	60.0	<b>120.0</b>	180.0
300 SL + ALADI GABBANO	2996	1954-56	300.0	<b>600.0</b>	900.0
300 SL ROADSTER	2996	1957-63	200.0	<b>400.0</b>	600.0
190 SL	1897	1955-63	25.0	<b>50.0</b>	75.0
600 LIMOUSINE	6330	1963-81	35.0	<b>70.0</b>	100.0
600 PULLMAN 4/6 PORTE	6330	1963-81	45.0	<b>90.0</b>	130.0

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000	Euro x 1000	Euro x 1000
---------	-----------------	------	-------------	-------------	-------------

600 LANDAULET	6330	1963-81	75.0	<b>150.0</b>	220.0
Z30	2292	1965-68	3.0	<b>6.0</b>	9.0
Z30S	2292	1965-68	3.8	<b>7.5</b>	11.0
300 SE	2996	1961-65	7.5	<b>15.0</b>	22.5
300 SEL	2996	1962-65	7.5	<b>15.0</b>	22.5
Z50 S/Z50 SE BERLINA	2496	1965-69	3.5	<b>7.0</b>	10.0
Z80 S/Z80 SE BERLINA	2778	1968-72	3.8	<b>7.5</b>	11.0
Z80 SEL	2778	1968-72	4.0	<b>8.0</b>	12.0
Z80 SE/SEL 3.5/3.000 SEL 3.5	3499	1970-72	5.0	<b>10.0</b>	15.0
300 SEL 2.8 BERLINA	2778	1968-69	6.0	<b>12.0</b>	18.0
300 SE/SEL	2996	1965-67	6.0	<b>12.0</b>	18.0
300 SEL 4.3 BERLINA	6330	1968-72	12.5	<b>25.0</b>	35.0
300 SEL 4.5 AMERICA	4510	1969-71	9.0	<b>18.0</b>	27.0
Z20 SE/Z50 SE CABRIOLET	2195/2496	1961-67	15.0	<b>30.0</b>	45.0
300 SE COUPE	2996	1962-65	15.0	<b>30.0</b>	45.0
300 SE CABRIOLET	2996	1962-65	25.0	<b>50.0</b>	75.0
Z80 SE 3.5 COUPE	3499	1969-71	20.0	<b>40.0</b>	60.0
Z80 SE 3.5 CABRIOLET	3499	1969-71	30.0	<b>60.0</b>	90.0
Z30 SL 4*GODDA*	2306	1963-66	19.0	<b>38.0</b>	57.0
Z50 SL 4*GODDA*	2496	1966-68	17.5	<b>35.0</b>	50.0
Z80 SL 4*GODDA*	2778	1968-71	20.0	<b>40.0</b>	60.0
200/Z20 (W115)	1998/2197	1968-73	1.8	<b>3.5</b>	5.0
Z30 4/250 (W114)	2292/2496	1968-73	2.0	<b>4.0</b>	6.0
200 D/Z20 D (W115)	1998/2197	1968-76	1.0	<b>2.0</b>	3.0
Z20 D/LANG (W115)	2197	1968-73	1.0	<b>2.0</b>	3.0
Z50 C/Z50 CE (W114)	2496	1968-73	3.0	<b>6.0</b>	9.0
190/190 D/190 E (Z50) (W201)	1997/2497	1982-93	0.8	<b>1.5</b>	2.3
190 D/D 2.5D 2.5 TURBO (W201)	1997/2497	1983-93	0.5	<b>1.0</b>	1.5
190 E 2.3 16 (W201)	2299	1983-89	2.8	<b>5.5</b>	8.0
190 E 2.5 16 (W201)	2498	1989-93	3.5	<b>7.0</b>	10.0
190 E 2.5 16 EVOLUZIONE II (W201)	2498	1990-91	12.5	<b>25.0</b>	35.0
190 E 2.6 (W201)	2599	1985-93	1.0	<b>2.0</b>	3.0
200/Z20/Z30/W115/Z50 (W114)	1988/2496	1973-76	1.5	<b>3.0</b>	4.5
Z80/Z80 E (W114)	2746	1972-76	2.3	<b>4.5</b>	6.5
Z40 D/240 D 3.0 (W115)	2404/3005	1973-76	1.0	<b>2.0</b>	3.0
Z40 D/LANG (W115)	2404	1973-76	1.0	<b>2.0</b>	3.0
Z80 (W114)	2746	1972-77	3.3	<b>6.5</b>	10.0
Z80 CE (W114)	2746	1972-77	3.5	<b>7.0</b>	10.0
200/Z30/Z30 E/Z50 (W123)	1997/2525	1976-79	0.8	<b>1.5</b>	2.3
200/Z30 E/Z50 (W123)	1997/2525	1980-84	1.0	<b>2.0</b>	3.0
Z80/Z80 E (W123)	2746	1976-84	1.5	<b>3.0</b>	4.5
200 D/Z20 D/240 D (W123)	1988/2404	1976-85	0.5	<b>1.0</b>	1.5
Z40 D/LANG (W123)	2404	1977-85	0.5	<b>1.0</b>	1.5
300 D/300 D (W123)	2998/3005	1976-85	0.8	<b>1.5</b>	2.3
Z30 C/Z30 CE (W123)	2299	1977-84	2.3	<b>4.5</b>	6.5
Z80 C/Z80 CE (W123)	2746	1977-84	2.8	<b>5.5</b>	8.0
200 D/Z30 D/Z50 D/280 TE (W123)	1997/2746	1977-84	1.3	<b>2.5</b>	3.5
Z40 TD (W123)	2404	1977-85	0.5	<b>1.0</b>	1.5
300 TD/300 TD TURBO (W123)	2998	1977-85	0.8	<b>1.5</b>	2.3
Z50 G (CORIO TELONATO)	2299	1979-82	2.0	<b>4.0</b>	6.0
Z50 G (CORIO SW)	2299	1979-82	2.3	<b>4.5</b>	6.5
Z50 G (CORIO SW)	2299	1979-82	2.0	<b>4.0</b>	6.0
Z50 GE (CORIO TELONATO)	2299	1982-89	2.3	<b>4.5</b>	6.5
Z50 GE (CORIO SW)	2299	1982-89	2.5	<b>5.0</b>	7.5
Z50 GE (LUNGO SW)	2299	1982-89	2.3	<b>4.5</b>	6.5
Z80 GE (CORIO TELONATO)	2746	1979-89	2.5	<b>5.0</b>	7.5
Z80 GE (CORIO SW)	2746	1979-89	3.0	<b>6.0</b>	9.0
Z80 GE (LUNGO SW)	2746	1979-89	3.0	<b>6.0</b>	9.0
Z40 GD (CORIO TELONATO)	2399	1979-88	2.0	<b>4.0</b>	6.0
Z40 GD (CORIO SW)	2399	1979-88	2.3	<b>4.5</b>	6.5
Z40 GD (LUNGO SW)	2399	1979-88	2.0	<b>4.0</b>	6.0
300 GD (CORIO TELONATO)	2998	1979-94	2.0	<b>4.0</b>	6.0
300 GD (CORIO SW)	2998	1979-94	2.3	<b>4.5</b>	6.5
300 GD (LUNGO SW)	2998	1979-94	2.0	<b>4.0</b>	6.0
200/200 E/Z50 E/Z60 E (W124)	1997/2599	1984-94	0.8	<b>1.5</b>	2.3
E 220 (W124)	2199	1993-94	0.8	<b>1.5</b>	2.3
280 E 4 MATIC (W124)	2599	1987-94	1.0	<b>2.0</b>	3.0
E 280 (W124)	2799	1993-94	1.0	<b>2.0</b>	3.0
200 D/Z50 D/Z50 D TURBO (W124)	1997/2497	1985-94	0.5	<b>1.0</b>	1.5
Z80/Z80 E LIMOUSINE (W124)	2599/2799	1989-95	2.0	<b>4.0</b>	6.0
Z50 D LIMOUSINE (W124)					

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000	4	5	6
C 230 COMPRESSOR (W202)	2250	1995-98	1.3	2.5	3.5	
C 36 AMG (W202)	3606	1994-97	4.0	8.0	12.0	
C 43 AMG (W202)	4266	1997-00	4.0	8.0	12.0	
C 230T COMPRESSOR (W202)	2250	1996-00	1.5	3.0	4.5	
C 240 T V6 (W202)	2398	1997-00	1.5	3.0	4.5	
C 280 T (W202)	2799	1996-97	1.5	3.0	4.5	
C 280 T V6 (W202)	2799	1997-00	1.5	3.0	4.5	
C 43 TAMG (W202)	4266	1997-00	4.3	8.5	12.0	
E 320 (W210)	3199	1995-97	1.3	2.5	3.5	
E 200/230/280 (W210)	1998-2799	1995	1.0	2.0	3.0	
E 420 (W 210)	4196	1995-97	1.8	3.5	5.0	
E 450 V8 (W210)	4266	1997-01	2.0	4.0	6.0	
E 280 V6/E 320 V6 (W210)	2799-3199	1997-01	1.5	3.0	4.5	
E 280/320 V6 4MATIC (W210)	2799-3199	1997-01	1.8	3.5	5.0	
E 50 AMG (W 210)	4973	1995-97	4.0	8.0	12.0	
E 55 AMG (W210)	5439	1997-01	5.0	10.0	15.0	
E 220 D/280 D/300 D (W210)	2155-2996	1995	1.0	2.0	3.0	
E 320 T (W 210)	3199	1996-97	1.5	3.0	4.5	
E 280 T V6/E 320 T V6 (W210)	2799-3199	1997-01	2.0	4.0	6.0	
E 320 T 4MATIC (W210)	3199	1997-01	2.3	4.5	6.5	
E 420 T (W210)	4196	1996-97	2.3	4.5	6.5	
E 450 V8 (W210)	4266	1997-01	2.5	5.0	7.5	
CLK 200/230K/230K (C208)	1998-2299	1997-01	2.0	4.0	6.0	
CLK 320 (C208)	3199	1997-01	2.5	5.0	7.5	
CLK 430 (C208)	4266	1997-01	3.5	7.0	9.0	
CLK 200/230K/230K CABRIO (A208)	1998-2299	1998-01	3.0	7.0	10.0	
CLK 320 V6 CABRIO (A208)	3199	1998-01	4.0	8.0	12.0	
CLK 35 AMG (C208)	5439	1999-01	5.5	11.0	16.5	
SLK 200/230K/230K	1998-2299	1996-03	3.0	6.0	9.0	
SLK 320 V6	3199	2000-03	4.0	8.0	12.0	
SLK 32 AMG	3199	2001-03	5.0	10.0	15.0	
ML 250	2295	1997-01	2.0	4.0	6.0	
ML 270 CDI	2688	2000-04	2.0	4.0	6.0	
ML 320 Q350	3199-3724	1997-04	2.5	5.0	7.5	
ML 400 CDI	2001	2001-04	2.5	5.0	7.5	
ML 430	4266	1997-01	3.0	6.0	9.0	
ML 500	5439	2001-04	3.5	7.0	10.0	
ML 55 AMG	5439	2000-04	5.0	10.0	15.0	
S 280/320 (W220)	2799-3199	1998-03	1.5	3.0	4.5	
S 350/430/500 (W220)	4266-4966	1998-04	2.0	4.0	6.0	
S 600 (W220)	5786	1999-04	2.5	5.0	7.5	
S 320 CDI (W220)	3222	1999-04	1.5	3.0	4.5	
S 400 CDI (W220)	3990	2000-04	1.5	3.0	4.5	
S 55 AMG (W220)	5439	2002-04	7.0	14.0	21.0	
S 65 KAMG (W220)	5980	2002-04	7.5	15.0	22.5	
CLK GTR	6898	1998-00	150.0	300.0	450.0	
G 290 TD CORRO TEL SW	2874	2000-01	3.5	7.0	10.0	
G 290 TD LUNGO SW	2874	2000-01	4.0	8.0	12.0	
G 300 TD CORRO TEL SW	2996	1996-00	3.0	6.0	9.0	
G 300 TD LUNGO SW	2996	1996-00	3.5	7.0	10.0	
G 270 CDI CORRO TEL SW	2688	2000-04	3.5	7.0	10.0	
G 270 CDI LUNGO SW	2688	2000-04	4.0	8.0	12.0	
G 400 CDI CORRO TEL SW	3996	2000-04	4.5	9.0	13.5	
G 400 CDI LUNGO SW	3996	2000-04	5.0	10.0	15.0	
G 500 V8 CORRO TEL SW	4966	1998-04	6.0	12.0	18.0	
G 500 V8 LUNGO SW	4966	1998-04	6.5	13.0	19.5	
G 55 AMG	5439	1998-04	7.5	15.0	22.5	
G 55 AMG COMPRESSOR	5439	2004	10.0	20.0	30.0	
CL 500 (C215)	4966	1999-04	4.5	9.0	13.5	
CL 600 (C215)	5786	1999-04	5.0	10.0	15.0	
CL 55 AMG (C215)	5439	1999-04	5.5	11.0	16.5	
CL 65 AMG (C215)	5980	2000-04	6.0	12.0	18.0	
C 240 V6 (W203)	2597	2000-04	1.3	2.5	3.5	
C 320 V6 (W203)	3199	2000-04	1.5	3.0	4.5	
C 32 AMG (W203)	3199	2000-04	5.0	10.0	15.0	
C 30 CDI AMG (W203)	2950	2002-04	3.5	7.0	10.0	
C 240 T V6 (W203)	2597	2000-04	1.8	3.5	5.0	
C 320 T V6 (W203)	3199	2000-04	2.0	4.0	6.0	
C 30 CDI AMG T (W203)	2950	2002-04	3.5	7.0	10.0	
A 190/210	1897-2084	2000-04	1.0	2.0	3.0	
A 190 L210 L	1897-2084	2001-04	1.3	2.5	3.5	
SL 350 (R230)	3724	2003-04	8.0	16.0	24.0	
SL 500 (R230)	4966	2001-04	9.0	18.0	27.0	
SL 600 (R230)	5513	2001-04	10.0	20.0	30.0	
SL 55 AMG (R230)	5439	2001-04	10.0	20.0	30.0	
CLK 200 (C209 CG (C209)	1796	2002-04	2.5	5.0	7.5	
CLK 240 (C209)	2597	2002-04	3.0	6.0	9.0	
CLK 320 (C209)	3199	2002-04	3.5	7.0	10.0	
CLK 500 (C209)	4966	2002-04	4.5	9.0	13.5	
CLK 55 AMG (C209)	5439	2002-04	6.0	12.0	18.0	
CLK 200/230 CG CABRIOLET (C209)	1796	2002-04	3.0	6.0	9.0	
CLK 240 CABRIOLET (C209)	2597	2002-04	3.5	7.0	10.0	
CLK 320 CABRIOLET (C209)	3199	2003-04	4.0	8.0	12.0	
CLK 500 CABRIOLET (C209)	4966	2003-04	5.0	10.0	15.0	
CLK 55 AMG CABRIOLET (C209)	5439	2003-04	6.5	13.0	20.0	
E 320 (W211)	3199	2002-04	2.0	4.0	6.0	
E 500 (W211)	4966	2002-04	3.5	7.0	10.0	

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000	4	5	6
E 55 KAMG (W211)	5439	2002-04	4.5	9.0	13.5	
E 520 T (W211)	3199	2003-04	2.5	5.0	7.5	
E 500 T (W211)	4966	2003-04	4.0	8.0	12.0	
E 55 KAMGT (W211)	5439	2003-04	5.0	10.0	15.0	
C 230K SPORT COUPE	1796	2000-04	1.3	2.5	3.5	
C 320 SPORT COUPE	3199	2000-04	1.8	3.5	5.0	
C 32 AMG SPORT COUPE	3199	2000-04	3.0	6.0	9.0	
C 30 CDI SPORT COUPE	2950	2000-04	1.3	2.5	3.5	
SLK 200K (II SERIE)	1796	2004	4.5	9.0	13.5	
SLK 350 (II SERIE)	3498	2004	5.0	10.0	15.0	
SLK 55 AMG (II SERIE)	5439	2004	6.0	12.0	18.0	
CLS 500	3498	2004	4.0	8.0	12.0	
CLS 500	4966	2004	5.0	10.0	15.0	
CLS 55 AMG	5439	2004	7.0	14.0	21.0	
A 200 TURBO (IS)	2054	2004	1.8	3.5	5.0	
SLR MC LAREN	5439	2004	100.0	200.0	300.0	

### MG GRAN BRETAGNA

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000	4	5	6	
JULIUS MIDGET	746-847	1932-33	15.0	30.0	45.0		
LULU MAGNA	1087	1933-34	16.0	32.0	48.0		
NA MAGNETTE	1087-1271	1934-36	17.5	35.0	50.0		
MIDGET PA/PB ROADSTER	847-999	1934-36	15.0	30.0	45.0		
SA DROPHHEAD COUPE	2288-2322	1937-39	17.5	35.0	50.0		
VA DROPHHEAD COUPE	1548	1937-39	16.0	32.0	48.0		
WA DROPHHEAD COUPE	2561	1938-39	20.0	40.0	60.0		
TA ROADSTER	1292	1936-39	16.0	32.0	48.0		
TB ROADSTER	1250	1939	16.0	32.0	48.0		
TC	1250	1945-49	15.0	30.0	45.0		
TD	1250	1949-53	14.0	28.0	42.0		
TD ARNOLD	1250	1951-53	14.0	28.0	42.0		
TF	1250	1953-54	14.0	28.0	42.0		
TF 1500	1466	1954-55	15.0	30.0	45.0		
YA/VB	1250	1947-53	6.0	12.0	18.0		
A	1489	1955-59	12.5	25.0	37.0		
A COUPE	1489	1956-59	10.0	20.0	30.0		
A TWIN CAM ROADSTER	1588	1958-60	16.0	32.0	48.0		
A TWIN CAM COUPE	1588	1958-60	13.5	27.0	40.0		
A 1600 ROADSTER	1588	1959-61	13.5	27.0	40.0		
A 1600 COUPE	1588	1959-61	10.0	20.0	30.0		
A 1600 MK2 ROADSTER	1622	1961-62	14.0	28.0	42.0		
A 1600 MK2 COUPE	1622	1961-62	10.0	20.0	30.0		
B SPIDER	1798	1962-74	7.5	15.0	22.5		
B SPIDER	1798	1974-80	6.0	12.0	18.0		
B GT COUPE	1798	1965-74	5.0	10.0	15.0		
B GT	1798	1974-80	4.0	8.0	12.0		
B GT LIMITED EDITION	1798	1979-80	4.5	9.0	13.5		
B SPIDER LIMITED EDITION	1798	1979-80	6.0	12.0	18.0		
B GT V8	3528	1972-76	5.0	10.0	15.0		
C SPIDER	2912	1967-69	9.0	18.0	27.0		
C GT COUPE	2912	1967-69	6.0	12.0	18.0		
MAGNET TEZA/OZ	1489	1953-59	2.5	5.0	7.5		
MAGNET TEM/KIM/KIV	1489-1622	1959-68	2.3	4.5	7.0		
MIDGET MK1	948-1098	1961-64	4.5	9.0	13.5		
MIDGET MKII	1098	1964-66	4.0	8.0	12.0		
MIDGET MKIII	1275	1966-69	4.0	8.0	12.0		
MIDGET MKIV	1275	1969-74	3.5	7.0	11.0		
MIDGET MKV 1500	1493	1974-79	3.5	7.0	10.0		
TI100	1098	1962-68	1.5	3.0	4.5		
1300/1300 MK2	1275	1967-71	1.8	3.5	5.0		
RVB	3947	1992-95	7.5	15.0	22.5		
FF WC	1588	1996	1995-01	2.5	5.0	7.5	
TF	1588	1996	2000-04	3.0	6.0	9.0	
ZR105/120/160	1797-1796	2002-04	0.8	1.5	2.3		
ZS 120/180	1796-2497	2002-04	1.0	2.0	3.0		
ZT 160/180/190	1796-2497	2002-04	1.8	3.5	5.0		
ZFT 160/180/190	1796-2497	2002-04	2.0	4.0	6.0		
ZT 240 V8	4601	2004	3.0	6.0	9.0		
ZT X POWER 3/85	4601	2002	4.0	8.0	12.0		

### MINI GERMANIA

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000	4	5	6
ONEONE DELUXE	1598	2001-04	1.0	2.0	3.0	
COOPER	1598	2001-04	1.5	3.0	4.5	
COOPER S	1598	2002-04	2.0	4.0	6.0	
COOPER WORKS	1598	2003-04	2.3	4.5	6.5	
CABRIO ONEONE DE LUXE	1598	2004	2.0	4.0	6.0	
CABRIO COOPER	1598	2004	2.5	5.0	7.5	
CABRIO COOPER S	1598	2004	3.0	6.0	9.0	
CABRIO COOPER WORKS	1598	2004	3.5	7.0	10.0	

### MITSUBISHI GIAPPONE

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 1000	4	5	6
GALEANTO TURBO D	2547	1980-86	0.4	0.8	1.2	
GALEANTO GALANT TURBO	1597-2530	1983-87	0.5	1.0	1.5	
PAJERO (I SERIE)	1997-2972	1982-90	1.8	3.5	5.0	
PAJERO D (II SERIE)	2547-2477	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 (II SERIE)	2477-2835	1983-90	1.5	3.0	4.5	
PAJERO 3.0 V6 (I SERIE)	2972	1988-91	2.0	4.0	6.0	

# QUOTAZIONI

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	4	3	2
---------	-----------------	------	------------	---	---	---

MOSKVITCH RUSSIA						
213B/2140	1357/1479	1974-90	0.5	1.0	1.5	
2136/2137	1357/1479	1974-87	0.4	0.8	1.2	
2141 (ALEKO)	1479/1890	1987-91	0.3	0.5	0.8	
DH-2126	1479	1987-91	0.3	0.5	0.8	

NISSAN GIAPPONE						
-----------------	--	--	--	--	--	--

DATSUN 240Z/2G	2395	1969-75	7.0	14.0	21.0	
DATSUN 260/280 (TUTTI E)	2565/2753	1975-78	5.0	10.0	15.0	
DATSUN 280 Z/2G-2	2753	1978-81	4.0	8.0	12.0	
PATROL	2753/3595	1980-95	1.5	3.0	4.5	
PATROL TURBODIESEL	3246	1983-95	1.5	3.0	4.5	
SAFARI PATROL GR	4169	1988-97	1.8	3.5	5.0	
SAFARI PATROL GR	4479	1997-99	2.3	4.5	6.5	
SAFARI PATROL GR	4479	1999-04	3.0	6.0	9.0	
SAFARI PATROL GR TD	2826-4169	1988-97	1.8	3.5	5.0	
SAFARI PATROL GR TD	2826-4169	1997-99	2.3	4.5	6.5	
SAFARI PATROL GR TD	2826-4169	1999-04	3.0	6.0	9.0	
2002/40 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	2389/2753	1986-97	1.3	2.5	3.5	
TERRANO II	2589-2960	1992-02	1.5	3.0	4.5	
TERRANO II TD	2664-2953	1992-04	1.5	3.0	4.5	
PATHFINDER	3275-3498	1997-04	2.0	4.0	6.0	
PATHFINDER TD	2664-3153	1997-02	2.0	4.0	6.0	
MICRA	997/1275	1992-94	0.5	1.0	1.5	
MICRA CABRIOLET	1275	1997-98	1.0	2.0	3.0	
SKYLINE GTST	1998	1989-91	1.5	3.0	4.5	
SKYLINE GT-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 SW (TUTTI I MOD.)	1596/1998	1990-94	0.5	1.0	1.5	
PRIMERA D/TD	1973	1992-94	0.5	1.0	1.5	
PRIMERA D/TD SW	1973	1992-94	0.5	1.0	1.5	
FIGARO	988	1991-92	5.0	10.0	15.0	
PRAIRIE	1974/2388	1988-94	0.5	1.0	1.5	
SERENA	1597/1998	1993-94	0.5	1.0	1.5	
SERENA D/TD	1973	1993-94	0.5	1.0	1.5	
MURANO	3498	2003-04	2.5	5.0	7.5	
MAXIMA QX (TUTTI I MODELLI)	1995/2988	1995	0.7	1.5	2.2	

NSU GERMANIA						
--------------	--	--	--	--	--	--

SPORT COUPE	585/598	1959-67	5.0	10.0	15.0	
SPIDER WANKEL	500	1964-67	10.0	20.0	30.0	
PRINZ (IV/III)	583	1958-61	3.8	7.5	11.0	
PRINZ 4/4	598	1961-75	2.5	5.0	7.5	
PRINZ 1000 USC	996	1963-75	2.3	4.5	6.5	
TYP 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	
1200 TT	1177	1968-72	6.0	12.0	18.0	
RO 80 (WANKEL 497X2)	994	1967-77	4.0	8.0	12.0	

OM ITALIA						
-----------	--	--	--	--	--	--

469 (TUTTI I MODELLI)	1496/1622	1922-34	12.5	25.0	38.0	
665 SUPERBA (TUTTI I MOD.)	1991/2200	1923-34	50.0	100.0	150.0	

OPEL GERMANIA						
---------------	--	--	--	--	--	--

ADMIRAL (ANTEGUERRA)	3626	1958-59	6.0	12.0	18.0	
KAPITAN (ANTEGUERRA)	2473	1958-60	4.0	8.0	12.0	
KAPITAN	2473	1948-50	2.5	5.0	7.5	
KAPITAN	2473	1951-53	2.3	4.5	6.5	
KAPITAN	2473	1954-55	2.0	4.0	6.0	
KAPITAN	2473	1955-57	2.0	4.0	6.0	
KAPITAN	2473	1958-59	2.3	4.5	6.5	
KAPITAN	2586-2605	1959-63	2.0	4.0	6.0	
OLYMPIA	1288	1955-57	3.5	7.0	10.0	
OLYMPIA (CL 38)	1488	1958-60	3.5	7.0	10.0	
OLYMPIA (TUTTI I MOD.)	1488	1947-52	2.8	5.5	8.0	
OLYMPIA CABRIOLET	1488	1950-52	3.3	6.5	10.0	
OLYMPIA REKORD (TUTTI I MOD.)	1488	1953-55	2.0	4.0	6.0	
OLYMPIA REKORD (TUTTI I MOD.)	1488	1956-57	2.0	4.0	6.0	
OLYMPIA REKORD CABRIOLET	1488	1954-57	2.8	5.5	8.0	
OLYMPIA REKORD (TUTTI I M.)	1488/1680	1958-60	2.0	4.0	6.0	
OLYMPIA REKORD CABRIOLET	1488/1680	1959-60	2.8	5.5	8.0	
1200	1196	1959-62	1.8	3.5	5.0	
REKORD	1488/1680	1960-63	2.0	4.0	6.0	
REKORD CABRIOLET	1680	1961-62	2.8	5.5	8.0	
REKORD (5500/1700/1900/2600)	1488-2605	1963-65	1.8	3.5	5.0	
REKORD (5500/1700/1900/2600)	1488-2605	1965-66	1.5	3.0	4.5	
REKORD CABRIOLET	1680/2605	1963-65	2.3	4.5	7.0	
REKORD C (1500/1700/1900/2200)	1492/2259	1966-71	1.3	2.5	4.0	

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	4	3	2
---------	-----------------	------	------------	---	---	---

REKORD C CABRIOLET	1492/2259	1967-71	2.0	4.0	6.0	
KADETT	1074	1936-57	4.0	8.0	12.0	
KADETT/KADETT SPEZIAL	1074	1958-60	3.5	7.0	10.0	
KADETT/KADETT A (TUTTI I M.)	993	1962-65	1.8	3.5	5.0	
KADETT B (TUTTI I MOD.)	1078/1897	1965-75	1.0	2.0	3.0	
KADETT C (TUTTI I MOD.)	993/1196	1973-79	0.8	1.5	2.3	
KADETT 1900/2000 GLE	1897/1979	1976-79	5.0	10.0	15.0	
KADETT D (TUTTI I MOD.)	993/1504	1979-84	0.5	1.0	1.5	
KADETT D DIESEL (TUTTI I M.)	1598	1982-84	0.5	1.0	1.5	
KADETT GLE	1796	1983-84	0.8	1.5	2.3	
KADETT E (TUTTI I MOD.)	1196/1998	1984-91	0.5	1.0	1.5	
KADETT ED/TURBOD. (TUTTI I M.)	1488-1700	1984-91	0.5	1.0	1.5	
KADETT 2000 GSI	1998	1985-91	1.0	2.0	3.0	
KADETT 2000 GSI 16V	1998	1988-91	1.3	2.5	3.5	
KADETT 1.3 CABRIOLET CABRIO	1297/1598	1987-93	0.8	1.5	2.3	
KADETT 2.0 GSI CABRIOLET CABRIO LE	1998	1985-93	1.0	2.0	3.0	
OLYMPIA (1100/51/900 S)	1078/1897	1967-70	1.0	2.0	3.0	
GT	1078/1897	1968-75	4.0	8.0	12.0	
KAPITAN	2605/2784	1964-68	1.8	3.5	5.0	
KAPITAN V8	4638	1965-68	3.0	6.0	9.0	
ADMIRAL	2605/2784	1964-68	1.8	3.5	5.0	
ADMIRAL V8	4638	1965-68	2.0	4.0	6.0	
DIPLOMAT V8/V6 COUPE	4638/5354	1964-68	2.5	5.0	7.5	
KAPITAN	2784	1968-70	1.8	3.5	5.0	
ADMIRAL/DIPLOMAT	2784	1969-77	2.0	4.0	6.0	
DIPLOMAT V8	5354	1969-77	2.5	5.0	7.5	
COMMODORE (2500/2500/2800)	2299/2784	1967-71	1.5	3.0	4.5	
COMMODORE BERLINA COUPE	2490	1972-77	1.5	3.0	4.5	
COMMODORE GSI COUPE	2784	1972-77	2.5	5.0	7.5	
ASCONA I SERIE (TUTTI I MOD.)	1196/1897	1970-75	0.8	1.5	2.3	
ASCONA II SERIE (TUTTI I MOD.)	1196/1979	1975-80	0.5	1.0	1.5	
ASCONA III SERIE (TUTTI I MOD.)	1297/1998	1981-88	0.5	1.0	1.5	
ASCONA III SERIE DIESEL	1598	1981-88	0.5	1.0	1.5	
ASCONA 400	2410	1980-82	5.0	10.0	15.0	
MANTAL SERIE	1196/1897	1970-75	1.5	3.0	4.5	
MANTAL II/SERIE	1297/1979	1975-88	1.5	3.0	4.5	
MANTAL 400	2410	1980-85	6.0	12.0	18.0	
REKORD DBERLINA	1698/1897	1972-77	0.8	1.5	2.3	
REKORD DBERLINA DIESEL	2068	1975-77	0.5	1.0	1.5	
REKORD EE ZBERLINA	1698/2197	1977-86	0.5	1.0	1.5	
REKORD EDIESEL/TURBOD.	1998/2260	1977-86	0.5	1.0	1.5	
REKORD D CARAVAN	1698/1897	1972-77	0.8	1.5	2.3	
REKORD D CARAVAN DIESEL	2068	1972-77	0.5	1.0	1.5	
REKORD EE Z CARAVAN	1698/2197	1977-86	0.5	1.0	1.5	
REKORD EDIESEL CARAVAN	1998/2260	1977-85	0.5	1.0	1.5	
REKORD E2 TURBOD. CARAVAN	2260	1985-86	0.5	1.0	1.5	
VECTRA 2.0 TURBOD. 16V 4X4	1998	1992-94	0.8	1.5	2.3	
VECTRA 4X4	1796/1998	1988-94	0.5	1.0	1.5	
VECTRA 2000 16V	1998	1989-94	0.5	1.0	1.5	
VECTRA 2.5 V6	2498	1993-99	0.5	1.0	1.5	
VECTRA 1500	2498	1999	0.8	1.5	2.3	
VECTRA (TUTTI I MODELLI)	1389/1998	1988-94	0.5	1.0	1.5	
VECTRA D/TD	1488/1700	1988-94	0.5	1.0	1.5	
CALIBRA 2.0/2.0 16V	1998	1989-97	1.0	2.0	3.0	
CALIBRA 2.0/1.6 4X4	1998	1989-97	1.3	2.5	3.5	
CALIBRA 2.0 TURBOD. 16V 4X4	1998	1991-97	2.0	4.0	6.0	
CALIBRA 2.5 V6	2498	1993-97	1.5	3.0	4.5	
OMEGA 1.8/2.0	1796/1998	1986-93	0.5	1.0	1.5	
OMEGA 1.8/2.0 CARAVAN	1796/1998	1986-93	0.5	1.0	1.5	
OMEGA CD 2/4	2410	1988-93	0.5	1.0	1.5	
OMEGA CARAVAN 2/4	2410	1988-93	0.5	1.0	1.5	
OMEGA GL 2.4 V6	2594	1990-93	0.5	1.0	1.5	
OMEGA GL 2.4 V6 CARAVAN	2594	1990-93	0.5	1.0	1.5	
OMEGA 3000 BERLINA/CARAVAN	2969	1987-93	0.5	1.0	1.5	
OMEGA 3000 24V BERLINA/CARAVAN	2969	1989-93	0.8	1.5	2.3	
OMEGA D/TD	2260	1986-93	0.5	1.0	1.5	
OMEGA CARAVAN D/TD	2260	1986-93	0.5	1.0	1.5	
OMEGA LOTUS 16 TURBO	3605	1990-92	12.5	25.0	38.0	
OMEGA 20/20 16V/2.5 24V (II S)	1998/2498	1994	0.5	1.0	1.5	
OMEGA 20/20 16V/2.5 24V SW (II S)	1998/2498	1994	0.5	1.0	1.5	

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000		
			4	5	6
201 (TUTTI I MODELLI)	1122-1465	1929-57	8.0	16.0	24.0
301 (TUTTI I MODELLI)	1465	1952-56	7.0	14.0	21.0
401 (TUTTI I MODELLI)	1720	1954-55	8.0	16.0	24.0
601 BERUNALIMOUSINE	2148	1954-55	9.0	18.0	27.0
402 LIMOUSINE	1991-2142	1935-40	8.0	16.0	24.0
402 BERUNALEGGERE	1991-2142	1957-40	7.0	14.0	21.0
202 BERLINA	1133	1938-49	5.0	10.0	15.0
302 BERLINA	1758	1956-58	6.0	12.0	18.0
205	1290	1948-60	3.5	7.0	10.0
205 DECAPPOTABILE	1290	1948-54	10.0	20.0	30.0
205 FAMILIALE	1290	1948-60	4.5	9.0	13.5
205 COUPE	1290	1952-60	10.0	20.0	30.0
205 CABRIOLET	1290	1951-60	22.5	45.0	65.0
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 SUPERLUSO 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 CARRIBINEZ	1618	1962-68	6.0	12.0	18.0
404 CABRIOLET CARRIBINEZ	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	1357	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 ZC/ZR	954-1124	1973-88	0.5	1.0	1.5
104 ZS	1360	1975-85	1.3	2.5	3.5
205 (TUTTI I MODELLI)	954-1905	1983-94	1.0	2.0	3.0
205 DTD (TUTTI I MODELLI)	1769-1905	1983-94	0.5	1.0	1.5
205 RALLYE	1294	1988-92	2.5	5.0	7.5
205 GTI(05 CV)GTI(115 CV)	1580	1984-92	2.5	5.0	7.5
205 GTI1.9	1905	1987-94	3.0	6.0	9.0
205 CIVIC CABRIOLET	1124-1360	1986-95	2.5	5.0	7.5
205 16 CI CABRIOLET	1580	1986-92	4.0	8.0	12.0
205 19 CI CABRIOLET	1905	1992-94	4.0	8.0	12.0
205 TURBO 16	1775	1985-86	45.0	90.0	130.0
106 (TUTTI I MODELLI)	954-1360	1991-94	0.5	1.0	1.5
106 D (TUTTI I MODELLI)	1361	1992-94	0.5	1.0	1.5
106 RALLYE	1294	1994-96	1.0	2.0	3.0
106 RALLYE RISERIE	1587	1996-98	1.0	2.0	3.0
106 XS	1587	1994	0.8	1.5	2.3
305 BERLINA (TUTTI I MODELLI)	1290-1905	1978-88	0.5	1.0	1.5
305 DIESEL (TUTTI I MODELLI)	1548-1905	1979-88	0.5	1.0	1.5
305 BREAK (TUTTI I MODELLI)	1290-1905	1978-89	0.5	1.0	1.5
305 BREAK DIESEL (TUTTI I MOD)	1548-1905	1979-89	0.5	1.0	1.5
309 (TUTTI I MODELLI)	1118-1905	1985-92	0.5	1.0	1.5
309 DTURBO (TUTTI I MODELLI)	1769-1905	1986-92	0.5	1.0	1.5
309 GTI(116)	1905	1987-92	1.5	3.0	4.5
405 (TUTTI I MODELLI)	1360-1998	1987-94	0.5	1.0	1.5
405 DIESEL (TUTTI I MODELLI)	1769-1905	1988-94	0.5	1.0	1.5
405 BREAK (TUTTI I MOD)	1360-1998	1988-94	0.5	1.0	1.5
405 BREAK DTURBO	1769-1905	1988-94	0.5	1.0	1.5
405 M16	1905-1998	1987-95	1.5	3.0	4.5
405 T16	1998	1992-95	2.5	5.0	7.5
405 X4	1905-1998	1989-94	0.8	1.5	2.3
505 (TUTTI I MODELLI)	1796-2165	1979-92	0.5	1.0	1.5
505 DTURBO (TUTTI I M)	2304-2498	1979-91	0.5	1.0	1.5
505 BREAK FAMILIALE	1796-2165	1982-92	0.5	1.0	1.5
505 BREAK FAMILIALE D	2498	1982-91	0.5	1.0	1.5
505 V6	2849	1986-90	0.8	1.5	2.3
604 S(L)/S(V)GTI	2664-2849	1975-86	2.5	5.0	7.5

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000		
			4	5	6
604 GRD/SRD TURBO/IGTD TURBO	2304-2498	1979-86	0.8	1.5	2.3
605 (TUTTI I MODELLI)	1998	1989-94	0.5	1.0	1.5
605 DTD (TUTTI I MODELLI)	2088-2138	1989-94	0.5	1.0	1.5
605 S(05 CV)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 I MODELLI)	1360-1762	1993-94	0.5	1.0	1.5
306 S16	1998	1993-96	2.0	4.0	6.0
306 GTI	1998	1996-01	0.8	1.5	2.3
306 CABRIOLET	1587-1998	1993-02	2.5	5.0	7.5
306 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/MS	2946	1996-03	0.8	1.5	2.3
406 COUPE 20/2.2 16V	1998-2330	1996-04	2.0	4.0	6.0
406 COUPE 3.0 V6 24V	2946	1996-04	3.0	6.0	9.0
607 2.9 V6 24V	2946	1999-04	1.0	2.0	3.0
206 GTI(GT)RC	1997	1999-04	1.0	2.0	3.0
206 CC	1587-1997	2000-04	1.3	2.5	3.5
307 CC	1997	2003-04	1.5	3.0	4.5
806 2.0 Q20 TURBO	1998	1994	0.8	1.5	2.3
806 1.9 TD	1905	1994	0.5	1.0	1.5
807 2.9 V6 24V	2946	2002-04	1.3	2.5	3.5
407 2.9 V6 24V	2946	2004	1.0	2.0	3.0
407 2.9 V6 24V SW	2946	2004	1.0	2.0	3.0

### PEUGEOT DANGEL FRANCIA

504 BREAK	1971-2304	1972-82	5.0	10.0	15.0
504 PICKUP	1971-2304	1972-82	5.0	10.0	15.0

### PORSCHE GERMANIA

356 (40 CV)	1086	1950-54	30.0	60.0	90.0
356 1500 (44 CV)	1286	1951-54	27.5	55.0	80.0
356 1500 S (60 CV)	1290	1953-55	35.0	70.0	100.0
356 1500 (60 CV)	1488	1951-52	32.5	65.0	100.0
356 1500 (55 CV)	1488	1952-55	30.0	60.0	90.0
356 1500 SUPER (70 CV)	1488	1952-55	32.5	65.0	100.0
356 A 1300 (44 CV)	1286	1954-55	22.5	45.0	70.0
356 A 1300 (44 CV)	1286	1955-57	22.5	45.0	70.0
356 A 1300 S (60 CV)	1286	1954-55	23.5	47.0	70.0
356 A 1300 S (60 CV)	1286	1955-57	23.5	47.0	70.0
356 A 1600 (60 CV)	1582	1955-59	24.0	48.0	72.0
356 A 1600 S (75 CV)	1582	1955-59	25.0	50.0	75.0
356 1500 GS CARRERA	1498	1955	75.0	150.0	225.0
356 A 1500 GS CARRERA	1498	1955-57	75.0	150.0	225.0
356 A 1500 GT CARRERA	1498	1956-57	85.0	170.0	255.0
356 A 1600 GS CARRERA	1587	1958-59	75.0	150.0	225.0
356 A 1600 GT CARRERA	1587	1958-59	75.0	150.0	225.0
356 B 1600 (60 CV)	1582	1959-63	20.0	40.0	60.0
356 B 1600 S (75 CV)	1582	1959-63	21.0	42.0	63.0
356 B 1600 S (90 CV)	1582	1960-63	22.5	45.0	65.0
356 B 1600 GS CARRERA	1587	1960-61	65.0	130.0	200.0
356 B 1600 GT CARRERA	1587	1960-61	70.0	140.0	210.0
356 B 2000 GS CARRERA	1966	1961-63	75.0	150.0	225.0
356 B 2000 GT CARRERA	1966	1961-63	80.0	160.0	240.0
356 C 1600 (75 CV)	1582	1963-65	22.5	45.0	65.0
356 SC 1600 (95 CV)	1582	1963-65	25.0	50.0	75.0
356 C 2000 GS CARRERA	1966	1963-66	70.0	140.0	210.0
356 CABRIOLET (40 CV)	1086	1950-54	35.0	70.0	100.0
356 1300 CABRIOLET (44 CV)	1286	1951-54	30.0	60.0	90.0
356 1500 CABRIOLET (60 CV)	1488	1951-52	32.5	65.0	100.0
356 1500 CABRIOLET (55 CV)	1488	1952-55	32.5	65.0	100.0
356 1500 S CABRIOLET (70 CV)	1488	1952-55	32.5	65.0	100.0
356 A 1300 CABRIOLET (44 CV)	1286	1954-55	25.0	50.0	75.0
356 A 1300 CABRIOLET (44 CV)	1286	1955-57	25.0	50.0	75.0
356 A 1300 S CABRIOLET (60 CV)	1286	1954-55	26.0	52.0	78.0
356 A 1300 S CABRIOLET (60 CV)	1286	1955-57	26.0	52.0	78.0
356 A 1600 CABRIOLET (60 CV)	1582	1955-59	26.0	52.0	78.0
356 A 1600 S CABRIOLET (75 CV)	1582	1955-59	27.5	55.0	80.0
356 B 1600 CABRIOLET (60 CV)	1582	1959-63	25.0	50.0	75.0
356 B 1600 S CABRIOLET (75 CV)	1582	1959-63	26.0	52.0	78.0
356 B 1600 S CABRIOLET (90 CV)	1582	1960-63	27.5	55.0	80.0
356 C 1600 CABRIOLET (75 CV)	1582	1963-65	27.5	55.0	80.0
356 SC 1600 CABRIOLET (95 CV)	1582	1963-65	29.0	58.0	87.0
356 A SPEEDSTER	1488-1582	1954-58	75.0	150.0	225.0
356 A 1600 GS CARRERA SPEEDSTER	1587	1958-59	100.0	200.0	300.0
356 A 1600 GT CARRERA SPEEDSTER	1587	1958-59	150.0	300.0	450.0
356 CONVERTIBILE	1582	1958-59	50.0	100.0	150.0
356 ROADSTER	1582	1959-61	42.5	85.0	130.0
911 (CARR. SOLEX)/TARGA	1991	1963-65	20.0	40.0	60.0
911 (CARR. WEBER)/TARGA	1991	1965-67	18.5	37.0	55.0
911 R	1991	1967	100.0	200.0	300.0
911 S (CARR. BURATORO)/TARGA	1991	1966-68	21.0	42.0	63.0
911 LT/LTE/TARGA	1991	1967-69	17.5	35.0	50.0
911 S (INIEZIONE)/TARGA	1991	1968-69	21.0	42.0	63.0
911 T/E 2200/TARGA	2195	1969-71	19.0	38.0	57.0

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000		
			4	5	6
911 S 2200/TARGA	2195	1969-71	22.5	45.0	65.0
911 T/E 2400/TARGA	2341	1971-73	21.0	42.0	63.0
911 S 2400/TARGA	2341	1971-73	24.0	48.0	72.0
911 CARRERA RS 2700	2687	1972-73	75.0	150.0	225.0
911 2700/TARGA	2687	1974-75	15.0	30.0	45.0
911 S 2700/TARGA	2687	1974-75	16.0	32.0	48.0
911/TARGA	2687	1976-77	15.0	30.0	45.0
911 2700 CARRERA/TARGA	2687	1974-75	19.0	38.0	57.0
911 3000 CARRERA/TARGA	2994	1975-77	18.0	36.0	54.0

# M QUOTAZIONI

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	+	-	+
CAYENNE 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 YIP 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 (VIN/VVI)	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)	708-748	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	708-748	1967-73	0.5	1.0	1.5	
REBEL MK RESTAURÉ	708-748	1967-72	0.5	1.0	1.5	
SABRE 4	1703	1961-64	4.0	8.0	12.0	
SABRE 4 CONVERTIBLE	1703	1962-64	5.0	10.0	15.0	
SABRE 6	2553	1964-66	5.0	10.0	15.0	
SABRE 6 CONVERTIBLE	2553	1964-66	6.0	12.0	18.0	
SOMI MARGIT SEA	2553	1964-66	4.0	8.0	12.0	
SOMI MARGIT SEA 48/54/62	2495-2994	1966-70	3.5	7.0	11.0	
SOMI MARGIT SEA 5	2994	1968-75	3.0	6.0	9.0	
SOMI MARGIT SEA 6	2792-2994	1975-86	2.5	5.0	7.5	
SOMI MARGIT C	2792	1984-86	3.0	6.0	9.0	
SOMI MARS/VISSISABRE	1296-1809	1984-94	2.0	4.0	6.0	

## RENAULT FRANCIA

10 CV LIMOUSINE	2050	1919-23	6.5	13.0	20.0	
6 CV TORPEDO	950	1922-28	5.0	10.0	15.0	
NN (NN)/N2 BERLINA	951	1925-29	5.0	10.0	15.0	
PRIMAQUATRE BERLINA	2120	1931-39	5.0	10.0	15.0	
VINQUATRE	2120	1931-39	5.0	10.0	15.0	
MONQUATRE	12991-463	1932-35	5.0	10.0	15.0	
JUVQUATRE	1003	1937-48	4.5	9.0	13.5	
4 CV/4 CV LUSO	740	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 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	
JUVAG DAUPHINOISE/BREAK	845-1003	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 CABRIOLETTI/CABRIOLET	845-956	1959-63	3.5	7.0	10.0	
CARAVELLE CARAVI/100/CARAVI S	956-1108	1962-67	3.8	7.5	11.0	
CARAVELLE 1100 CABR./SCABR.	1108	1963-67	4.0	8.0	12.0	
8/8 MAJOR/8 S	956-1108	1962-73	2.0	4.0	6.0	
8 GORDINI	1108-1255	1965-70	7.5	15.0	22.5	
10 MAJOR	1108-1289	1966-71	1.0	2.0	3.0	
3	603	1961-64	2.3	4.5	6.5	
4 (TUTTI MODELLI)	747-845	1961-67	2.5	5.0	7.5	
4 (TUTTI MODELLI)	747-845	1967-74	2.3	4.5	7.0	
4 (TUTTI MODELLI)	762-845	1974-78	1.8	3.5	5.0	
4 (TUTTI MODELLI)	782-1108	1978-94	1.5	3.0	4.5	
5 (TUTTI 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 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 T DIGIT	1596	1985-94	0.5	1.0	1.5	
6 (TUTTI MODELLI)	845-1108	1969-78	0.5	1.0	1.5	
9 (TUTTI MODELLI)	1108-1121	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 MODELLI)	1108-1121	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 MODELLI)	1289	1970-78	0.5	1.0	1.5	
12 GORDINI	1565	1971-74	6.0	12.0	18.0	
14 (TUTTI MODELLI)	1218-1340	1976-83	0.5	1.0	1.5	
15 (TUTTI MODELLI)	1289-1565	1971-78	1.0	2.0	3.0	
17/17 (TUTTI MODELLI)	1565-1647	1971-78	1.3	2.5	3.5	

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	+	-	+
16 L/TUTS	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	2048	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	2048	1980-86	0.5	1.0	1.5	
18 TURBO (110 CV)	1565	1981-83	1.3	2.5	3.5	
18 TURBO (125 CV)	1565	1983-85	1.3	2.5	3.5	
18 BREAK 4X4	1647-1995	1983-86	0.5	1.0	1.5	
19 (TUTTI MODELLI)	1390-1794	1988-94	0.5	1.0	1.5	
19 DT/D	1870	1988-94	0.5	1.0	1.5	
19 CHAMADE (TUTTI MOD)	1390-1794	1990-94	0.5	1.0	1.5	
19 CHAMADE DT/D	1870	1990-94	0.5	1.0	1.5	
19 1.8 16V/16 S	1764	1990-95	0.8	1.5	2.3	
19 1.8 16V CABRIOLET	1764	1991-95	1.3	2.5	3.5	
20 (TUTTI MODELLI)	1647-2165	1975-84	0.5	1.0	1.5	
20 TD/GTD/TURBO DIESEL	2048	1979-83	0.5	1.0	1.5	
21 (TUTTI MODELLI)	1721-2165	1986-93	0.5	1.0	1.5	
21 NEVADA (TUTTI MODELLI)	1721-2165	1986-94	0.5	1.0	1.5	
21 TD/GTD/TURBO DT/TURBO DX	2048	1986-93	0.5	1.0	1.5	
21 NEVADA DT/TD/GTD/TURBO D	1870-2048	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 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 DT/TURBO DX	2048	1983-92	0.5	1.0	1.5	
30 TS/TX/D	2664	1974-84	0.8	1.5	2.3	
30 D DIESEL TURBO	2048	1981-83	0.5	1.0	1.5	
ESPACE	1995	1984-90	0.8	1.5	2.3	
ESPACE TURBO D/DX	2048	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 TD II SERIE	2048	1991-96	0.5	1.0	1.5	
ESPACE QUADRA II SERIE	1995-2165	1991-96	0.8	1.5	2.3	
FLUEGO TL/GTL	1597	1980-85	0.8	1.5	2.3	
FLUEGO TS/GTS	1647	1980-85	1.0	2.0	3.0	
FLUEGO TX/GTX	1995	1980-85	1.3	2.5	3.5	
FLUEGO TURBO 1600	1565	1983-85	1.3	2.5	3.5	
FLUEGO TURBODIESEL	2048	1982-85	0.8	1.5	2.3	
LAGUNA (TUTTI MODELLI)	1794-1995	1994	0.5	1.0	1.5	
LAGUNA 2.9 24V V6 S/DV6	2946-2963	1994-00	0.8	1.5	2.3	
LAGUNA D (TUTTI MODELLI)	2188	1994	0.5	1.0	1.5	
SAFRANE (TUTTI MODELLI)	1995-2165	1992-94	0.5	1.0	1.5	
SAFRANE TURBO D. (TUTTI MOD)	2068-2500	1992-94	0.5	1.0	1.5	
SAFRANE 2.9 24V V6 S/DV6	2946-2963	1992-01	0.5	1.0	1.5	
SAFRANE BITURBO	2963	1993-94	1.3	2.5	3.5	
MEGANE COACH 2016V	1998	1995-02	0.8	1.5	2.3	
MEGANE CABRIOLET 2.0 16V	1998	1996-02	1.3	2.5	3.5	
SPORT SPIDER	1998	1996-99	12.5	25.0	35.0	
ESPACE 2.9 V6 S/DV6 (IIS)	2946-2963	1996-02	0.5	1.0	1.5	
GRAND ESPACE 2.9 V6 S/DV6 (IIS)	2946-2963	1997-02	0.5	1.0	1.5	
CLIO (TUTTI MODELLI)	1108-1794	1990-94	0.5	1.0	1.5	
CLIO D (TUTTI MOD)	1870	1990-94	0.5	1.0	1.5	
CLIO 18116V	1764	1991-96	1.3	2.5	4.0	
CLIO 20116V WILLIAMS	1998	1993-96	3.5	7.0	10.0	
CLIO SPORT 2.0 16V	1998	1999-04	1.3	2.5	3.5	
CLIO SPORT V6	2946	2000-04	7.5	15.0	22.0	
AWANTIME 20 TURBO	1996	2002-03	1.5	3.0	4.5	
AWANTIME 3.0 24V	2946	2002-03	1.8	3.5	5.0	
ESPACE 3.5 V6 (V5)	3498	2002-04	1.8	3.5	5.0	
GRAND ESPACE 3.5 V6 (V5)	3498	2002-04	1.8	3.5	5.0	
TWINGO	1239	1993-94	0.5	1.0	1.5	
MEGANE II COUPE CABRIOLET	1598-1998	2003-04	1.5	3.0	4.5	
LAGUNA 3.0 V6 (ISERIE)	2946	2000-04	0.5	1.0	1.5	
VEL SATS 35 V6	3498	2002-04	0.8	1.5	2.3	

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	+	-	+
PHANTOM II	7668	1929-35	125.0	250.0	375.0	
TWENTY LIMOUSINE	3127	1922-29	50.0	100.0	150.0	
2025 BERLINA	3699	1929-36	40.0	80.0	120.0	
PHANTOM III	7340	1936-39	125.0	250.0	375.0	
WRATH BERLINA	4257	1938-39	30.0	60.0	90.0	

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	4	5	6
111/114 CABRIOLET	1115	1993-96	1.0	2.0	3.0	
213/216	1542	1984-89	0.4	0.8	1.2	
2000 (SDI)	1994	1982-86	0.5	1.0	1.5	
2300 (2300S (SDI))	2350	1977-86	0.5	1.0	1.5	
2600 (2600S (SDI))	2597	1977-86	0.8	1.5	2.3	
3500 (SDI)	3528	1977-82	1.0	2.0	3.0	
3500 WBS/SE (SDI)	3528	1978-82	1.0	2.0	3.0	
3500 WANDEN PLAS/IN (SDI)	3528	1982-86	1.3	2.5	3.5	
3500 W/ESSE (SDI)	3528	1982-86	1.3	2.5	3.5	
2400 SD TURBO (SDI)	2393	1982-86	0.5	1.0	1.5	
820/825	1996	1986-92	0.5	1.0	1.5	
827 SI/SLV/STERLING/VITESSE	2675	1988-92	0.5	1.0	1.5	
827 FASTBACK/VITESSE	2675	1988-92	0.8	1.5	2.3	
214 SI/SLV/GSI 16V	1996	1989-94	0.5	1.0	1.5	
216 GSI/GT 16V	1590	1989-94	0.5	1.0	1.5	
216 GTI 16V TWIN CAM	1590	1991-94	0.8	1.5	2.3	
218 DIESEL/TURBOD.	1769	1995-94	0.5	1.0	1.5	
216 16V COUPE/COUPE	1590	1995-98	0.8	1.5	2.3	
220 TURBO 16V COUPE	1994	1992-96	1.0	2.0	3.0	
214/216 16V CABR/CABRIOLET	1996	1992-98	1.0	2.0	3.0	
800 T COUPE/TURBO COUPE T. (KV6)	1994	1992-98	1.3	2.5	3.5	
827 V6/2.4V COUPE (KV6)	2675	1992-96	1.0	2.0	3.0	
800 2.5 V6 2.4V COUPE (KV6)	2497	1996-98	1.0	2.0	3.0	
825 COUPE TD (KV6)	2500	1992-97	1.0	2.0	3.0	
800 16V/16V TURBO (KV6)	1994	1992-94	0.5	1.0	1.5	
827 V6/2.4V (KV6)	2675	1992-96	0.5	1.0	1.5	
800 2.5 V6 2.4V (KV6)	2497	1996-98	0.5	1.0	1.5	
752.5 V6/2.4V	2497	1998-03	0.8	1.5	2.3	
752.5 V6/2.4V ES/STATE	2497	2001-03	1.0	2.0	3.0	
75V8 (8 SERIE)	4601	2004	2.5	5.0	7.5	
414 SI/SLV 16V	1396	1990-94	0.5	1.0	1.5	
416 GSI/GTI 16V	1590	1990-94	0.5	1.0	1.5	
418 DIESEL/TURBOD.	1769	1995-94	0.5	1.0	1.5	
620 (TUTTI I MODELLI)	1996	1995-94	0.5	1.0	1.5	
620 TI	1994	1994	0.8	1.5	2.3	
620 TD	1994	1994	0.5	1.0	1.5	
752.5 V6/2.4V (81 S)	2497	2004	1.0	2.0	3.0	
752.5 V6/2.4V ES/STATE (81 S)	2497	2004	1.3	2.5	3.5	

## SAAB SVEZIA

92	764	1950-52	4.0	8.0	12.0	
93B	764	1953-56	3.0	6.0	9.0	
95	748	1956-57	2.5	5.0	7.5	
95B	748	1958-60	2.3	4.5	6.5	
95 SW	841	1960-68	2.5	5.0	7.5	
95 V4 SW	1498	1967-78	2.3	4.5	6.5	
96	841	1960-68	2.0	4.0	6.0	
96 V4	1498	1967-80	1.8	3.5	5.0	
750 GRAN TURISMO	748	1958-59	4.0	8.0	12.0	
SONETT II V4	1498	1967-69	4.0	8.0	12.0	
SONETT III	1698	1970-74	4.0	8.0	12.0	
99 (TUTTI I MODELLI)	1985	1971-80	0.8	1.5	2.3	
99 EMS	1985	1976-80	1.0	2.0	3.0	
99 TURBO	1985	1977-78	2.0	4.0	6.0	
900 (TUTTI I MODELLI)	1985	1978-93	0.5	1.0	1.5	
900 TURBO (TUTTI I MODELLI)	1985	1978-86	1.8	3.5	5.0	
900 TURBO (TUTTI I MODELLI)	1985	1987-93	1.3	2.5	3.5	
900 TURBO 16 (TUTTI I MODELLI)	1985	1988-93	1.5	3.0	4.5	
900 TURBO 16 CABRIOLET	1985	1985-93	2.5	5.0	7.5	
900 I/SERIE (TUTTI I MODELLI)	1985	1993-94	0.8	1.5	2.3	
900 TURBO 16 I/S. (TUTTI I MODELLI)	1985	1993-97	1.3	2.5	3.5	
900 TURBO 16 CABRIOLET I/S.	1985	1994-97	2.5	5.0	7.5	
9000 TURBO 16 V (CD) S 0 V6	1985	1985-97	0.5	1.0	1.5	
9000 TURBO 16 V (4 PORT) E	1985	1988-96	0.5	1.0	1.5	
9-53.0 V6 24V/AERO	2962	1997-03	1.0	2.0	3.0	
9-52.3 TURBO AERO	2290	1999-04	1.0	2.0	3.0	
9-53.0 V6 24V WAGON/AERO	2962	1998-03	1.3	2.5	3.5	
9-52.3 TURBO AERO WAGON	2290	1999-04	1.3	2.5	3.5	
9-33P TURBO/AERO	1985	1998-02	0.5	1.0	1.5	
9-32.3 TURBO VIGGEN	2290	1999-02	1.0	2.0	3.0	
9-3 CABRIOLET/AERO	1985	1998-02	2.0	4.0	6.0	
9-3 CABRIOLET VIGGEN	2290	1999-02	2.5	5.0	7.5	
9-32.0 TURBO AERO (81 S)	1996	2002-04	1.0	2.0	3.0	
9-32.0 TURBO CABRIOLET (81 S)	1996	2003-04	3.0	6.0	9.0	

## SAMAS ITALIA

YETI	843	1968-73	3.3	6.5	10.0	
------	-----	---------	-----	-----	------	--

## SEAT SPAGNA

MARBELLA	843	1982-93	0.5	1.0	1.5	
FURA	905	1938	1982-85	0.4	0.8	1.2
BIZA (TUTTI I MODELLI)	905	1975	1984-93	0.5	1.0	1.5
BIZA DIESEL	1714	1984-92	0.4	0.8	1.2	
BIZA II SERIE (TUTTI I MOD.)	1043	1994	1993-94	0.5	1.0	1.5
BIZA II SERIE DT/D (TUTTI I MOD.)	1896	1993-94	0.5	1.0	1.5	

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	4	5	6
RONDA	1193	1995	1979-86	0.4	0.8	1.2
RONDA DIESEL	1714	1980-86	0.3	0.5	0.8	
MALAGA	1193	1981	1985-91	0.3	0.5	0.8
IBIZA GTI/CUPRA	1714	1985-91	0.3	0.5	0.8	
IBIZA GTI/CUPRA	1994	1993-99	0.8	1.5	2.3	
IBIZA FR	1781	1999-01	0.8	1.5	2.3	
IBIZA FR	1781	2004	0.8	1.5	2.3	
TOLEDO	1595	1994	1991-94	0.4	0.8	1.2
TOLEDO DT/D	1896	1991-94	0.4	0.8	1.2	
CORDOBA (TUTTI I MODELLI)	1391	1994	1993-94	0.5	1.0	1.5
CORDOBA DT/D	1896	1993-94	0.5	1.0	1.5	
LEON 1.8 TURBO/CUPRA/28 V6	1781	1991	2000-04	1.0	2.0	3.0

## SIATA ITALIA

208 CS	1996	1952-54	150.0	300.0	450.0	
600	653	1956-60	5.0	10.0	15.0	
1500 TS	1481	1962-66	3.5	7.0	11.0	
1500 TS COUPE/MICHELOTTI	1481	1962-64	4.0	8.0	12.0	
1600 TS COUPE/MICHELOTTI	1587	1964-66	4.0	8.0	12.0	
SPRING/650 SPIDER	845	1967-70	5.0	10.0	15.0	

## SIMCA/TALBOT FRANCIA

6 CV BERLINA	995	1935-37	6.0	12.0	18.0	
6 CV CABRIOLET	995	1935-37	7.5	15.0	22.5	
5 (5 CV)	569	1936-48	4.0	8.0	12.0	
8 (1100) BERLINA	1089	1938-49	4.5	9.0	13.5	
ARONDE 9	1271	1951-55	2.0	4.0	6.0	
ARONDE (TUTTI I MODELLI)	1290	1956-64	2.3	4.5	6.5	
ARONDE PLEIN CIEL COUPE	1290	1957-62	2.8	5.5	8.0	
ARONDE OCEANE CABRIOLET	1290	1957-62	3.8	7.5	12.0	
VEDETTTE (TUTTI I MODELLI)	2351	1955-62	2.8	5.5	8.0	
ARJANE (TUTTI I MODELLI)	1290	1957-63	2.3	4.5	6.5	
1000 (TUTTI I MODELLI)	777	1961-72	1.0	2.0	3.0	
1000 COUPE BERTONE	944	1962-67	3.5	7.0	10.0	
1200S COUPE	1204	1967-71	4.0	8.0	12.0	
1000 (TUTTI I MODELLI)	997	1973-78	0.8	1.5	2.3	
1000 RALLYE	1118	1970-71	3.0	6.0	9.0	
1000 RALLYE 1	1294	1972-76	4.0	8.0	12.0	
1000 RALLYE 2	1294	1972-77	4.5	9.0	13.5	
1300/1500	1290	1975	1963-66	1.0	2.0	3.0
1300/1500 CANADA BREAK	1290	1975	1965-66	1.3	2.5	3.5
1301/1501	1290	1975	1967-76	0.8	1.5	2.3
1301/1501 CANADA BREAK	1290	1975	1967-76	1.0	2.0	3.0
1100 (TUTTI I MODELLI)	944	1974	1967-82	0.5	1.0	1.5
1100 BREAK (TUTTI I MOD.)	944	1974	1968-80	0.5	1.0	1.5
1100 TI	1294	1974-78	0.8	1.5	2.3	
CHRYSLER 160/180/2 LITRI	1639	1981	1971-79	0.5	1.0	1.5
HORIZON (TUTTI I MODELLI)	1118	1977-86	0.5	1.0	1.5	
HORIZON LD/EXE	1905	1983-86	0.5	1.0	1.5	
1307/1308/1309/1310	1294	1992	1975-84	0.5	1.0	1.5
SOLARA (TUTTI I MODELLI)	1294	1992	1980-86	0.5	1.0	1.5
SOLARA D	1905	1984-86	0.5	1.0	1.5	
TAGORA (TUTTI I MODELLI)	2155	1984	1980-84	0.5	1.0	1.5
TAGORA DT	2304	1980-84	0.5	1.0	1.5	
SAMBA	954	1960	1981-86	0.4	0.8	1.2
SAMBA CABRIOLET	954	1960	1982-86	0.8	1.5	2.3
SAMBA RALLYE	1219	1960	1982-86	0.8	1.5	2.3

## SINGER GRAN BRETAGNA

GAZELLE	1497	1955-67	2.3	4.5	7.0	
GAZELLE CONVERTIBLE	1497	1955-62	3.8	7.5	12.0	
VOGUE	1725	1961-66	1.8	3.5	5.5	
CHAMOS	875	1964-70	1.5	3.0	4.5	

## SKODA REPUBBLICA CECA

1200	1271	1952-59	2.0	4.0	6.0	
440/445	1089	1921	1958-61	2.3	4.5	7.0
FELICIA	1089	1921	1959-64	2.5	5.0	7.5
OCTAVIA BERLINA/COMBI	1089	1921	1959-71	1.8	3.5	6.0
1000 MB/MBG/MBX	988	1964-69	0.8	1.5	2.3	
1100 MB/MBX	1107	1967-69	0.8	1.5	2.3	
100/1100/120/130 RS	1046	1289	1969-80	0.5	1.0	1.5
105/120/130 (TUTTI I M.)	1046	1289	1976-90	0.4	0.8	1.2
GARDIE/RAPIDE	1174	1289	1981-90	0.5	1.0	1.5
FAVORIT	1157	1289	1988-94	0.4	0.8	1.2
FORMAN	1289	1990-94	0.4	0.8	1.2	
4R	1944	1928-30	7.5	15.0	22.5	
6R	2916	1929-30	10.0	20.0	30.0	
422	1195	1950-52	4.0	8.0	12.0	
450	1661	1929-32	5.0	10.0	15.0	
450 D	1802	1930-36	5.5	11.0	16.5	
635	1792	1931-34	5.0	10.0	15.0	
657/ND	1961	1932-35	5.5	11.0	16.5	
645	2492	1929-34	10.0	20.0	30.0	
650	2704	1932-36	10.0	20.0	30.0	
860	3880	1929-32	16.0	32.0	48.0	
40 STANDARD	995	1933-34	3.5	7.0	11.0	

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	4	5	6
420 RAPID	1195	1954-55	3.8	7.5	12.0	
418/420 POPULAR	905	1955	1954-58	3.5	7.0	11.0
POPULAR OHV/995	995	1957	1954-46	3.5	7.0	11.0
POPULAR 1100 OHV/1101	1089	1958	1958-46	3.8	7.5	12.0
POPULAR SPORT/MONTECARLO	1385	1955	1955-58	9.0	18.0	27.0
RAPID SIX	1961	1955	10.0	20.0	30.0	
RAPID	1385	1955	1958	4.0	8.0	12.0
RAPID OHV	1564	1958	1958-47			

# M QUOTAZIONI

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	4	3	2
80 DHC	1184	1948-50	5.0	10.0	15.0	
90/90MK (ROMKIA)	1944-2267	1948-54	5.0	10.0	15.0	
90/90MK (ROMKIA) DHC	1944-2267	1948-54	6.0	12.0	18.0	
MKIII (MK III S)	2267	1954-57	5.0	10.0	15.0	
MKIII DHC	2267	1954-57	6.5	13.0	20.0	
ALPINEIA/MK III	2267	1955-55	7.5	15.0	22.5	
RAPER	1390	1955-58	2.8	5.5	8.5	
RAPER/IN/III	1494-1592	1958-63	3.0	6.0	9.0	
RAPER/IN/III/CONVERTIBILE	1494-1592	1958-63	4.0	8.0	12.0	
RAPER/IV	1592-1725	1963-67	3.3	6.5	10.0	
NEW RAPER	1725	1967-76	1.5	3.0	4.5	
RAPERH 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/IN/IV	1592-1725	1960-68	6.0	12.0	18.0	
TIGER 260	4261	1964-67	20.0	40.0	60.0	
TIGER 289	4757	1967	16.0	32.0	48.0	
VENEZIA	1592	1963-65	10.0	20.0	30.0	
IMP	875	1964-76	1.8	3.5	5.5	
STILETTO	875	1967-72	2.0	4.0	6.0	

## SUZUKI GIAPPONE

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	4	3	2
L70 JIMNI	359	1970-73	1.8	3.5	5.0	
L50	559	1970-80	1.5	3.0	4.5	
L80	797	1975-80	1.8	3.5	5.0	
S14 (F4) SAMURAI	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/VAGON 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	
JIMNI/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)	1299-1840	1994-95	0.5	1.0	1.5	

## TALBOT/LAGO FRANCIA

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	4	3	2
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	
T266CORD	4482	1946-55	20.0	40.0	60.0	
T266S GRAND SPORT	4482	1948-53	27.5	55.0	82.5	
T266S GRAND SPORT	4482	1953-55	30.0	60.0	90.0	
T14 S SPORT 2500	2491	1955-57	20.0	40.0	60.0	

## TALBOT/SUNBEAM GRAN BRETAGNA

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	4	3	2
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

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	4	3	2
EJ40	3878	1960-70	3.5	7.0	10.0	
EJ40 (EJ42/EJ34S)	2977-3878	1971-79	2.5	5.0	7.5	
EJ55 SW	3878	1967-70	2.8	5.5	8.0	
EJ55 SW	2977-3878	1971-79	2.3	4.5	6.5	
EJ60 SW	3431-4228	1980-82	2.3	4.5	6.5	
LAND CRUISER SW EJ4U	3955-3980	1983-86	2.5	5.0	7.5	
HI LUX	1968-2188	1979-82	1.0	2.0	3.0	
BLIZZARD	2188-2446	1980-91	1.0	2.0	3.0	
LAND CRUISER I SERIE	2977-4228	1979-85	2.0	4.0	6.0	
LAND CRUISER II SERIE	2446-4164	1985-93	2.3	4.5	6.5	
LAND CRUISER III	2446-4164	1985-96	2.0	4.0	6.0	
LAND CRUISER 80/90 TD	4164-4477	1989-97	2.5	5.0	7.5	
LAND CRUISER J9	2694-3378	1996-03	2.5	5.0	7.5	
LAND CRUISER J9 TD	2982	1996-03	2.0	4.0	6.0	
4 RUNNER	2366-2958	1987-96	1.5	3.0	4.5	
4 RUNNER TD	2446	1989-96	2.0	4.0	6.0	
4 RUNNER (II SERIE)	2694-3378	1996-03	2.0	4.0	6.0	
4 RUNNER TD (II SERIE)	2982	1996-03	2.5	5.0	7.5	
RAV4 3P/5P CABRIO	1998	1994-00	1.0	2.0	3.0	
CELICA IV SERIE	1587-1998	1985-89	0.8	1.5	2.3	
CELICA CABRIOLET IV SERIE	1998	1986-89	1.5	3.0	4.5	
CELICA TURBO 4WD IV SERIE	1998	1986-89	1.8	3.5	5.0	
CELICA 16/2.0/2.0 GT V SERIE	1587-1998	1989-93	0.8	1.5	2.3	
CELICA CABRIOLET V SERIE	1998	1989-93	1.5	3.0	4.5	
CELICA 2.0 TURBO 16V GT FOUR V SERIE	1998	1989-93	2.5	5.0	7.5	
MR2 I SERIE	1453-1587	1984-89	0.8	1.5	2.3	
MR2 II SERIE	1998	1989-92	1.0	2.0	3.0	
MR2 III SERIE	1998-2164	1992-99	1.5	3.0	4.5	
MR2 IV SERIE	1794	1999-04	1.5	3.0	4.5	
SUPRA 2.0 24V	1988	1988-91	0.8	1.5	2.3	
SUPRA 2.0 25V 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	4474-4664	1998-04	3.0	6.0	9.0	
LAND CRUISER 100 TD/500 TD	4164	1998-04	2.0	4.0	6.0	

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	4	3	2
RAV4 3P/5P II SERIE	1794-1998	2000-04	1.5	3.0	4.5	
RAV4 3P/5P TD II SERIE	1995	2002-04	1.3	2.5	3.5	
CELICA 1.8 16V VII SERIE	1796	1999-04	1.0	2.0	3.0	
CELICA 1.8 16V (192 CV) VII SERIE	1796	1999-04	1.3	2.5	3.5	
CARINA EDW (TUTTI I MODELLI)	1587-1998	1993-95	0.5	1.0	1.5	
CAMRY 3.0 V6 24V/SW	2997	1995-94	0.8	1.5	2.3	
PREVIA	2438	1990-94	0.8	1.5	2.3	
PREVIA TD	2184	1992-94	0.5	1.0	1.5	
LAND CRUISER 300 3P/5P	2694-3956	2003-04	2.8	5.5	8.0	
LAND CRUISER 300 TD 3P/5P	2982	2003-04	2.0	4.0	6.0	
CELICA VI SERIE (TUTTI I MODELLI)	1782-1998	1993-99	1.0	2.0	3.0	
CELICA CABRIOLET VI SERIE	1998	1993-99	1.8	3.5	5.0	
CELICA 2.0 TURBO 16V GT FOUR 4WD VIS.	1998	1993-99	3.0	6.0	9.0	
PROLUSH VBRID	1496	2003-04	1.0	2.0	3.0	

## TRIUMPH GRAN BRETAGNA

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	4	3	2
1020	1395	1923-25	5.0	10.0	15.0	
1535	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	
1216 SCORPION	1205	1931-33	12.5	25.0	38.0	
GLORIANO	1087	1933	4.5	9.0	13.5	
GLORIA FOUR (12) SALOON COUPE	1252-1496	1934-37	6.0	12.0	18.0	
GLORIA FOUR (12) TOURER DHC	1252-1496	1934-37	11.5	23.0	35.0	
GLORIA SIX (6-6/6) 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 VI ESSE SALOON	1496-1991	1937-39	9.0	18.0	27.0	
DOLomite 8 ROADSTER	1990	1954	50.0	100.0	150.0	
DOLomite 1640 ROADSTER	1776	1956-58	20.0	40.0	60.0	
DOLomite 16 ROADSTER	1991	1958-59	20.0	40.0	60.0	
1800 SALOON	1776	1946-49	5.0	10.0	15.0	
1800/2000 ROADSTER	1776-2088	1946-49	15.0	30.0	45.0	
2000 SALOON (RENOVW)	2088	1949-51	5.0	10.0	15.0	
RENOVW LIMOUSINE	2088	1951	6.0	12.0	18.0	
MAYFLOWER	1247	1949-53	4.5	9.0	13.5	
MAYFLOWER DHC	1247	1949-53	6.5	13.0	20.0	
HERALD	948-1147	1959-70	2.0	4.0	6.0	
HERALD COUPE	948-1147	1959-64	2.5	5.0	7.5	
HERALD 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	
TR5	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 MK1/MK2/TC	1998	1963-77	2.0	4.0	6.0	
Z500 MK2/TC	2498	1968-77	2.5	5.0	7.5	
SPITFIRE 4	1147	1962-64	5.0	10.0	15.0	
SPITFIRE MKII	1147	1964-67	4.0	8.0	12.0	
SPITFIRE MKIII	1296	1967-70	4.5	9.0	11.5	
SPITFIRE MKIV	1296	1970-74	3.5	7.0	11.0	
SPITFIRE 1500	1495	1974-80	4.0	8.0	12.0	
SIAG	2997	1970-77	7.5	15.0	22.5	
G16 COUPE MKI	1998	1966-68	6.5	13.0	20.0	
G16 COUPE MKII	1998	1968-70	4.5	9.0	13.5	
G16 COUPE MKIII	1998	1971-73	6.0	12.0	18.0	
TOLEDO	1296-1495	1970-76	1.5	3.0	4.5	
1300/1300 TC	1296	1966-70	1.3	2.5	4.0	
1500/1500 TC	1495	1970-76	1.5	3.0	4.5	
DOLomite 1500/1500/1850 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	
ACCLAIM (TUTTI I MODELLI)	1335	1980-84	0.4	0.8	1.2	

## TVR GRAN BRETAGNA

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	4	3	2
GRANTURA	1588-1798	1958-66	8.0	16.0	24.0	
GRIFFITH	4727	1962-67	12.5	25.0	38.0	
VIVEN	1598-1798	1967-70	7.0	14.0	21.0	
TUSCAN	2994-4727	1968-71	10.0	20.0	30.0	
TASMIN	1995-2792	1980-88	8.0	16.0	24.0	
280/350/390/400/420/450	2792-4441	1980-91	9.0	18.0	27.0	
SCORPION/LES 252C	2792-2935	1986-90	8.5	17.0	25.0	
SPEED EIGHT	3947	1989-91	9.0	18.0	27.0	
S/S/SC	2935	1990-91	10.0	20.0	30.0	

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000	4	3	2
CERBERA/CERBERA GT	3966-4475	1995-04	12.5	25.0	38.0	
TUSCAN	4441	1990-91	12.5	25.0	38.0	
GRIFFITH 500	4997	1990-02	12.5	25.0	38.0	

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000
MAGGIOLINO (LUN DUE VETRINI)	1151	1946-53	10.0 <b>20.0</b> 30.0
MAGGIOLINO (LUNOTTO D'VALE)	1192	1953-57	6.0 <b>12.0</b> 18.0
MAGGIOLINO 1200	1192	1957-64	4.0 <b>8.0</b> 12.0
MAGGIOLINO 1200	1192	1964-67	3.5 <b>7.0</b> 10.0
MAGGIOLINO 1300/1500	1285-1495	1965-67	3.5 <b>7.0</b> 10.0
MAGGIOLINO 1300/1500	1285-1495	1967-70	2.8 <b>5.5</b> 8.0
MAGGIOLINO CABR. HEIMLILLER	1151	1949-53	25.0 <b>50.0</b> 75.0
MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1151	1951-52	15.0 <b>30.0</b> 45.0
MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1192	1952-57	11.0 <b>22.0</b> 33.0
MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1192-1285	1957-67	7.5 <b>15.0</b> 22.5
MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1192-1285	1967-70	5.0 <b>10.0</b> 15.0
MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1495	1966-67	6.5 <b>13.0</b> 20.0
MAGGIOLINO CABR. KARMANN	1495	1967-70	5.5 <b>11.0</b> 16.5
1500/1500S	1495	1961-65	1.5 <b>3.0</b> 4.5
1500/1500S/1600 VARIANT	1495-1584	1962-73	1.5 <b>3.0</b> 4.5
1600 L/TL	1584	1965-73	1.8 <b>3.5</b> 5.5
41/141Z (TUTTI I MODELLI)	1679-1795	1968-74	0.8 <b>1.5</b> 2.3
KARMANN GHA COUPE	1192	1955-66	7.5 <b>15.0</b> 22.5
KARMANN GHA COUPE	1285-1584	1966-74	4.5 <b>9.0</b> 13.5
KARMANN GHA1.5L.6 TYP 34	1495-1584	1961-69	4.0 <b>8.0</b> 12.0
KARMANN GHA CABRIOLET	1192	1957-66	12.5 <b>25.0</b> 35.0
KARMANN GHA CABRIOLET	1285-1584	1966-74	9.0 <b>18.0</b> 27.0
MAGGIOLINO	1192	1968-78	2.5 <b>5.0</b> 7.5
MAGGIOLONE 1302/1305	1192-1584	1970-75	2.0 <b>4.0</b> 6.0
MAGGIOLONE CABR. 1302/1305	1192-1584	1970-80	4.0 <b>8.0</b> 12.0
MAGGIOLINO MEXICO	1192-1584	1978-91	1.8 <b>3.5</b> 5.0
PESCAZIA TYP 181	1495-1584	1969-79	2.5 <b>5.0</b> 7.5
K70 (TUTTI I MOD.)	1605-1807	1970-74	0.8 <b>1.5</b> 2.3
POLO II SERIE (TUTTI I MOD.)	895-1095	1975-81	0.5 <b>1.0</b> 1.5
POLO II SERIE (TUTTI I MOD.)	1045-1272	1981-90	0.5 <b>1.0</b> 1.5
POLO II SERIE DIESEL	1272	1986-90	0.5 <b>1.0</b> 1.5
POLO COUPE (TUTTI I MOD.)	1045-1272	1982-90	0.5 <b>1.0</b> 1.5
POLO II SERIE MODEL YEAR '91	1045-1272	1990-94	0.5 <b>1.0</b> 1.5
POLO II SERIE D MODEL YEAR '91	1391	1990-94	0.5 <b>1.0</b> 1.5
POLO COUPE MODEL YEAR '91	1045-1272	1990-94	0.5 <b>1.0</b> 1.5
POLO COUPE G40	1272	1985-94	1.0 <b>2.0</b> 3.0
DERBY I SERIE (TUTTI I MOD.)	895-1095	1976-81	0.4 <b>0.8</b> 1.2
DERBY II SERIE (TUTTI I MOD.)	1045-1272	1981-88	0.3 <b>0.5</b> 0.8
GOLF I SERIE (TUTTI I MOD.)	1095-1457	1974-81	0.8 <b>1.5</b> 2.3
GOLF I SERIE (TUTTI I MOD.)	1095-1457	1981-83	0.5 <b>1.0</b> 1.5
GOLF DIESEL I SERIE	1471-1588	1976-83	0.5 <b>1.0</b> 1.5
GOLF GTD I SERIE	1588	1982-83	1.3 <b>2.5</b> 3.5
GOLF GTI 4 MARCE 1600	1588	1976-78	3.0 <b>6.0</b> 9.0
GOLF GTI 5 MARCE 1600	1588	1978-82	2.5 <b>5.0</b> 7.5
GOLF GTI 1800	1781	1982-83	2.3 <b>4.5</b> 6.5
GOLF CABRIOLET (TUTTI I MOD.)	1095-1781	1979-87	1.3 <b>2.5</b> 4.0
GOLF CABRIOLET (TUTTI I MOD.)	1095-1781	1987-93	1.3 <b>2.5</b> 4.0
GOLF I SERIE (TUTTI I MOD.)	1272-1781	1983-92	0.5 <b>1.0</b> 1.5
GOLF I SERIE SYNCRO	1781	1986-91	0.5 <b>1.0</b> 1.5
GOLF I SERIE DIESEL	1588	1983-91	0.5 <b>1.0</b> 1.5
GOLF I SERIE GTD	1588	1983-92	0.5 <b>1.0</b> 1.5
GOLF I SERIE GTI	1781	1983-89	1.3 <b>2.5</b> 4.0
GOLF I SERIE GTI MODEL YEAR '90	1781	1989-91	1.0 <b>2.0</b> 3.0
GOLF GTI 16V	1781	1985-89	1.5 <b>3.0</b> 4.5
GOLF GTI 16V MODEL YEAR '90	1781	1989-91	1.3 <b>2.5</b> 4.0
GOLF GTI G60	1781	1990-91	2.5 <b>5.0</b> 7.5
GOLF RALLYE	1781	1989-90	3.5 <b>7.0</b> 10.0
GOLF COUNTRY	1781	1990-91	1.0 <b>2.0</b> 3.0
GOLF III (TUTTI I MOD.)	1391-1781	1991-94	1.0 <b>1.5</b> 2.0
GOLF III TD	1896	1991-94	0.5 <b>1.0</b> 1.5
GOLF III VARIANT (TUTTI I MOD.)	1391-1781	1993-94	0.5 <b>1.0</b> 1.5
GOLF III VARIANT TD	1896	1993-94	0.5 <b>1.0</b> 1.5
GOLF III GTI 16V	1984	1991-97	0.8 <b>1.5</b> 2.3
GOLF III 2.8 VR6 SYNCRO	2792-2861	1991-97	1.0 <b>2.0</b> 3.0
GOLF III CABRIO (TUTTI I MOD.)	1781-1984	1993-02	1.5 <b>3.0</b> 4.5
GOLF III CABRIO TD	1896	1995-02	1.3 <b>2.5</b> 3.5
JETTA I SERIE (TUTTI I MOD.)	1272-1588	1979-83	0.4 <b>0.8</b> 1.2
JETTA DIESEL I SERIE	1588	1980-83	0.3 <b>0.5</b> 0.8
JETTA TURBODIESEL I SERIE	1588	1983	0.3 <b>0.5</b> 0.8
JETTA GII I SERIE	1588-1781	1979-83	0.5 <b>1.0</b> 1.5
JETTA I SERIE (TUTTI I MOD.)	1272-1781	1984-92	0.4 <b>0.8</b> 1.2
JETTA I SERIE DIESEL	1588	1984-91	0.3 <b>0.5</b> 0.8
JETTA I SERIE TURBODIESEL	1588	1984-92	0.3 <b>0.5</b> 0.8
JETTA I SERIE SYNCRO	1781	1986-91	0.4 <b>0.8</b> 1.2
JETTA I SERIE GII/GTX 16V	1781	1987-91	0.4 <b>0.8</b> 1.2
TYP 185 LTDS	1714	1979-82	3.5 <b>7.0</b> 11.0
SOROCOCO I SERIE	1095-1457	1974-81	0.8 <b>1.5</b> 2.3
SOROCOCO GII I SERIE	1588	1977-81	2.0 <b>4.0</b> 6.0
SOROCOCO I SERIE	1272-1588	1981-90	0.8 <b>1.5</b> 2.3
SOROCOCO GII/GI/GT 16V II SERIE	1588-1781	1981-91	1.5 <b>3.0</b> 4.5
PASSATI I SERIE (TUTTI I MOD.)	1297-1588	1973-81	0.8 <b>1.5</b> 2.3
PASSATI I SERIE DIESEL	1471	1978-81	0.5 <b>1.0</b> 1.5
PASSATI II SERIE (TUTTI I MOD.)	1272-2226	1981-88	0.5 <b>1.0</b> 1.5
PASSATI II SERIE DTD	1588	1981-88	0.5 <b>1.0</b> 1.5

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000
PASSATI I S. VAR. (TUTTI I MOD.)	1272-2226	1981-88	0.5 <b>1.0</b> 1.5
PASSATI I S. DTD VARIANT	1588	1981-88	0.5 <b>1.0</b> 1.5
PASSATI II SERIE (TUTTI I MOD.)	1595-1994	1988-94	0.5 <b>1.0</b> 1.5
PASSATI II SERIE D/TURBOD.	1588-1896	1988-94	0.5 <b>1.0</b> 1.5
PASSATI II SERIE VAR. (TUTTI I M.)	1595-1994	1988-94	0.5 <b>1.0</b> 1.5
PASSATI II SERIE D/TURBOD. VAR.	1588-1896	1988-94	0.5 <b>1.0</b> 1.5
PASSATI III S. G60 SYNCRO GTI	1781	1989-93	0.8 <b>1.5</b> 2.3
PASSATI III S. G60 VAR. SYNCRO GTI	1781	1989-93	0.8 <b>1.5</b> 2.3
PASSATI III SERIE 2.8 VR6	2792	1991-94	0.8 <b>1.5</b> 2.3
PASSATI III SERIE 2.8 VR6 VARIANT	2792	1991-94	0.8 <b>1.5</b> 2.3
CORRADO 1.8/2.0/16V	1781-1984	1988-94	0.8 <b>1.5</b> 2.3
CORRADO 1.8/ G60	1781	1988-93	1.0 <b>2.0</b> 3.0
CORRADO 2.9 VR6	2861	1991-95	1.0 <b>2.0</b> 3.0
SHARAN 2.8 VR6	2792	1995-04	0.8 <b>1.5</b> 2.3
SHARAN 2.8 VR6 SYNCRO	2792	1996-04	1.0 <b>2.0</b> 3.0
GOLF IV 1.8 20V TURBO	1781	1997-03	1.0 <b>2.0</b> 3.0
GOLF IV 1.8 20V TURBO PLUS	1781	2003	1.5 <b>3.0</b> 4.5
GOLF IV 2.3 V6	2524	1997-03	1.0 <b>2.0</b> 3.0
GOLF IV 2.8 VR6	2792	2000-03	1.3 <b>2.5</b> 3.5
GOLF IV R32	3189	2002-03	3.5 <b>7.0</b> 10.0
POLO GTI	1598	1998-01	0.8 <b>1.5</b> 2.3
VENTO (TUTTI I MOD.)	1598-1994	1992-94	0.5 <b>1.0</b> 1.5
VENTO DTD	1896	1992-94	0.5 <b>1.0</b> 1.5
VENTO 2.8 VR6	2792	1992-98	0.5 <b>1.0</b> 1.5
NEWBEETLE	1390-1994	1998-04	1.3 <b>2.5</b> 3.5
NEWBEETLE 2.3 V5	2524	2000-04	1.8 <b>3.5</b> 5.0
NEWBEETLE RSI	3189	2000-02	5.0 <b>10.0</b> 15.0
LUPOGTI	1598	1999-04	0.8 <b>1.5</b> 2.3
BORA 2.3 V5	2524	1999-02	0.5 <b>1.0</b> 1.5
BORA 2.8 VR6	2792	2001-02	0.8 <b>1.5</b> 2.3
PASSATI V S. 23 V5 SYNCRO	2524-2527	1997-02	0.5 <b>1.0</b> 1.5
PASSATI V S. 28 V6 30V	2771	1996-04	0.8 <b>1.5</b> 2.3
PASSATI V S. 23 V5 VAR. SYNCRO	2524-2527	1997-02	0.8 <b>1.5</b> 2.3
PASSATI V S. 28 V6 30V VARIANT	2771	1997-04	0.8 <b>1.5</b> 2.3
PASSATI V SERIE 4.0 WB	3999	2001-04	1.5 <b>3.0</b> 4.5
PASSATI V SERIE 4.0 WB VARIANT	3999	2001-04	1.5 <b>3.0</b> 4.5
PHAEON 3.2 V6	3189	2002-04	2.0 <b>4.0</b> 6.0
PHAEON 4.2 V8	4172	2003-04	2.5 <b>5.0</b> 7.5
PHAEON 6.0 W12	5998	2002-04	3.0 <b>6.0</b> 9.0
PHAEON 5.0 V10 TD	4921	2002-04	2.0 <b>4.0</b> 6.0
NEWBEETLE CABRIOLET 1.4/1.6	1390-1595	2003-04	2.0 <b>4.0</b> 6.0
NEWBEETLE CABRIOLET 1.8/1.20	1781-1984	2003-04	2.5 <b>5.0</b> 7.5
TOUAREG 3.2 V6	3189	2002-04	2.5 <b>5.0</b> 7.5
TOUAREG 4.2 V8	4172	2002-04	3.0 <b>6.0</b> 9.0
TOUAREG 2.5 RS TDI	2461	2002-04	1.8 <b>3.5</b> 5.0
TOUAREG 5.0 V10 TDI	4921	2002-04	2.3 <b>4.5</b> 6.5

### VOLKSWAGEN PORSCHE GERMANIA

914/4	1679	1969-72	6.0 <b>12.0</b> 18.0
914/6	1991	1969-72	10.0 <b>20.0</b> 30.0
914/1.8	1795	1973-75	5.0 <b>10.0</b> 15.0
914/2.0	1971	1972-75	5.0 <b>10.0</b> 15.0

### VOLVO SVEZIA

ÖV4	1944	1926-29	12.5 <b>25.0</b> 38.0	
PV 4	1944	1927-29	12.5 <b>25.0</b> 38.0	
PV 65(65)/65/28(53)/65/4(65)	3010-3266	1929-34	7.5 <b>15.0</b> 22.5	
PV 65(66)/65/38(65)9	3670	1935-37	7.5 <b>15.0</b> 22.5	
PV 36-CAROLICA	3670	1935-38	7.5 <b>15.0</b> 22.5	
PV 51(52)/53/54/55/56	3670	1936-45	7.5 <b>15.0</b> 22.5	
PV 60(61)	3670	1942-50	6.0 <b>12.0</b> 18.0	
PV 444 (TUTTI I MODELLI)	1414	1583	1944-58	5.0 <b>10.0</b> 15.0
PV 445 DUE TI	1414	1583	1955-60	5.0 <b>10.0</b> 15.0
SPORT	1414	1956-57	12.5 <b>25.0</b> 38.0	
PV 544	1583-1778	1958-65	4.0 <b>8.0</b> 12.0	
TP 21	3650	1956-59	4.0 <b>8.0</b> 12.0	
LAPLANDER	1778-1990	1959-76	5.0 <b>10.0</b> 15.0	
SERIE 120 (AMAZON) (TUTTI I M.)	1583-1986	1956-70	2.5 <b>5.0</b> 7.5	
SERIE 140 (TUTTI I MOD.)	1778-1986	1966-74	1.8 <b>3.5</b> 5.5	
164	2978	1968-71	2.3 <b>4.5</b> 7.0	
P 1800(P 1800 S)	1778-1986	1961-71	5.5 <b>11.0</b> 16.5	
1800 ES	1986	1971-73	6.0 <b>12.0</b> 18.0	
66 (TUTTI I MOD. ANCHE DAF)	1108-1289	1972-79	0.5 <b>1.0</b> 1.5	
343B/45	1397-1986	1976-81	0.5 <b>1.0</b> 1.5	
340/360 (TUTTI I MODELLI)	1397-1986	1982-91	0.5 <b>1.0</b> 1.5	
360 DIESEL	1596	1984-89	0.5 <b>1.0</b> 1.5	
480 ES	1721-1998	1986-94	0.8 <b>1.5</b> 2.3	
480 TURBO	1721	1988-95	1.0 <b>2.0</b> 3.0	
440 (TUTTI I MODELLI)	1596-1998	1988-94	0.5 <b>1.0</b> 1.5	
440 TURBO	1721	1988-94	0.8 <b>1.5</b> 2.3	
440 TD	1870	1993-94	0.5 <b>1.0</b> 1.5	
460 (TUTTI I MODELLI)	1596-1998	1989-94	0.5 <b>1.0</b> 1.5	
460 TD	1870	1993-94	0.5 <b>1.0</b> 1.5	
244 BERLINA (TUTTI I MOD.)	1986-2127	1974-81	1.3 <b>2.5</b> 4.0	

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro x 000
244 GL D6	2385	1978-83	0.8 <b>1.5</b> 2.3
245 SW (TUTTI I MOD.)	1986-2127	1974-81	1.3 <b>2.5</b> 4.0
245 GL D6	2385	1978-83	0.8 <b>1.5</b> 2.3
240 BERLINA (TUTTI I MOD.)	1986-2316	1982-91	1.0 <b>2.0</b> 3.0
244/240 BERLINA TURBO	1986-2127	1980-85	1.5 <b>3.0</b> 4.5
240 GL D6	2385	1983-91	0.8 <b>1.5</b> 2.3
240 SW (TUTTI I MOD.)	1986-2316	1982-93	1.0 <b>2.0</b> 3.0
245 TURBO/240 SW TURBO	1986-2127	1981-85	1.5 <b>3.0</b> 4.5
240 GL D6 SW	2385	1983-91	0.8 <b>1.5</b> 2.3
264 D/IG/IGLE	2664-2849	1974-81	1.5 <b>3.0</b> 4.5
265 D/LG/LGLE	2664-2849	1974-81	1.5 <b>3.0</b> 4.5
262 COUPE	2664-2849	1977-81	3.0 <b>6.0</b> 9.0
740 (TUTTI I MOD.)	2316	1984-90	0.5 <b>1.0</b> 1.5
740 TURBO	1986-2316	1984-89	0.5 <b>1.0</b> 1.5
740 TURBO 16V	1986	1989-90	0.5 <b>1.0</b> 1.5
740 GL DIESEL	2385	1984-90	0.5 <b>1.0</b> 1.5
740 SW	2316	1985-90	0.5 <b>1.0</b> 1.5
740 TURBO SW	1986	1985-89	0.8 <b>1.5</b> 2.3
740 TURBO 16V SW	1986	1989-90	0.8 <b>1.5</b> 2.3
760 GLE V6	2849	1982-87	0.8 <b>1.5</b> 2.3
760 TURBO 2.3	2316	1982-87	0.5 <b>1.0</b> 1.5
760 GLE DTD	2385	1982-87	0.5 <b>1.0</b> 1.5
760 GLE V6 SW	2849	1985-87	0.8 <b>1.5</b>



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, Italiana da sempre. Matching numbers, restauro totale eseguito da artigiani specializzati in vetture Ferrari. **ECCLSA DA VEDERE.**



JAGUAR E-TYPE 4.2 SPYDER 1<sup>A</sup> 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.**



MERCEDES BENZ 300 SL-24V CON HARD TOP 03/1963, Autoradio, cerchi a 8 fori da 16", interni in pelle, sedili regolabili elettricamente, alzacristalli elettrici, capote elettrica, clima automatico, doppie chiavi originali, Book uso e manutenzione originale. **PERFETTA SUPERPREZZO.**



ALFA ROMEO SPIDER JUNIOR 1600 CODA TRONCA TIPO 115.07, 08/1972, Autoradio Blaupunkt AM/FM con antenna elettrica, Antifurto a chiave Med, Sedili e pannelli in Sky Anarato, un solo proprietario e un collezionista, targhe (B...) e doc originali. **CONSERVATA IN MODO MANICALE.**



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 ALIAMENTE PROFESSIONALE. PERFETTA.**



LANCIA AURELIA B24 S SPIDER, 04/1955, conservata in modo maniacale, italiana da sempre, appartenuta per 40 anni da un unico proprietario, Targhe e documenti originali, libretto uso e manutenzione, doppie chiavi, possibilità di 5 cerchi in ferro con calotte cromate e cerchi a raggi 'BORRANI'. **OMOLOGATA ASI 3°GRADO TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI - RARISSIMA - ECCLSA - DA VEDERE.**



MERCEDES BENZ 230 CE W 123, 02/1984, Aria Condizionata, Cerchi in lega, Fendinebbia, Tetto apribile elettrico, Tenuta maniacalmente, doppie chiavi orig, libretto uso e manutenzione, Quinta marcia. **ISCRITTA ASI - PERFETTA.**



FIAT DINO SPIDER 2000 AS PININFARINA, 06/1968, Autoradio AM/FM Grundig, Cerchi Cromodora con Gallettone, Interni in Sky nero, Omologata 2+2, Matching Numbers, Targhe (CA 12...), doppie chiavi originali dell'epoca, Uso e manutenzione. **RARISSIMA, ITALIANA DA SEMPRE.**



LANCIA FLAMINIA SUPER SPORT ZAGATO 2.8 3C, 03/1965 Restaurata totalmente di latorneria, carrozzeria, cromature da artigiani specializzati, Matching Numbers. **RARISSIMA, OMOLOGATA ASI TARGA ORO AI MASSIMI LIVELLI.**



FERRARI 456GT, 01/1994, Climatizzatore, Autoradio CD + Caricatore 6 CD, chiusura centralizzata, vetri elettrici, interni in tutta pelle grigio Charcoal. Moquette nera. **RESTAURO IN MODO MANICALE.**



FIAT 124 COUPÉ SPORT 1400, 03/1971 - Vettura in perfette condizioni, conservata in modo maniacale, targhe (BG5...) e documenti originali, libretto uso e manutenzione. **ISCRITTA ASI.**



ALFA ROMEO GT 1750 VELOCE TIPO 105.44, 03/1970, perfette condizioni, libretto uso e manutenzione originale dell'epoca, matching numbers. **ISCRITTA ASI.**



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.**



A.R. GIULIETTA 1.3 1<sup>A</sup>SERIE, 08/1979, Interni in panno alla romeo Castoro, targhe originali (PC 02...), doppie chiavi, documenti, libretto uso e manutenzione originali dell'epoca. **DISPONIBILE ANCHE TESTA DI MORO - SUPERPREZZO.**



M.B. 250 CE W114 AUTOMATIC, 03/1970, Cambio autom., Interni MB TEX Marrone, Sedili MB Tex e Pledesull Marrone, Tetto apribile elettrico, Uniproprietario, Targhe (BG 22...) e documenti originali, Meccanica recentemente revisionata. Tabulamento 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 Texafla bordesau, Targhe (TO HB...) e documenti originali, doppie chiavi e libretto uso e manutenzione originale dell'epoca, Meccanica completamente ricondizionata. **PERFETTA - MATCHING NUMBERS.**



MERCEDES BENZ 200 CE W 124, 05/1993, Interni in pelle nera, Tetto apribile elettrico, Cerchi in lega, Targhe e documenti originali (RE 63...), Book, doppie chiavi, uso e manutenzione, rete vendita MB e catalogo accessori originali. **ISCRITTA ASI PERFETTA. COME NUOVA.**



MG TD, 10/1962, Autoradio e antenna, Portapacchi cromo-toro, Totamente originale, Matching Numbers. **RESTAURO TOTALE ED ALTAMENTE PROFESSIONALE.**



ALFA ROMEO ALFETTA 2.0 CARBURATORI 4<sup>A</sup>SERIE, 07/1983, Alzacristalli elettrici, Computer di bordo, interno in fioncato d'aturo, Conservata in modo maniacale, disponibile libretto uso e manutenzione e doppie chiavi originali. **ISCRITTA ASI, DISPONIBILE ANCHE 3<sup>A</sup>SERIE. KM 46.455 ORIGINALI.**



ALFA ROMEO ALFA 75 2.0i TWIN SPARK 148CV, 05/1990, Alza cristalli elettrici, Climatizzatore ELETTRONIC CLIMATE CONTROL, Cerchi in lega Speedline, Interni fioncato grigio, Interni originali. **ISCRITTA AL REGISTRO A.A.V.S. SUPERPREZZO.**



M.B. 380 SE W126, 03/1981, Autoradio BLAUPUNKT DUBLIN C30, Climatizzatore, Interni in velluto grigio, Tetto apribile elettrico, Uso e manutenzione, service e doppie chiavi originali. **ISCRITTA A.A.V.S. PERFETTA.**



LANCIA BETA 1600 1<sup>A</sup> SERIE, 02/1981, Perfetta, scattolati e meccanica ancora con cera e plastiche d'origine, targhe (MI) e documenti originali, doppie chiavi originali, portachiavi originale LANCIA, book originali, meccanica completamente tagliandata. Km 15.559 ORIGINALI - UNICA - ECCLSA.



ALFA ROMEO 2000 BERLINA TIPO 105.12, 01/1973, Interno in Tex cuoio naturale, Perfetta, unico proprietario, targhe (PG) e documenti originali, libretto uso e manutenzione originale dell'epoca, Matching Numbers. **ISCRITTA ASI - RESTAURO TOTALE E MANICALE.**



LANCIA FULVIA 1.3 COUPÉ 2<sup>A</sup>SERIE TYRE 818.630, 09/1971, Targhe (TR.35) e documenti originali, doppie chiavi, Matching Numbers. **ISCRITTA ASI - CONSERVATA IN MODO MANICALE.**



LANCIA FULVIA 1300 2<sup>A</sup>SERIE, 06/1970, Autoradio Condo AM, conservata, targhe (MI LD...) e documenti originali, chiave, libretto uso e manutenzione originali. **PERFETTAMENTE CONSERVATA.**

**SIAMO PRESENTI ALLA FIERA DI TORINO AUTOMOTORETRO' DAL 13 AL 15 FEBBRAIO 2015 - PADIGLIONE 2**

## 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>			
450	5816	1939-50	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
ROME/ROMEO2	1290	1954-67	6.000
ROME/ROMEO2 DIESEL	1158	1954-67	5.000
ATI/A12/F1/F12	1290	1966-85	2.500
ATI/A12/F1/F12 DIESEL	1760	1966-85	2.000
A15/A19/A38	3017-3500	1967-75	1.000

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro
<b>ASTRA ITALIA</b>			
BM19/21/22	11580-17174	1966-80	1.000
BM25	15950-17174	1972-80	1.000

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro
<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

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro
<b>BEDFORD GRAN BRETAGNA</b>			
TMS300/4400	9508-12066	1975-80	1.500

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro
<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

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro
<b>CITROËN FRANCIA</b>			
H1H	1628-1911	1948-81	5.000
H1H DIESEL	1610-1946	1948-81	4.000

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro
<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
652N/653N	5540	1931-37	12.000
654N/III SERIE	8310-8355	1931-39	15.000
626N	5750	1939-47	5.000
666N/7	9565	1939-47	8.000
1100 BLR/ELR	1098	1948-53	4.000
640N	6032	1948-52	4.500
680N	10170	1948-52	7.000
615/615N	1395-1901	1951-61	2.000
615N1	1395-1901	1960-68	1.500
642N	6650	1952-55	4.200
642T	6650	1952-55	5.000
642N2/N6/N6R	6550	1955-58	4.000
642T2/T6	6650	1955-58	4.800
642N65/N65R	7298	1959-65	3.500
642T65	7298	1959-65	4.200
659N2/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
682T2	10676	1956-61	4.200
682N3	11548	1962-84	2.500
682T3	11548	1962-84	3.000
640/C50	4678	1958-60	2.000
682N4	11548	1970-84	2.000
682T4	11548	1970-84	2.400
690N/NT1/N2 4 ASSI	11548	1961-66	3.500
690N/NT1/N2 3 ASSI - 690 T/T1/T2	11548	1961-66	4.200
690N5 4 ASSI	11548	1961-68	4.000
690N5 3 ASSI - 690T3	11548	1961-68	4.800
690M4/T4	9819	1969-71	3.000
1100 T1N	1098	1956-66	2.000
616N/NT	2693	1965-67	1.300
616N2/N3	3455	1967-77	800
625N/NT1/N2 AUTOCARRO	2693-3455	1965-72	900
625N/NT1/N2 FURGONE	2693-3455	1965-72	1.500
645/65Q/662N I SERIE (N/NT)	4678	1960-68	1.000
645/65Q/65S/662 II SERIE (N2/N3)	4678	1970-74	800

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro
643N/NT1-T/11	9161	1965-70	1.400
683N/NT - 619N/NT I SERIE	13798	1966-70	2.000
693N/NT	12885	1966-70	2.000
238	1197-1498	1969-75	500
684N/NT	9819	1970-75	1.200
691N/NT	13798	1970-75	2.200
619N/NT II SERIE	13798	1970-75	3.000
697N/NT	13798	1971-75	1.500
673N/NT/NT - 129	7400	1970-82	1.000
242	2498	1975-82	500

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro
<b>FORD EUROPA</b>			
TRANSIT	1498	1961-67	1.500
TRANSIT I SERIE	2360	1967-77	1.000
TRANSCONTINENTAL	14018	1974-80	1.800

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro
<b>ISOTTA FRASCHINI ITALIA</b>			
D65	5800	1937-46	8.000
D80	7300	1937-46	12.000

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro
<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	1975-82	1.000
140/150/159 NC/NT	9572	1976-82	1.000
160 NC/NT	6129	1970-76	1.100
180 NC/NT	13798	1974-76	2.000
170/190 26 NC/NT	13798	1975-80	1.500
170/190 33/35 NC/NT	17174	1975-80	1.800
190 35	17174	1980-84	1.500
190 38	17174	1980-84	1.800
190 38 SPECIAL	17174	1980-84	2.800
190 26	13798	1980-84	2.500
190 33/36 TURBOSTAR	13798	1987-92	3.500
190 42 TURBOSTAR	17174	1984-92	2.000
190 48 TURBOSTAR	17174	1989-92	4.000
190 48 TURBOSTAR SPECIAL HP	17174	1991-92	5.000
300 PC	13298	1975-80	1.300
190/260/500 PC/PAC	9572-13798	1979-82	1.800
330 26	17174	1980-84	1.500
330 35	17174	1980-84	1.600

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro
<b>LANCIA ITALIA</b>			
3R0 464/564	6875	1938-47	12.000
ESAR0	6875	1942-46	11.000
ESATALU 864/864C	8245-8864	1948-56	10.000
ESATALU 864A	8864	1955-57	13.000
ESATALU 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

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro
<b>MAGIRUS DEUTZ GERMANIA</b>			
150 D14	9500	1960-75	1.000
230/252 D26	11310	1967-75	1.500
360 D18	19145	1975-80	1.800

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro
<b>MAN GERMANIA</b>			
F8 PONTON	11413	1956-69	1.000
F7/F8/F9 CABINA SAVIEM	11413	1967-86	1.900

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro
<b>MERCEDES GERMANIA</b>			
LAK (TUTTI I MODELLI)	10810-15950	1960-82	1.800
LPI SERIE (EC CETTO LP535)	4580-10810	1950-65	1.700
LP335	10810	1958-61	3.000
LP11 SERIE	5765-15950	1970-74	1.500
L319	1767	1956-69	1.200
NG FINO 12.000 KG	5765	1973-88	800
NG OLTRE 12.000 KG	9570-17426	1973-88	1.200

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro
<b>OM ITALIA</b>			
TITANO 137	11540	1937-45	35.000

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro
<b>TAURUS</b>			
TAURUS	5520	1939-47	7.000
TAURUS 340	5520	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	1958-65	4.000
LEONCINO I SERIE	3770	1950-53	4.000
TIGROTTO I SERIE	4156	1953-57	3.700
LEONCINO II/III SERIE	4156-4561	1957-62	1.200
TIGROTTO II SERIE E SUCCESS.	4561-4940	1963-70	800
LEONCINO IV SERIE E SUCCESSIVE	4561	1963-70	8.000
LUPETTO I SERIE	4156	1956-65	2.500
LUPETTO II SERIE	4561	1963-70	1.000
TIGRE II SERIE	6870	1963-67	2.000
TIGRE S	6870	1963-67	3.000
TITANO	11150	1961-67	3.000
TITANO S	11150	1961-67	3.500
100/120	7412	1967-70	1.500
150	8905	1967-70	1.800
DAINO/CERBIATTO/ORSETTO	4561	1960-72	800
190/260	14886	1970-75	3.200

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro
<b>OMT ITALIA</b>			
MF (TUTTI I MODELLI)	11310-11548	1963-67	3.500

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro
<b>PEUGEOT FRANCIA</b>			
D19	1468-2304	1965-89	1.000

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro
<b>RENAULT FRANCIA</b>			
ESTAFETTE	845-1289	1959-80	1.500

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro
<b>SCANIA SVEZIA</b>			
110	11020	1969-76	2.100
140	14180	1969-76	2.500
86	7790	1976-81	1.300
111	11020	1976-81	1.500
141	14180	1976-81	2.000
82	7790	1981-88	1.000
112	11020	1981-88	1.200
142	14190	1981-88	1.500
142 T	14190	1981-88	2.000

Modello	cm <sup>3</sup>	Anni	Euro
<b>SPA ITALIA</b>			
38R	4		

## QUOTAZIONI AUTOMOBILI AMERICANE

I modelli sono raggruppati per «famiglie» di valore omogeneo, essendo molto vasto il numero di versioni. I fuoristrada e alcuni modelli, più diffusi in Italia perché regolarmente importati all'epoca,

compaiono invece nelle pagine precedenti.

I prezzi, riferiti al mercato nazionale, sono indicati in euro e comprendono il costo medio di trasporto, sdoganamento e immatricolazione.

Modello Note Anni Euro x 000

### AMC/RAMBLER

AMBASSADOR	1966-74	3,8	7,5	10,0
JAVELIN	1968-70	12,5	25,0	35,0
AMX	1968-70	20,0	40,0	60,0
HORNET	1970-75	3,8	7,5	10,0
GREMLIN	1971-78	3,8	7,5	10,0
PACER	1975-80	3,8	7,5	10,0
EAGLE	1981-87	3,8	7,5	10,0

### BUICK

BERLINA 2/4 PORTE	1946-54	10,0	20,0	30,0
CONVERTIBILE	1946-60	37,5	75,0	110,0
STATION WAGON	1946-53	50,0	100,0	140,0
SKYLARK	1953	90,0	180,0	250,0
STATION WAGON	1954-74	10,0	20,0	30,0
SKYLARK	1954	65,0	130,0	180,0
BERLINA 2/4 PORTE	1955-60	7,5	15,0	22,5
BERLINA 2/4 PORTE	1961-74	5,0	10,0	15,0
CONVERTIBILE	1961-74	10,0	20,0	30,0
SKYLARK 2/4 PORTE	1961-63	3,8	7,5	11,5
SKYLARK CONVERTIBILE	1961-63	7,5	15,0	22,5
RIVIERA	1963-65	12,5	25,0	35,0
GS 350/400/455 COUPE	1965-73	12,5	25,0	35,0
GS 350/400/455 CONVERTIBILE	1965-72	20,0	40,0	60,0
RIVIERA	1966-73	10,0	20,0	30,0

### CADILLAC

BERLINA 4 PORTE	1946-52	12,5	25,0	35,0
LIMOUSINE (SERIE 75)	1946-52	12,5	25,0	35,0
COUPE	1946-52	17,5	35,0	50,0
CONVERTIBILE	1946-58	55,0	110,0	150,0
BERLINA 4 PORTE	1953-58	12,5	25,0	35,0
LIMOUSINE (SERIE 75)	1953-58	12,5	25,0	35,0
COUPE	1953-58	20,0	40,0	60,0
ELDORADO CONVERTIBILE	1953	150,0	300,0	400,0
ELDORADO CONVERTIBILE	1954-58	75,0	150,0	200,0
ELDORADO COUPE	1955-58	25,0	50,0	75,0
BERLINA 4 PORTE	1959-60	12,5	25,0	35,0
LIMOUSINE (SERIE 75)	1959-60	12,5	25,0	35,0
COUPE	1959-60	20,0	40,0	60,0
ELDORADO CONVERTIBILE	1959	100,0	200,0	280,0
ELDORADO COUPE	1959	30,0	60,0	90,0
DE VILLE CONVERTIBILE	1959	60,0	120,0	170,0
CONVERTIBILE	1961-64	20,0	40,0	60,0
BERLINA 2/4 PORTE	1961-74	7,5	15,0	22,5
LIMOUSINE	1961-74	10,0	20,0	30,0
CONVERTIBILE	1965-70	12,5	25,0	35,0
ELDORADO COUPE	1968-76	7,5	15,0	22,5
ELDORADO CONVERTIBILE	1971-76	12,5	25,0	35,0
BERLINA 2/4 PORTE	1975-89	3,8	7,5	11,0
LIMOUSINE	1975-89	5,0	10,0	15,0
ALLIANTÉ	1987-91	5,0	10,0	15,0
SEVILLE SLS/STS	1994-01	2,0	4,0	6,0
ELDORADO TC	1994-01	3,8	7,5	11,5

### CHECKER

MARATHON 6 CILINDRI	1961-70	3,8	7,5	10,0
MARATHON 8 CILINDRI	1965-70	4,5	9,0	12,0
MARATHON 6 CILINDRI	1971-85	4,0	8,0	11,0
MARATHON 8 CILINDRI	1971-85	5,0	10,0	13,0

### CHEVROLET

BERLINA 2/4 PORTE	1946-54	6,0	12,0	18,0
STATION WAGON	1946-48	50,0	100,0	150,0
CONVERTIBILE	1946-54	25,0	50,0	75,0
STATION WAGON	1949-58	10,0	20,0	30,0
COUPE	1949-54	12,5	25,0	35,0
CORVETTE	(C1) 1953	150,0	300,0	400,0
CORVETTE	(C1) 1954-55	100,0	200,0	300,0
BERLINA 2/4 PORTE	6 CIL-20% 1955-60	10,0	20,0	30,0
COUPE	IN+50%/6C-20% 1955-57	20,0	40,0	60,0
CONVERTIBILE	1955-57	50,0	100,0	150,0
NOMAD	1955-57	37,5	75,0	110,0
CORVETTE	(C1) IN+50% 1956-60	60,0	120,0	180,0
COUPE	6 CIL-20% 1958-60	15,0	30,0	45,0
CONVERTIBILE	1958-60	25,0	50,0	75,0

Modello Note Anni Euro x 000

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 CONV.	(C4) 1986-91	12,5	25,0	35,0
CORVETTE ZR1	1991-95	17,5	35,0	50,0
CORVETTE COUPE	(C4) 1992-96	8,8	17,5	25,0
CORVETTE CONV.	(C4) 1992-96	12,5	25,0	35,0
CORVETTE COUPE	(C5) 1997-03	10,0	20,0	30,0
CORVETTE CONV.	(C5) 1998-03	10,0	20,0	30,0
CORVETTE COUPE 50° ANNIV.	(C5) 2002-03	12,5	25,0	35,0
CORVETTE CONV. 50° ANNIV.	(C5) 2002-03	15,0	30,0	45,0

### CHRYSLER

BERLINA 2/4 PORTE	1946-56	7,5	15,0	20,0
CONVERTIBILE	1946-56	37,5	75,0	110,0
TOWN & COUNTRY CONVERTIBILE	1946-48	100,0	200,0	300,0
TOWN & COUNTRY BERLINA	1946-48	50,0	100,0	150,0
TOWN & COUNTRY CONVERTIBILE	1949	75,0	150,0	220,0
TOWN & COUNTRY STATION W.	1949-50	37,5	75,0	110,0
300 COUPE	1955-61	50,0	100,0	150,0
BERLINA 4 PORTE/STATION W.	1957-61	15,0	30,0	45,0
COUPE	1957-61	17,5	35,0	50,0
CONVERTIBILE	1957-61	50,0	100,0	150,0
300 CONVERTIBILE	1957-61	100,0	200,0	300,0
BERLINA 4 PORTE/STATION W.	1962-74	5,0	10,0	15,0
COUPE	1962-74	7,5	15,0	20,0
CONVERTIBILE	1962-70	15,0	30,0	45,0
300 H/J/K/L	1962-65	17,5	35,0	50,0
300 H/K/L CONVERTIBILE	1962-65	20,0	40,0	60,0
300 HURST COUPE	1970	15,0	30,0	45,0
TOWNAND COUNTRY	1983-87	2,5	5,0	7,5

### DE SOTO

BERLINA 2/4 PORTE	1946-56	6,0	12,0	18,0
STATION WAGON	(WOODY) 1946-56	40,0	80,0	120,0
CONVERTIBILE	1946-56	32,5	65,0	90,0
BERLINA 4 PORTE/STATION W.	1957-61	10,0	20,0	30,0
COUPE	1957-60	17,5	35,0	50,0
CONVERTIBILE	1957-59	40,0	80,0	110,0
ADVENTURER COUPE	1957-59	37,5	75,0	110,0
ADVENTURER CONVERTIBILE	1957-59	75,0	150,0	200,0

### DODGE

BERLINA 2/4 PORTE/SW.	1946-56	7,5	15,0	22,5
STATION WAGON	(WOODY) 1946-48	30,0	60,0	90,0
CONVERTIBILE	1946-56	25,0	50,0	75,0
BERLINA 2/4 PORTE/SW.	6 CIL-20% 1957-60	10,0	20,0	30,0
COUPE	D 500+20% 1957-60	17,5	35,0	50,0
CONVERTIBILE	D 500+20% 1957-60	50,0	100,0	150,0
BERLINA 2/4 PORTE/SW.	1961-74	7,5	15,0	22,5
COUPE	1961-74	7,5	15,0	22,0

Modello Note Anni Euro x 000

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

### EDELSEL

BERLINA 4 PORTE	1958	7,5	15,0	22,5
COUPE	1958	10,0	20,0	30,0
CONVERTIBILE	1958	30,0	60,0	90,0
STATION WAGON	1958	8,8	17,5	25,0
BERLINA 4 PORTE	1959-60	6,0	12,0	18,0
COUPE	1959-60	8,8	17,5	25,0
CONVERTIBILE	1959-60	20,0	40,0	60,0
STATION WAGON	1959	7,5	15,0	20,0

### FORD

T TOURING	1918-27	12,5	25,0	35,0
T SEDAN/COUPE	1918-27	10,0	20,0	30,0
A SEDAN/COUPE	1927-32	12,5	25,0	35,0
A PHAETON	1927-32	15,0	30,0	45,0
A ROADSTER	1927-32	20,0	40,0	60,0
V8 SEDAN/COUPE	1932-34	25,0	50,0	75,0
V8 PHAETON	1932-34	30,0	60,0	90,0
V8 ROADSTER	1932-34	50,0	100,0	150,0
V8 STATION WAGON	1934-42	50,0	100,0	150,0
V8 COUPE	1935-42	25,0	50,0	75,0
V8 ROADSTER/CONVERTIBILE	1935-42	42,5	85,0	125,0
BERLINA 2/4 PORTE	1946-51	10,0	20,0	30,0
STATION WAGON	1946-51	45,0	90,0	130,0
COUPE	1946-51	12,5	25,0	35,0
CONVERTIBILE	1946-51	22,5	45,0	65,0
SPORTSMAN CONVERTIBILE	1946-48	100,0	200,0	300,0
BERLINA 2/4 PORTE/STATION W.	1952-74	6,0	12,0	18,0
CONVERTIBILE	1952-59	25,0	50,0	75,0
HARDTOP	1952-59	10,0	20,0	30,0
SKYLINER/CROWN VICTORIA GLASS TOP	1954-56	17,5	35,0	50,0
THUNDERBIRD CONVERTIBILE	I S. 1955-57	37,5	75,0	110,0
SKYLINER CONVERTIBILE	1957-59	30,0	60,0	90,0
THUNDERBIRD COUPE	II S. 1958-60	12,5	25,0	35,0
THUNDERBIRD CONVERTIBILE	II S. 1958-60	22,5	45,0	65,0
CONVERTIBILE	1960-72	12,5	25,0	35,0
FALCON 2/4 PORTE	1961-70	3,5	7,0	10,0
FALCON SPRINT COUPE V8	1961-63	10,0	20,0	30,0
FALCON SPRINT CONVERTIBILE V8	1961-63	13,0	26,0	35,0
THUNDERBIRD COUPE	III-IV S. 1961-66	10,0	20,0	30,0
THUNDERBIRD CONVERTIBILE	III-IV S. 1961-66	15,0	30,0	45,0
MUSTANG COUPE	6 CIL-20% 1964-66	12,5	25,0	35,0
MUSTANG FASTBACK	6 CIL-20% 1964-66	17,5	35,0	50,0
MUSTANG CONVERTIBILE	6 CIL-20% 1964-66	20,0	40,0	60,0
FAIRLANE/TORINO 2/4 PORTE	1965-74	6,0	12,0	18,0
FAIRLANE GT COUPE	1966-74	10,0	20,0	30,0
FAIRLANE GT CONVERTIBILE	1966-67	12,5	25,0	35,0
MUSTANG COUPE	6 CIL-20% 1967-68	15,0	30,0	45,0
MUSTANG FASTBACK	6 CIL-20% 1967-68	20,0	40,0	60,0
MUSTANG CONVERTIBILE	6 CIL-20% 1967-68	20,0	40,0	60,0
THUNDERBIRD 4 PORTE	V S. 1967-71	6,0	12,0	18,0
THUNDERBIRD COUPE				

Modello	Note	Anni	Euro x 000		
			+	□	+

### FRAZER

BERLINA	HARDTOP 4 P.+20%	1947-51	7.5	15.0	20.0
CONVERTIBILE		1947-51	15.0	30.0	45.0

### HENRY J/ALLSTATE

BERLINA 2 PORTE		1947-53	5.0	10.0	15.0
-----------------	--	---------	-----	------	------

### HUDSON

BERLINA		1946-57	10.0	20.0	30.0
COUPE		1946-57	12.5	25.0	35.0
CONVERTIBILE		1946-57	25.0	50.0	75.0

### IMPERIAL

BERLINA		1946-61	10.0	20.0	30.0
LIMOUSINE		1946-61	12.5	25.0	35.0
COUPE		1951-61	15.0	30.0	45.0
CONVERTIBILE		1951	20.0	40.0	60.0
CONVERTIBILE		1957-61	50.0	100.0	150.0
Ghia LIMOUSINE		1957-61	25.0	50.0	75.0
BERLINA 2/4 PORTE		1962-74	7.5	15.0	20.0
CONVERTIBILE		1962-68	10.0	20.0	30.0
COUPE		1981-83	2.5	5.0	7.5

### KAISER

BERLINA/COUPE		1947-55	3.8	7.5	10.0
DE LUKE CONVERTIBILE		1950	15.0	30.0	40.0
DARRIN CONVERTIBILE		1954	60.0	120.0	170.0

### LINCOLN

2/4 PORTE	CONTINENTAL+20%	1946-48	17.5	35.0	50.0
CONVERTIBILE	CONTINENTAL+20%	1946-48	37.5	75.0	110.0
2/4 PORTE		1949-55	15.0	30.0	45.0
CONVERTIBILE		1949-55	37.5	75.0	110.0
BERLINA 2/4 PORTE		1956-60	10.0	20.0	30.0
CONVERTIBILE		1956-60	30.0	60.0	90.0
CONTINENTAL COUPE		1956-57	37.5	75.0	110.0
CONTINENTAL 4 PORTE		1961-70	10.0	20.0	30.0
CONTINENTAL CONVERTIBILE		1961-67	15.0	30.0	45.0
CONTINENTAL 2 PORTE		1970-76	7.5	15.0	20.0
BERLINA		1977-89	3.8	7.5	10.0
LIMOUSINE		1977-89	5.0	10.0	15.0
COUPE		1977-89	7.5	15.0	20.0

### MERCURY

BERLINA 4 PORTE		1946-51	10.0	20.0	30.0
BERLINA 2 PORTE/COUPE		1946-51	17.5	35.0	50.0
STATION WAGON		1946-48	40.0	80.0	120.0
CONVERTIBILE		1946-51	32.5	65.0	90.0
SPORTSMAN CONVERTIBILE		1946-47	87.5	175.0	250.0
STATION WAGON		1949-51	50.0	100.0	150.0
BERLINA 2/4 PORTE		1952-59	7.5	15.0	22.5
STATION WAGON		1952-59	15.0	30.0	45.0
CONVERTIBILE		1952-59	27.5	55.0	80.0
BERLINA 2/4 PORTE		1960-74	5.0	10.0	15.0
STATION WAGON		1960-74	5.0	10.0	15.0
CONVERTIBILE		1960-70	12.5	25.0	35.0
COMET 2/4 PORTE		1961-70	3.8	7.5	11.0
COMET/CYCLONE CONVERTIBILE		1961-70	10.0	20.0	30.0
COMET/CYCLONE		1963-70	7.5	15.0	22.5
COUGAR COUPE		1967-73	10.0	20.0	30.0

Modello	Note	Anni	Euro x 000		
			+	□	+

COUGAR ELIMINATOR COUPE		1968-73	17.5	35.0	50.0
COUGAR CONVERTIBILE		1969-73	15.0	30.0	45.0

### METROPOLITAN

COUPE		1954-62	7.5	15.0	20.0
CONVERTIBILE		1954-62	10.0	20.0	30.0

### OLDSMOBILE

BERLINA 4 PORTE		1946-60	7.5	15.0	22.5
STATION WAGON	(WOODY)	1946-48	50.0	100.0	150.0
COUPE		1946-60	10.0	20.0	30.0
CONVERTIBILE		1946-60	40.0	80.0	120.0
STATION WAGON		1949-60	10.0	20.0	30.0
FIESTA CONVERTIBILE		1953	100.0	200.0	300.0
F 85 2/4 PORTE		1961-64	3.8	7.5	11.0
F 85 STATION WAGON		1961-64	3.8	7.5	11.0
F 85 CONVERTIBILE		1961-64	7.5	15.0	22.0
BERLINA 4 PORTE		1961-74	6.0	12.0	18.0
COUPE		1961-74	7.5	15.0	22.5
CONVERTIBILE		1961-74	15.0	30.0	45.0
STARFIRE CONVERTIBILE		1961-63	17.5	35.0	50.0
STARFIRE COUPE		1962-63	12.5	25.0	35.0
JETFIRE TURBO		1962-63	6.0	12.0	18.0
442 COUPE		1965-69	12.5	25.0	35.0
442 CONVERTIBILE		1965-69	25.0	50.0	75.0
TORONADO COUPE		1966-70	12.5	25.0	35.0
HURST OLDS		1968-69	20.0	40.0	60.0
442 COUPE		1970-72	20.0	40.0	60.0
442 CONVERTIBILE		1970-72	30.0	60.0	90.0
RALLYE 350		1970	17.5	35.0	50.0
TORONADO COUPE		1971-78	7.5	15.0	22.0
442 COUPE		1973-75	10.0	20.0	30.0
TORONADO COUPE		1979-85	5.0	10.0	15.0
TORONADO COUPE		1986-90	3.8	7.5	11.0

### PACKARD

BERLINA 4 PORTE		1946-56	10.0	20.0	30.0
LIMOUSINE		1946-50	12.5	25.0	35.0
CONVERTIBILE		1948-56	30.0	60.0	90.0
COUPE		1951-56	12.5	25.0	35.0
CARIBBEAN CONVERTIBILE		1953-56	60.0	120.0	180.0
BERLINA 2/4 PORTE		1957-58	12.5	25.0	35.0
HAWK		1958	17.5	35.0	50.0

### PLYMOUTH

BERLINA 2/4 PORTE		1946-56	6.0	12.0	18.0
STATION WAGON		1946-49	35.0	70.0	100.0
CONVERTIBILE		1946-56	12.5	25.0	35.0
STATION WAGON		1950-56	7.5	15.0	22.5
FURY COUPE		1956	20.0	40.0	60.0
BERLINA 2/4 PORTE		1957-60	7.5	15.0	22.0
STATION WAGON		1957-60	10.0	20.0	30.0
COUPE		1957-60	15.0	30.0	45.0
CONVERTIBILE		1957-60	37.5	75.0	110.0
FURY COUPE		1957-58	30.0	60.0	90.0
VALIANT 2/4 PORTE		1960-70	2.5	5.0	7.5
BERLINA 2/4 PORTE		1961-74	5.0	10.0	15.0
STATION WAGON		1961-74	5.0	10.0	15.0
CONVERTIBILE		1961-70	10.0	20.0	30.0
VALIANT CONVERTIBILE		1963-66	5.0	10.0	15.0
BARRACUDA COUPE	BIG BLOCK+40%	1964-67	10.0	20.0	30.0
BARRACUDA CONVERTIBILE		1967-69	15.0	30.0	45.0

Modello	Note	Anni	Euro x 000		
			+	□	+

ROADRUNNER/GTX COUPE	HEMI+150%	1967-73	25.0	50.0	75.0
ROADRUNNER CONVERTIBILE		1969-70	30.0	60.0	90.0
SUPERBIRD	HEMI+80%	1970	100.0	200.0	300.0
BARRACUDA COUPE		1970-71	17.5	35.0	50.0
BARRACUDA CONVERTIBILE		1970-72	12.5	25.0	35.0
CUJDA COUPE	440+50%/HEMI+150%	1970-71	30.0	60.0	90.0
CUJDA CONVERTIBILE	440+50%	1970-71	50.0	100.0	150.0
BARRACUDA COUPE		1972-74	15.0	30.0	45.0

### PONTIAC

BERLINA 2/4 PORTE		1946-52	6.0	12.0	18.0
CONVERTIBILE		1946-52	30.0	60.0	90.0
STATION WAGON		1946-52	30.0	60.0	90.0
COUPE		1949-52	10.0	20.0	30.0
BERLINA 2/4 PORTE		1953-60	7.5	15.0	22.5
COUPE		1953-60	10.0	20.0	30.0
CONVERTIBILE		1953-60	30.0	60.0	90.0
STATION WAGON		1953-60	10.0	20.0	30.0
SAFARI		1955-57	30.0	60.0	90.0
BONNEVILLE CONVERTIBILE	IN+20%	1957-58	100.0	200.0	300.0
BONNEVILLE COUPE	IN+20%	1958	50.0	100.0	150.0
BERLINA 2/4 PORTE/STATION W.		1961-74	6.0	12.0	18.0
COUPE		1961-74	8.8	17.5	25.0
CONVERTIBILE		1961-75	12.5	25.0	35.0
TEMPEST 2/4 PORTE/STATION W.		1961-64	3.8	7.5	11.0
TEMPEST CONVERTIBILE		1961-64	7.5	15.0	22.0
GRAND PRIX COUPE		1962-66	10.0	20.0	30.0
GTO COUPE		1964-67	25.0	50.0	75.0
GTO CONVERTIBILE		1964-67	37.5	75.0	110.0
TEMPEST 2/4 PORTE/STATION W.		1965-74	4.0	8.0	12.0
LE MANS 2/4 PORTE/STATION W.		1965-74	5.0	10.0	15.0
TEMPEST CONVERTIBILE		1965-72	12.5	25.0	35.0
LE MANS CONVERTIBILE		1965-72	12.5	25.0	35.0
FIREBIRD COUPE		1967-81	10.0	20.0	30.0
FIREBIRD CONVERTIBILE		1967-69	25.0	50.0	75.0
GRAND PRIX COUPE		1967-74	8.8	17.5	25.0
GTO COUPE	JUDGE+20%	1968-72	30.0	60.0	90.0
GTO CONVERTIBILE	JUDGE+50%	1968-72	50.0	100.0	150.0
TRANS AM		1969	80.0	160.0	220.0
TRANS AM		1970-73	25.0	50.0	75.0
TRANS AM		1974-81	12.5	25.0	35.0
FIREBIRD/TRANS AM		1982-91	3.8	7.5	10.0

### SHELBY

MUSTANG GT 350 COUPE		1965	110.0	220.0	320.0
MUSTANG GT 350 COUPE		1966	100.0	200.0	280.0
MUSTANG GT 350 COUPE		1967-70	60.0	120.0	170.0
MUSTANG GT 500 COUPE		1967-70	87.5	175.0	250.0
MUSTANG GT 500 CONVERTIBILE		1967-70	125.0	250.0	350.0
MUSTANG GT 350 CONVERTIBILE		1968-70	125.0	250.0	350.0

### STUDEBAKER

BERLINA 2/4 PORTE		1946-66	7.5	15.0	20.0
CONVERTIBILE		1946-52	17.5	35.0	50.0
COUPE		1953-55	12.5	25.0	35.0
HAWK		1955-61	12.5	25.0	35.0
LARK 2/4 PORTE		1959-63	7.5	15.0	20.0
LARK CONVERTIBILE		1960-63	10.0	20.0	30.0
DAYTONA CONVERTIBILE		1960-63	10.0	20.0	30.0
AVANTI		1963-64	17.5	35.0	50.0
AVANTI II COUPE		1965-91	15.0	30.0	45.0
AVANTI II CONVERTIBILE		1987-91	12.5	25.0	35.0
AVANTI II BERLINA		1991	7.5	15.0	20.0

PER FARE PUBBLICITÀ SU

# RUOTECLASSICHE

# Un ponte tra domanda e offerta

- La scheda e le istruzioni per pubblicare gli annunci sono a pagina 156.
- Le inserzioni a pagamento (operatori commerciali, con foto o fondo colore) hanno la precedenza.
- Ogni scheda può contenere una sola inserzione per una sola vettura.
- È possibile utilizzare schede fotocopiate.
- Il quadratino in rosso contraddistingue le inserzioni degli operatori commerciali.

## VENDO AUTO

AC

**COBRA PILGRIM**, 1982, verde inglese, interno nero, guida sinistra, motore 2000 cc, meccanica Ford, da vetrina, facile manutenzione, visibile a Ravenna, € 32.000

**3381500621**

## ALFA ROMEO

**1900 SUPER**, 1954, grigio, restauro totale documentabile di motore e carrozzeria, tappezzeria originale, gommata, quotazione massima Ruoteclassiche, visibile a Roma,

**3392228790**

**2000 BERLINA**, 1974, blu Olanda, riservata a chi desidera il meglio, vernice originale, pochi chilometri, doppie chiavi, solo box, visibile a Caserta, € 13.000

**3683392600**

**2000 SPIDER CODA TRONCA**, 1977, rosso, restaurata, interni molto belli, capote nuova, vendo o scambio con Cam per, € 15.000 trattabili, visibile a Modena,

**3398001703**

**2000 SPIDER**, 1992, bianco, allestito dalla Pininfarina, in tutto 120 vetture per il mercato francese, motore ad iniezione, servosterzo, vetri elettrici, questa come di produzione è la ottantasettesima, in ottimo stato, visibile a Cisterna (LT),



**3381467130**

**75 TWIN SPARK**, 1990, bianco argento metallizzato, km 30.000 reali, sempre in box, vero affare, visibile a Milano, € 10.000

**3337483233**

## ALFETTA 2000 QUADRIFOGLIO ORO

1984, canna di fucile, vernice originale km 23.000 da nuova, monoblocco e gomme originali, condizioni uniche, visibile a Caserta, € 12.000

**3683392600**

**2000 GT VELOCE**, 1972, rosso, interno texalfa, ASI, manutenzione regolare, visibile a Macerata, € 18.000

**3930138652**

■ **GIULIA SPRINT**, 1950, rosso, da restauro, provenienza Usa, motore corretto, www.carrozzeriaabaresi.com, visibile a Barbariga (BS),

**0309718592**

## GIULIA SPRINT GT VELOCE

1967, bianco, bellissima, conservata in modo maniacale, meccanica costantemente controllata, notaio vende, visibile a San Nicola A., Trattativa riservata

**3288546631**

**GIULIETTA 1.6**, 1985, rosso veneziano, pari al nuovo, km 49.000, ASI, RIAR, non un difetto, targhe originali MI, da collezione, visibile a Milano, € 5500

**3355297250**

**GIULIETTA SPIDER**, luglio 1956, rosso, I serie

**336259241**

**GIULIETTA SPRINT VELOCE**, 1958, blu Tornado, confortevole, da restauro totale, prezzo trattabile o permuta, € 25.000

**336259241**

**GT 1600 UNIFICATO**, 1975, grigio, modificata, cambio, motore, autobloccante, coni, cerchi 7x15, autobloccante, carburatori, tromboncini diam. 45, visibile a Salerno,

**3398069563**

**2000 GTV**, 1972, rosso, coupé, ottime condizioni, da amatore

**360372850**

**GT JUNIOR 1300**, 1971, rosso, targa nera, da restauro totale, prezzo trattabile, € 5000

**336259241**

**GIULIA NUOVA SUPER 1600**, 1974, azzurro Le Mans, semplicemente più nuova al mondo, conosciuta nei forum, vero esemplare da museo, ogni prova e verifica, visibile a Caserta, € 15.000

**3683392600**

■ **TZ 2**, 1968, bianco, Replica anni '80 della famosa Alfa, targata e ottimamente funzionante, visibile a Milano,



**335355594**

## ALPINE RENAULT

**A110 1300 BERLINETTA**, 1972, giallo, come nuova, mai corso, originale, km 80.000, da esposizione, francese, 6 fari, 3 bulloni, unica, € 75.000, visibile a Firenze,



**3358110404**

**A110 BERLINETTA**, 1972, giallo, 6 fari, 1300, come nuova, solo 30.000 km, unica, visibile a Firenze, € 75.000

**3358110404**

## AUTOBIANCHI

**A 112 ABARTH 70HP**, 1982, bianco, restaurata, targhe nere TO, ASI, CSAI, gomme e batteria nuove, visibile in Veneto, € 7500

**3467296850**

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

**3389369456**

## BENTLEY

■ **S II**, 1961, argento/blu, auto ottima, targhe italiane, alcuni lavori di carrozzeria, € 38.000, visibile a Milano,



**335355594**

**S1**, 1956, blu su grigio, meccanica e carrozzeria nuove, legni nuovi, selleria da rivedere, visibile a Torino, € 33.500

**3474076484**

## BMW

**318i**, 1993, nero, unico proprietario, 1800cc benzina, km 137.000, solo manutenzioni BMW, gommata, ASI, visibile a Torino, € 3600

**3388777422**

**Z3 1.9 ROADSTER**, 1998, nero, interno in pelle nera, capote elettrica, km 154.000, visibile a Barbariga (BS),

**0309718592**

**FLAMIGNI**  
**Raoul**

GUARNIZIONI IN GOMMA  
 E PARTICOLARI PER ESTETICA E MECCANICA  
 Via M. del Pagano, 19 - 50142 FIRENZE  
 Tel. **055/7331768** Fax **055/7830577**  
 Tel. mobile: **336/677773**

**Dal 1983 IL MAGAZZINO PIU' ASSORTITO D'ITALIA**  
**per auto storiche italiane ed estere**

**www.EPOCACAR.com** **NEGOZIO ON LINE**

S.Stino di Livenza (VE) Tel. e Fax 0421.311659 - E-mail: info@epocacar.com

**ACQUISTIAMO AUTOVETTURE D'EPOCA E SPORTIVE, FERRARI, PORSCHE, LAMBORGHINI, ALFA ROMEO...**

- MASSIMA SERIETA' • VALUTAZIONI IMMEDIATE
- ESPERIENZA QUARANTENNALE • PAGAMENTO IMMEDIATO

**TEL: 349/8085621 - 333/2825599**

maggiolinoservice

**maggiolinoservice.com**

via XX settembre, 11 — Pescara  
tel.: 085 7950460 — info@maggiolinoservice.com

Ricambi, accessori e rarità per Volkswagen d'epoca.

**maggiolinoservice.com**

**RESTAURO DI PARABOLE FARI**

di qualunque auto e moto con procedimento di alluminatura sotto vuoto al quarzo; resa luminosa superiore del 20% rispetto al procedimento tradizionale; incremento della resistenza all'ossidazione.

**CASINI GERI**, via Togliatti 178, 50019 Sesto Fiorentino (FI), tel. 055/4215623, 339/3470923

DAL 1945

**M. A. R. A.**  
di POLEDRO FABIO

**SPECIALIZZATI IN RICAMBI D'EPOCA**

**CARROZZERIA E PARTI MOTORE**

20154 MILANO  
CORSO SEMPIONE, 82  
TELEFONO (02) 331.17.47.r.a.  
Fax (02) 331.93.13  
sito web: www.mara.it  
e-mail : mara@mara.it

THE ORIGINAL ITALIAN CAR COVER.

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

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

Visita [www.covercar.com](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.

**COVERCAR**

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

CHIRAWA ADUT

## Vendo & Compro

**Z3 SPIDER**, 1998, argento, pelle nera, visibile a Ancona, € 5500

3476302136

### CITROËN

**DS 23 IE PALLAS**, 1974, verde metallizzato, originale, semiautomatica, interni velluto-pelle, km 40.000, targhe nere, visibile a LAquila, € 25.000

3473201148

### DAIMLER

**3.6**, 1988, beige metallizzato, come nuova, solo 131.000 km, meccanica perfetta, interni ok, omologata ASI, autoradio originale, visibile a San Severo (FG), € 3500

3927394485

### DKW

■ **F 7**, 1938, amaranto/nero, auto molto rara, motore a due tempi, 6 volt, documenti cechi, € 9000, visibile a Milano,



335355594

### DODGE

■ **M 37**, 1956, grigio verde, veicolo restaurato professionalmente, omologato Fiva, visibile a Milano,



335355594

### FERRARI

**308 GTS CARBURATORI**, 1981, rosso, pelle nera, ASI, originale e pari al nuovo, targhe arancioni, gomme TRX nuove, visibile a Modena, € 59.900

3488122938

### FIAT

**1100/103D**, 1958, bianco/verde mare, restaurata nel 2012, vendo o scambio con 1500L 1800 anni 60, anche da restauro. Visibile in Campania

3392827568

**1100 E**, 1949, nero, interno velluto rosso, carrozzeria e motori perfetti, da vedere, collaudata 2014, visibile a Ronchi dei Legionari, € 12.000

0481778623

**1100 R**, 1970, fumo di Londra, ASI, magnificamente conservata, collaudata, visibile a Gallarate, € 4500

3409379842 - 0331782903

**124 ABARTH RALLY**, 1973, rosso, targhe originali, iscritta Asi, molto in ordine, € 68.000 trattabili, visibile a Varese,



3487330623

**126 PERSONAL BROWN**, 1980, marrone metallizzato, uniproprietaria, km 75.000, ottimo stato, sempre garage, vendo causa restituzione patente, visibile a Fano (PU), € 1500

360816107

**127 MORETTI MIDIMAXI**, 1980, arancio, bella carrozzeria, interni e meccanica ok, gomme nuove, certificata Asi, telefonare ora cena, € 3500 poco trattabili, visibile a Firenze,



3331051552

**500**, 1969, rosso, libretto e targhe originali PG, funzionante, completa di tutto, originale, prezzo ottimo, visibile a Arezzo,

0575590863

■ **500 C**, 1951, blu, auto perfetta, targhe nere, € 9000, visibile a Milano,



335355594

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

# Grimaldi Classic Cars

Viale Monte Grappa, 15  
Vigevano PV - Italy  
Tel. 0381.22787

www.grimaldiauto.it  
mail: p.grimaldi@grimaldiauto.it  
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\* COLORE ROSSO** 02/1974, carrozzeria restaurata e scintillante, uso e manutenzione, interni molto curati senza difetti, 2 proprietari, 88cv, doppie chiavi, motore ok, stato impeccabile, bollo e trapasso ridotti. **RED HEART!**



**FIAT UNO TURBO LE. ANTISKID 1° SERIE**, 09/1988, \*ASI\* TOTALMENTE ORIGINALE, 105cv, TARGATA TORINO, carrozzeria unica, cerchi in lega, sedili, pannelli porta originali dell'epoca e con la scritta Turbo, 2 antituffi molto creativi, autoradio e il MOTORE È FENOMENALE...La vera Turbina! **LAUNCH CONTROLS!**



**THEMA FERRARI \*ASI\*** sigla 8.32 Grigio scuro metallizzato, 02/1987, 1° Serie, interni in alcantara color tabacco, 215cv, solo 77.000km, cerchi in lega a 5 razze perfetti come le gomme, spoiler posteriore perfetto, carrozzeria meravigliosa e sound del cavallo, bollo e trapasso ridotti, era l'auto a trazione anteriore più POTENTE al MONDO. **HORSEPOWER!**



**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 come un orologio, targhe originali, 4 vetri elettrici, clima automatico, blocco cambio. **COUPE!**



**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. **IRRESISTIBILE!**



**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!**



**AR DUETTO SPIDER 2.0 117cv \*ASI\*** Argento metallizzato 05/1992, APPENA ARRIVATA, HARD-TOP, ARIA CONDIZIONATA, VETRI ELETTRICI, FRANGIMENTO, COPRI CAPOTE, IMPIANTO GPL (entra nei centri storici) interni originali in pelle nera con alcantara, carrozzeria impeccabile, doppie chiavi. **ARIA CONDIZIONATA!**



**FERRARI 348 TB 01/1992 \*ASI\*** e \*\*\*UNICO PROPRIETARIO\*\*\*, SOLO 20.300KM, 301cv, VERNICE ORIGINALE-NO RESTAUR-BELLISSIMA, catalizzata, NF119G, interni in pelle nera, tagliando in lire, book garanzia compilato d'epoca, rete vendita, faretto di lettura con presa in auto Ferrari. **ROSSO CORSA! UNICO PROPRIETARIO!**



**ALFA GIULIETTA \*TURBO DELTA\*** 2.000cc 170CV, 02/1986, RARISSIMA SOLO POCCHI ESEMPLARI, 5 marce, ASI, interni originali, cerchi in lega, carrozzeria perfetta, vernice metallizzata, motore originale e potentissimo! **RARISSIMA!**



**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!**



**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. **GREEN PASSION!**



**TRIUMPH TR6 Spider \*ASI\*** 2.500cc 150CV, 07/1970, bianco panna, Targata TO capote nera perfetta, cerchi a raggi, interni in pelle nera molto bella e conservata, si guida molto bene come se fosse un'auto moderna, carrozzeria fenomenale, bollo e trapasso ridotti! **SOUND!**



**LANCIA FULVIA RALLYE 1.3 COUPE\*** 02/1968, 1° Serie, \*ASI\* Attestato in arrivo, Conservata, Blu Manchester metallizzato, cofano, baule e porte in alluminio e magnesio, interni neri, tappeti nuovi, targa originale, cromature scintillanti, controcruccato perfetto, motore impeccabile, carrozzeria da urlo, bollo e trapasso ridotti. **CARROZZERIA IN ALLUMINIO!**



**AR GIULIETTA 1.8 \*ASI\*** 122cv, MOD. 116AA, 02/1985, 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!**



**FERRARI 208 TURBO GTB 04/1984** \*ASI TARGA ORO\*, CONSERVATA, 218cv, book istruzione 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!**



**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!**



**ALFA GT 1.600 110cv, mod 115.03, 06/1972, BLU** Francia, carrozzeria appena rifatta, interni unici color Biscotto, il motore suona come un'orchestra, KIT Trombe Acustiche, slitta anteriore che protegge la coppa dell'olio, libretto a libro, revisionata, bollo e trapasso ridotti. **OCCHI BLU!**



**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 senza difetti, bagagliaio in perfetto stato, ruota di scorta, bollo e trapasso ridotti. **PREZZO BASSO!**



**AR DUETTO SPIDER 1.6 106cv \*ASI\*** colore bianco 01/1991, APPENA ARRIVATA, HARD-TOP in tinta, interni originali in pelle beige, carrozzeria molto bella, doppie chiavi. **HARD-TOP!**



**FERRARI 360 MODENA F1 TETTO APRIBILE**, pochi km, immatricolata il 24-12-2001, ROSSO CORSA 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 contare appena girata la chiave, la vera ed inimitabile Sportività Italiana. **PERFETTA!**



**AR DUETTO SPIDER 2.0** iniezione, 07/1992, \*ASI\* 122cv, IV° serie, Colore ROSSO, capote perfetta, interni in pelle con pannelli in alcantara, carrozzeria splendida, matching number, TARGATA TORINO, bollo e trapasso ridotti. **INTRAMONTABILE!**



**LANCIA DELTA HF INTEGRALE TURBO 16V - 196cv** 09/1990, \*IN ARRIVO\*, SOLO 2 proprietari, Nero metallizzato, sedili in alcantara, MODELLO ORIGINALE, NO REPLICHE, Solo 2 Proprietari, motore originale e carrozzeria molto bella, è un investimento. **DELTA!**



**BMW 850 COUPE\*** 06/1991, KM 68.000, KIT AERODINAMICO paraurto anteriore e bagagliaio Aerodinamico, posteriore con diffusori a nido d'ape, 4 scarichi cromati, interni sportivi in pelle, doppie chiavi, uso e manutenzione, paga pochissimo di bollo, fari a scomparsa, motore superbo. **RARISSIMA!**



**CHEVROLET CORVETTE 5.7 V8 AUTOMATICA** \*ISCRITTA ASI\* Colore nero, gomme appena sostituite, cruise control, impianto di scarico sportivo, cerchi in lega da 17", sedili in pelle scura molto curati, veramente uno spettacolo. **WOOOW!**



**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 radioso e manutenzione, l'ultimo proprietario l'ha conservata per oltre 20 anni mettendo la moquette in box, bollo e trapasso ridotti. **METALLIC PAINT!**

Siamo aperti dal Lunedì al Venerdì, sabato su Appuntamento  
Tutte le nostre auto sono intestate a noi e sono regolarmente presenti nel nostro showroom.

**500 C**, 1954, grigio, motore rifatto, € 11.000 trattabili, visibile a Campofranco (CL),



**3382607217**

**500 C**, 1951, blu scuro, verniciatura perfetta, interni nuovi, particolari da ultimare, € 6500, visibile in Valle d'Aosta,



**3381468487**

**500 C**, 1949, giallo/nero, targhe e documenti originali, meccanica e tappezzeria perfette, iscritta Registro Topolino, prezzo trattabile, visibile a Agrigento, € 6500

**3896860322**

**500 D**, 1964-1968, beige + bianco Vignale, + spider, restaurata, smontata a zero, impeccabile, visibile a Milano, trattativa riservata

**3332186193**

**500 F**, 1965, rosso, completamente restaurata, motore km 0, freni a disco anteriori, documenti ok, carrozzeria perfetta, € 9500, visibile a Marostica (VI),



**3929871155**

**500 L**, 1972, blu, interni rossi, totalmente restaurata, pari al nuovo, prezzo adeguato alle condizioni, visibile a Firenze, € 10.000

**3386920809**

**501 TORPEDO**, 1925, verde, auto bella e perfettamente conservata, visibile a Milano,



**335355594**

**520 BERLINA**, 1928, blu, auto conservata, funzionante e con documenti d'epoca, visibile a Milano,



**335355594**

**600**, 1960, grigio chiaro, ottima, revisionata, € 5500, visibile a Verona,

**3391987495**

**600 D**, 1964, adatta uso giornaliero, documenti in regola, ben conservata, € 3900

**330431411**

**600 D**, 1969, bianco, veicolo in perfette condizioni, restauro completo 2010, collaudata, visibile a Cassine (AL), € 4600

**3483578480**

**750 FANALONA**, 1968, celeste, conservatissima, ASI, qualsiasi prova, due motori, scambio con Moto Guzzi Airone Sport 250 ASI

**338983627**

**850 SPORT COUPÈ**, 1969, giallo, ASI, conservata, molto bella, libretto e targhe originali, qualsiasi prova. Prezzo trattabile, visibile in Toscana, € 7500

**3393929956**

**AR 59 CAMPAGNOLA**, 1961, verde, ex militare, totalmente restaurata nel 2011, versione diesel, prezzo leggermente trattabile, visibile a Roma, € 6500

**3896860322**

**BARCHETTA**, 1999, blu cobalto, ottima di meccanica e carrozzeria, km 76.000, si valutano permute storiche moderne, iscritta registro storico Fiat, visibile a Caselle (TO), € 5000

**3392249401**

**TOUR DE GRÈCE**  
EDITION NORD

**24-30 MAY 2015**  
[www.triskelion.gr](http://www.triskelion.gr)

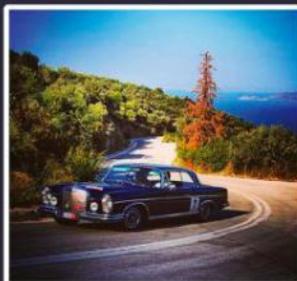
Ai proprietari di auto classiche, che desiderano esplorare la Grecia, il "tour de la Grèce" & "tour du Péloponnèse" unisce Prestigio, Eleganza ed Esclusività.

- Dando la soddisfazione di guidare su belle strade ed antichi percorsi con la propria auto d'epoca o classica.
  - Invitando a scoprire la nostra filosofia e la nostra cultura con delle visite ai siti archeologici con guida privata, a visitare case vinicole prestigiose, a degustare ed apprezzare la nostra cucina tradizionale.
  - Alzando il livello di adrenalina!
- Durante tutto il percorso verso ogni destinazione si svolgeranno delle prove competitive.

Per informazioni visitate il nostro sito [www.triskelion.gr](http://www.triskelion.gr)

For classic car owners who want to explore Greece, "Tour de Grèce" & "Tour du Péloponnèse" combines Prestige, Elegance & Exclusivity by:

- Giving you the satisfaction of navigating in well maintained routes and old meandering paths with your Vintage or Classic Car.
  - Inviting you to discover our philosophy and culture with private guided tours on archaeological sites, visiting top wineries, tasting and enjoying our traditional cuisine.
  - Raising your adrenaline!
- Hence, we combine each destination with competitive regularity challenges throughout the whole sportive venture. For more information, please visit our site [www.triskelion.gr](http://www.triskelion.gr)





## 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

# AFRA

DAL 1946

RICAMBI ORIGINALI  
ALFAROMEO  
REPLICHE PER  
VETTURE STORICHE  
40.000 ARTICOLI  
PRONTI A MAGAZZINO

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



## NPM CITROEN 2CV SERVICE

Tutto ciò che serve alla tua Citroen



### www.citroen2cvservice.it

La prima azienda italiana a specializzarsi esclusivamente in Citroen. Oltre 20 anni di esperienza con **2CV**, **DYANE** e **MEHARI** per la qualità del prodotto al giusto prezzo.



CON LO STAND RICAMBI SAREMO

dal **20** al **22 FEBBRAIO 2015** alla **MOSTRA SCAMBIO** di **NOVEGRO**  
e dal **28** al **29 MARZO 2015** alla **MOSTRA SCAMBIO** di **REGGIO EMILIA**

- 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

romcogio@ilcondor



Un marchio Daimler

## 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

**BARCETTA**, 2001, grigio metallizzato, ottime condizioni, capote nuova, solo 49.000 km originali, usata per regolarità, no permuta, visibile a Siena, € 4100

3388067395

■ **CAMPAGNOLA**, 1971, verde, auto completa, documenti in regola, a benzina, omologata 6 posti, da restaurare. € 3000, visibile a Milano,



335355594

**DINO 2000 COUPÉ**, 1967, bianco, originale, km 86.000, ottimo stato, motore Ferrari 6 cil. V, con molti ricambi, su strada, € 20.000, visibile a Roma,



3483136721

**DINO 2400 COUPÉ**, 1971, argento metallizzato, eccellente, 74.000 km, mai smontata o restaurata, originale, dinoplex, valuto permuta, visibile a Giulianova (TE), € 2900

3772275377

**500 B**, 1949, beige/nero, ottimo, omologata ASI, iscritta registro Fiat, esente bollo, revisionata 05/2014, visibile a Milano, € 11.000

02680082

**FUNYO**

**4RC**, 2003, rosso, 2000 cc, 190 cv, motore Peugeot 16V, svariati ricambi, visibile a Bologna, € 15.000

3480358524

**INNOCENTI**

**MINI COOPER 1000 MKIII**, 1971, castoro/sabbia, buone condizioni, due proprietari, ASI, più ricambi, vendo per perdita garage, visibile a Genzano (Roma), € 5500

3472296113

**JAGUAR**

**E TYPE COUPÉ SERIE 1 1/2**, 1968, in fase di restauro totale, visibile a Barbariga (BS),

0309718592

**MK2 3.8**, 1966, opalescent dark bleu, uniproprietario da 21 anni, restauro totale non recente ma documentato, auto bellissima, € 35.000

3317676577

**LANCIA**

**FULVIA 1600 HF II SERIE**, 1971, rosso, originale, versione corsa, telaio 1444, motore ottimo, CSAI, sanissima, valuto permuta, visibile a Teramo, € 25.000

3772275377

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



3397080407

**AURELIA B20 I SERIE**, 1951, amaranto scurissimo, ASI, targa originale, come nuova, prezzo adeguato, visibile a Milano,

3397080407 - 02743466

**AURELIA B50 CABRIOLET**

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



3397080407 02743466

**DELTA EVO 2**, 1994, blu Lord, unico proprietario vero, 68.000 km tagliandati Lancia, distribuzione fatta, da vetrina, introvabile così, o to via mail, visibile a Pescara, € 39.500

3493543779

**FLAMINIA COUPÉ**

**PININFARINA**, bianco saratoga, in ottime condizioni sia di meccanica che di carrozzeria e tappezzeria, abbiamo un'altra blu Lancia perfetta, visibile a Cisterna (LT),





Enrico C. Alvisi  
Auto d'epoca e di prestigio

# CLASSICMOTOR





**BENTLEY T1 1969 GUIDA A SINISTRA ITALIANA, PELLE VERDE. DA VETRINA. € 28000**



**R. ROYCE S. SHADOW II 1979 GUIDA SINISTRA ITALIANA, VERDE, STUPENDA. € 21000**



**R. ROYCE S. SHADOW 1973 GUIDA SINISTRA ITALIANA, BLUE. INTERNI CHIARI. € 20000**



**R. ROYCE S. SHADOW II 1979 STUPENDA BLU SCURA PELLE CHIARA. € 18500**



**R. ROYCE CORNICHE CABRIO 1973, CONDIZIONI ECCELLENTI, GUIDA A SINISTRA ITALIANA. € 47000**



**R. ROYCE CORNICHE CABRIO 1968, PRIMISSIMA SERIE. BELLISSIMA. € 39.000**



**R. ROYCE S. SHADOW II 1980, COLORI MERAVIGLIOSI. DAVVERO UNICA. € 17990**



**R. ROYCE S. SHADOW II 1980 ROSSAI CONDIZIONI DA VETRINA. UNICA! € 18500**



**R. ROYCE S. WRAITH II 1979. PASSO LUNGO, RARA E SPLENDAIDA, PELLE BICOLORE. € 18500**



**BENTLEY EIGHT II 1992 GUIDA A SINISTRA ITALIANA 2 PADRONI. COME NUOVA! € 19000**



**BENTLEY MULSPANNE 1989. 900 PRODOTTE. RARISSIMA, NORDIC BLUE. € 16000**

**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



## Specialisti in ricambi di meccanica e carrozzeria per autovetture Jaguar dal 1948 al 1994.

- La GMA vanta oltre 21 anni di esperienza nel campo dei ricambi Jaguar. Siamo l'unica ditta in Italia specializzata in ricambi per auto storiche a concentrare i propri sforzi e il proprio know-how su un solo marchio.

### Jaguar XK - MK2 - E TYPE - XJ

- Disponiamo **PRONTA CONSEGNA** di tutte le componenti di meccanica, carrozzeria e tappezzeria.
- Il nostro servizio spedizioni ci permette di evadere gli ordini in giornata. La consegna a mezzo corriere espresso avviene in 24/48 ore.



GRUPPO RISCALDAMENTO XK



GRIGLIA XK120



RUBINETTO RISCALDAMENTO XK



SERRATURA COFANO XK120



**GMA sas di Gallorini Marco**

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



3381467130

**FLAMINIA GT TOURING**, 1962, da restaurare, carrozzeria pronta da verniciare, in Abruzzo

3355691282

**FLAMINIA GT TOURING 3C**, 1962, carrozzeria perfetta, da restaurare integralmente, visibile in Abruzzo

3355691282

**FLAVIA COUPÉ 1500**, 1962, grigio, auto restaurata ai massimi livelli, motore rifatto a nuovo, visibile a Roma, € 23.000

3358556018

**FULVIA 1600 HF**, 1971, Corsa, giallo Lancia, originale, conservata, rollbar, cambio corto, motore, frizione, freni, sospensioni 2500 km, visibile a Milano, Tratt. ris.

3356174502

**FULVIA COUPÉ RALLYE 1.6 HF (FANALONA)**, 1969, grigio metallizzato, ex Nannini, pilota F1, 1969 originale, documenti e targhe originali, interni originali, strumenti originali, libretto uso e manutenzione più passaporto, Csaì, foto d'epoca in gare con Nannini, trattativa riservata, visibile a Roma,



3318942036

**FULVIA COUPÉ**, 1966, blu mendoza, ASI, radio d'epoca, documenti e targhe originali, visibile a Ancona, € 10.800

335327795

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

3339565552

**FULVIA COUPÉ 1300S**, 1972, grigio chiaro, ASI, perfetta, visibile a Torino, € 7500

335445588

**FULVIA COUPÉ RALLYE 1.6 HF FANALONA**, 1970, rosso, interni neri, omologata ASI oro, conservata, disponibile qualsiasi prova, visibile a Milano, Tratt. ris.

3479674755

**K COUPÉ 2.4**, 1998, rosso York, km 93.000, bellissima e perfetta, interno alcantara in tinta, € 28.500

3339058553

### THEMA FERRARI 8.32.

1987, rosso, auto perfetta di motore e carrozzeria, per tagliandi presso officina Ferrari spesi € 5000, € 15.000, visibile a Pistoia,



057334341 - 3483101891

### LAND ROVER

**88 II SERIE**, 1974, blu Marine, autocarro, telonata + tetto in metallo, restaurata, completa, vero affare, prezzo poco trattabile, visibile a L'Aquila, € 6500

3896860322

### LAWIL

**VARZINA CABRIOLET**, 1975, bianco, piccola jeep tipo spiaggia, con rollbar e tendalino parasole, immatricolata e targata nel maggio 2013, km 900, 250cc, 2t, 4 marce + retro, 70 km/h, nuova, visibile a Pavia, Trattativa riservata

3388433849

### LOTUS

**ELAN S3 SPIDER**, 1969, giallo, vernice nuova, capote e gomme nuove, ASI, originale, no kit, valuto permuta auto/moto, visibile a Rimini, € 25.000

3382634301

### MASERATI

**BITURBO SPIDER**, 1985, grigio metallizzato, tutta originale, km 54.000, sempre manutenzionata, perfetta in ogni particolare, ore ufficio, Alberto, visibile a Verona, € 13.900

0457950157

### MERCEDES

**170 S**, 1949, avorio/nero, vettura originale, Asi, solo km 51.000 da nuova, perfetta, radio, valvole ok, da uso quotidiano, secondo proprietario, non teme esami e prove, assolutamente priva di ruggine, mai fumatori, € 28.000, visibile a Napoli,



3356655607

■ **190**, 1961, nero, auto conservata, radiata ma ottimamente funzionante, € 15.000, visibile a Milano,



335355594

UNA GRANDE SOLUZIONE PER TUTTI I TIPI DI SERBATOIO

## TANKERITE

Ciclo anticorrosivo per la bonifica interna di serbatoi arrugginiti e ammalorati. Forma una capsula sigillante inattaccabile da benzina, alcool e carburanti.



- Prezzo Modico
- Facile utilizzo sia per moto che per auto
- Risultato garantito
- Ideale per preservare anche serbatoi nuovi
- Spedizioni rapide

Via F.lli Rosselli, 88 - BELLUNO - ITALY - Tel./Fax 0437 941203 - www.tankerite.com

### 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.speedwerft.de](http://www.speedwerft.de) - Tel. 0049 1703015714 Si parla tedesco e inglese.



## 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)

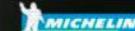
## MUSSO GOMME

pneumatici per vetture e moto da collezione

AMPLIA DISPONIBILITÀ  
PNEUMATICI FASCIA BIANCA  
ANCHE PER 600, 1100, MAGGIOLONE,  
MERCEDES, AUTO AMERICANE

DISPONIBILITÀ PNEUMATICI MOTO

DISTRIBUTORE PER L'ITALIA



Firestone

WAYMASTER

DUNLOP

VINTAGE RACING

BP 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



MAX  
PR  
DEL  
ORA  
EST  
QU  
ISS

# TERRE di CANOSSA

International Classic Cars Challenge 

Con il Patrocinio del Senato della Repubblica



16-19 Aprile 2015

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



**EBERHARD & CO**  
*Manufacturers Since 1857*

**GRAN TURISMO ITALIANO**  
A Tailor Made Luxury Experience Of Italian Lifestyle

Salsomaggiore Terme,  
Le Cinque Terre,  
Lucca, Pisa,  
Forte dei Marmi,  
Reggio Emilia



■ **200**, 1967, auto molto bella, meccanica perfetta, iscritta Asi, € 11.000, visibile a Milano,



335355594

**450 SEL**, 1973, verde scuro metallizzato, da collezione, uniproprietario, ogni certificazione da origine, ASI, FIVA, perfetta in ogni particolare, visibile a Roma, € 16.000

3316999733

■ **560 SL (R107)**, 1987, azzurro metallizzato, ottime condizioni, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbariga (BS),

0309718592

#### MG

**A SPIDER 1600**, 1960, rosso, restauro totale, da concorso, con documentazione fotografica e fatture, cerchi a raggi, hardtop, portapacchi cromato, visibile a Milano Nord, € 37.500

3387258514

**TF**, 1954, almond green, motore in rodaggio, km 650, scatola guida nuova, revisione 06/14, completa, visibile a Bergamo, € 33.000

3383168699

#### MINI

**ONE**, 2004, argento metallizzato, 35.000 km, portapacchi, cruscotto radica, altri accessori, visibile a Bologna, € 5000

3932156471

#### MORGAN

**4/4 1600**, 1972, nero, elaborata, selleria pelle nuova, 60.000 km, valuto permuta di mio interesse, no perditempo, visibile a Genova,

3355604632

**4/4 2 SEATER 1600 FORD**, 1971, verde, auto in ottime condizioni generali, capote in pelle nera come gli interni, Asi, motore ok, € 29.500, visibile a Pisa,



3286867507

#### PEUGEOT

**404 GRAN LUXE**, 1963, grigio metallizzato, condizioni pari al nuovo, motore e meccanica perfetti, carrozzeria stupenda, cromature nuove, interni in pelle, gomme Michelin, Asi, revisione a tutto il 2016, a parte elenco di tutti i lavori effettuati, affidabile, bella, € 7500 trattabili, visibile a Livorno,



3338984755

#### PORSCHE

**356 B 90S**, 1962, grigio, interni rossi, icona del collezionismo d'epoca, di sicura rivalutazione, provenienza USA, da immatricolare, visibile a Milano Nord,

3387258514

■ **911 3.2 CABRIO**, 1986, rosso, ottime condizioni, provenienza Usa, www.carrozzeriabaresi.com, visibile a Barbariga (BS),

0309718592

**924**, 1985, grigio scuro, in perfette condizioni, un solo proprietario prima di me, km 77.000 garantiti, visibile a Cassine (AL), € 5600

3483578480

**944**, 1982, metallizzato grigio, ottimo stato di carrozzeria e meccanica, conservata in garage, visibile a Modena, Trattativa riservata

3356689648

#### RENAULT

■ **4 CV SPORT**, 1956, possibile Mille Miglia, telefonare nel pomeriggio



3382967592

#### ROLLS ROYCE

■ **SILVER WRAITH**, 1951, blu/azzurro metallizzato, vettura in perfette condizioni, restauro maniacale carrozzeria/meccanica/ tappezzeria, Asi

3389369456

#### STANDARD

■ **1000**, 1956, restaurata, telefonare nel pomeriggio



3382967592

#### TEMPERINO

■ **TORPEDO**, 1919, verde, questa è una delle due o tre auto di questa marca esistenti al mondo, praticamente perfetta e originale, visibile a Milano,



335355594

#### TRIUMPH

**TR2**, 1955, verde, causa inutilizzo, al miglior offerente. In perfetto stato, come nuova, visibile a Verona,

337481352

**TR4 AIRS**, 1965, rosso (signal red), ASI oro, motore, cambio, meccanica revisionati, gomme, ruote a raggi nuove, visibile a Mirano (VE), € 22.500

3450906218

**TR6**, 1974, green race, unico proprietario e conducente, mai subito interventi di meccanica, € 26.000

3884710200

■ **TR7**, 1979, giallo, auto da lieve restauro, € 4000, visibile a Milano,



335355594

*aircooled*   
by plank 

**Air-Cooled by Plank Reinhold e C. sas**  
I-39042 Bressanone (BZ) - Via Julius Durst, 44  
www.aircooled.it - e-mail: plank@aircooled.it  
Tel. +39 0472 200606 - Cell. +39 335 215386  
Fax +39 0472 200523

*dal 1990 - esperienza e qualità*

ricambi e accessori originali e riprodotti di alta qualità per  
VOLKSWAGEN raffreddate ad aria e PORSCHE 356  
pneumatici d'epoca | fasce bianche in tutte le misure da applicare

*British Racing Green*

TRY US FIRST!!  
CALL NOW!!  
WE CAN HELP YOU



Siamo il secondo distributore Europeo ed il primo in Italia del Gruppo Moss, garantiamo oltre 10.000 articoli in stock e da oggi anche parti meccaniche JAGUAR nonché disponibilità di oltre 1000 ricambi originali per MERCEDES 190 SL. Raccomandati da MG OWNERS CLUB GB.

DISTRIBUTORE ITALIANO PENRITE CLASSIC OIL

CATALOGHI  
GRATUITI

INTERNI  
OMOLOGABILI ASI



E-mail: brgmoss@libero.it

Via 1° Maggio 156 - 25038 ROVATO (BS) - Tel. 030/770021 - 770041 - Fax 030/770043

## F.lli DEMINICI

Via Piemonte, 37  
Z.A. Cornegliana  
35020 Due Carrare PD  
Italia  
Tel. 049/5290513  
Fax 049/5290921  
Tel. Mobile  
0335/6868718 - 0336/669363



**Fiat 500 Topolino**  
dal 1936 al 1955

SPECIALIZZATO IN RESTAURI DI TUTTI I MODELLI FIAT 500 TOPOLINE. DISPONIAMO UNA VASTA GAMMA NOSTRA PRODUZIONE DI: LAMERATI, RICAMBISTICA, TAPPEZZERIA, CAPOTES, ACCESSORI, CERCHI RUOTA, GUARNIZIONI DI TUTTI I MODELLI FIAT 500 TOPOLINE

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

MERCE PRONTA CONSEGNA

EVENTUALI VISITE PER APPUNTAMENTO

## HAI UN PROBLEMA DI PRATICHE AUTO?

Parlane senza Impegno con noi  
IMMATRICOLAZIONE VEICOLI  
DI IMPORTAZIONE, EUROPEI  
ED AMERICANI  
(d' Epoca e Moderni)

- \* ASSISTENZA PRATICHE A.S.I. (CRS, Iscrizioni, ecc)
- \* CONSULENZA ALL' ACQUISTO
- \* ASSISTENZA EXPORT-IMPORT
- \* REIMMISSIONI AL TRAFFICO DI VEICOLI RADIATI; OMOLOGAZIONI
- \* CASI DIFFICILI E CON PROBLEMI DI DOCUMENTAZIONE

**AGENZIA "A.C.S."**

Via Zambonate, 73 - 24122 BERGAMO  
Tel. 035 23 30 77 - Fax 035 24 04 41  
[www.acs-bergamo.it](http://www.acs-bergamo.it)  
e-mail: [agenziaacs@yahoo.it](mailto:agenziaacs@yahoo.it)

## CROMATURA BON RENATO

SnC



Trattamenti industriali e artigianali:

- Restauro auto e moto d'epoca
- Restauro accessori nautici
- Restauro oggettistica varia
- Nichelatura lucida ed opaca
- Cromatura bianca e nera
- Ramatura
- Lucidatura e micro-sabbatura

Viale Cruto, 24 10090 Bruino (To)  
tel. 0119087900 fax 0119089847  
[www.cromaturabon.com](http://www.cromaturabon.com)  
[commerciale@cromaturabon.com](mailto:commerciale@cromaturabon.com)



### INTERNI AUTO MAIELI

RESTAURO INTERNI AUTO STORICHE  
CONFORME NORMATIVE A.S.I.

**MAIELI**

Via F. Baracca, 3 Canedole (MN)

Tel.: 0376 - 695105

Fax: 0376 - 695300

e-mail: [maieli@inwind.it](mailto:maieli@inwind.it)

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

**nanni** BOLOGNA  
RICAMBI

Tel. 348.8852994 - 338.3096922

Fax 051/969855



[www.fiat500sport.com](http://www.fiat500sport.com)

RICAMBI E ACCESSORI  
SPORTIVI E CORSA PER

Fiat 500 D/F/L/R - 126

ABARTH 595/695

GIANNINI 500/590/650

*Paolini*

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

Tel. 071 6620010

**Interni d'Autore**  
new & old cars

ASSICURIAMO PER VEICOLI STORICI  
RESPONSABILITA' CIVILE IN TARIFFA  
AGEVOLATA A PARTIRE  
DA 20 ANNI DI ETÀ.

POSSIBILITA' FURTO-INCENDIO  
CON QUOTAZIONE RUOTE CLASSICHE.

PER INFORMAZIONI

[www.assi-service.net](http://www.assi-service.net)

tel.0173-283587

mail: [info@assi-service.net](mailto:info@assi-service.net)



**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

Segui su facebook







# Masera & Bacelliere



**"Auto d'Epoca e di Interesse Storico"**

Via Marconi, 92 Cassano Magnago (Va) - Tel. +39 0331 201163

www.masera-bacelliere.it - r.bacelliere@masera-bacelliere.it info line: Raffaele Bacelliere +39 335 5846559



Taxi Londinese, anno 1984



Fiat 124 Spider Sport ASI, anno 1969



Mercedes 220 SL, anno 1963



VW Pescaccia 1.6, anno 1971



Fiat 1200 Cabriolet, anno 1960



Rolls Royce Silver Shadow, anno 1975



Mercedes 220 Berlina, anno 1971



Alfa 33 del 1990 con 38.000 km originali



Fiat 130 Coupè, anno 1973



Ferrari 456 GT, anno 1996



Ferrari 355, anno 1995



Autobianchi A112, anno 1979

Disponiamo inoltre delle seguenti vetture: Alfa Romeo Giulietta anno 1983 - Ferrari 208 GTB4 - A112 Abarth - Mercedes anni '60/'62/'63 - Mini Morris SW anno 1980 - Citroen GX SW anno 1972 - Triumph Spitfire anno 1974 - Audi 100 Coupè anno 1972 - Suzuki Santana anno 1987 - Fiat 1200 Cabriolet anno 1960 - Lancia Fulvia 1300 anno 1974 - Ferrari 550 Maranello anno 1999 - Alfa Romeo Arna anno 1984 - Austin Mini 1000 tetto apribile anno 1982 - Taxi Londinese anno 1984 - Ferrari Dino anno 1980 - Lancia 2000 iniezione - VW Pescaccia anni 1970/1971 - Fiat 500 anni 1967/1970

## Vendo & Compro

**AIRONE MILITARE**, 1952, verde militare, restaurata, contachilometri originale, documenti in regola. Prezzo trattabile, visibile a Grosseto, € 5800

3887350103

**AIRONE MILITARE**, 1952, verde militare, restaurato, funzionante, targhe civili e documenti regolari, visibile a Grosseto, € 5800

3887350103

**LE MANS 3**, 1982, rosso-nero, FMI, conservata, qualsiasi prova, vendo o scambio con Fiat 500 D/N, v isibile a Livorno,

3479375856

NSU

**250 SPEZIAL MAX**, 1957, nero, restauro totale, iscritta ASI, reimmatricolata, visibile a Como, € 7500

3386124848

PARILLA

■ **150**, 1955, bianco/rosso, moto restauratissima, come nuova, € 4000, visibile a Milano,



335355594

PIAGGIO

**VESPA 125**, 1963, verde, conservata, documenti in regola, targa e libretto originali, visibile a Genova,

3387952430

## VENDO VARIE

**AUTORADIO**, 1950/1960/1970/1980/1990, autoradio d'epoca, antenne, plance, altoparlanti, ecc., telefonare dopo ore 18



3397704801

**BOLLI D'EPOCA**, 1928/1983, bolli auto e moto epoca come originali, no rifatti, € 10 auto più portabollo, moto € 5, s.badoni@virgilio.it, visibili a Roma,



3881221596

■ **DISTRIBUTORE BENZINA**, 1950/1960, da sistemare, più sabbatrice metalli funzionante, invio foto

3389369456

**FASCE BIANCHE PNEUMATICI**, marca Atlas, applicabili ai fianchi degli pneumatici, qualità ottima, resistenti, estetica bellissima, € 60

3356507707

**LIBRETTI USO E MANUTENZIONE**, originali, diverse marche e modelli, prezzi da realizzo

3291332341

**MANUALI USO E MANUTENZIONE**, per Fiat 1300/1500, Fiat 125 Special, Fiat 1100i, Furgone OM Cerbiatto, tutti originali, usati, non ristampe, € 15 cad. oppure € 50 tutti, telefonare ore serali, visibili a Laveno Monbello (VA),

0332667079

■ **PER ALFA ROMEO**, 1980/1990, 145, 146, 155, lamierati vari, ancora nuovi, originali, causa spazio, solo in blocco, Corrado, visibili a Borgomanero (NO),

3482204495

■ **PER ALFA ROMEO**, 1980/1990, Duetto ultima serie, cofani, sedili, porte complete, paraurti anteriori e posteriori, minigonne più altro materiale

3389369456

■ **PER ALFA ROMEO**, Giulia, Giulietta, Gt Bertone, vari motori 1315, 102, 106, 530, 526, 548, cerchi lega metallo più vari

3389369456

■ **PER ALFA ROMEO**, Giulietta SS e Spider, coppia vetri porta destra e sinistra nuovi, ingranaggi alzavetro, disponibilità anche Spider 1.3 e 1.6

3389369456

# RICAMBI PORSCHE

REPLACEMENT PARTS AND ACCESSORIES FOR PORSCHE

By



**DEI KÄFER SERVICE**

www.deikaeferservice.com Tel. +39 0577 928356



• **Dansk**

■ **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**, 155 V6, cambi sequenziali 6 marce semiautomatici Abarth e X-track. Prezzo a richiesta, visibili a Cuneo,

**3396086969**

**PER ALFA ROMEO**, 1750 e 2000, cataloghi parti di ricambio e caratteristiche tecniche, visibili a Prato,

**3334503989**

**PER ALFA ROMEO**, 1982, Alfasud 1.3 5 marce, carburatore Weber doppio corpo, pastiglie freni nuove, fanalerie anteriori e posteriori, paraurti anteriori e posteriori, cofani portiere anteriori e posteriori, varie

**3249855385**

**PER ALFA ROMEO**, 1970, Alfetta GTV, volante originale con mozzo, visibile a Genzano (Roma), € 220

**3403937715**

**PER ALFA ROMEO**, Giulietta Spider, fanali posteriori e plastiche maniglie porte e altro, tutto nuovo

**3337843998**

**PER CITROËN**, DS, berlina e cabriolet, ricambi nuovi e usati

**3355945776**

**PER FERRARI**, 1982/1989, grigio, 208, 328, parafango anteriore sinistro, originale Ferrari, € 5000, visibile a Pordenone,



**3333114501**

**PER FERRARI**, Mondial 3200, 400i, Mondial 8, F512M, F430 spider, F12, GTO 599, libretto uso e manutenzione

**3283056562**

**PER FIAT**, 1956/1957, 1100/103E, ricambi in minuteria. In Umbria

**3299821433**

**PER FIAT**, 500D, ricambi originali d'epoca di carrozzeria e meccanica, compresi motore e cambio, ottimo stato

**3283787456**

**PER FIAT**, 600 I serie, manuale d'officina completo, € 25

**3383391744**

**PER ISO RIVOLTA**, IR300/340, libretto uso e manutenzione originale, perfetto, € 350

**3283056562**

**PER LAMBORGHINI**, 1988, libro "Lamborghini" di Serge Bellu, 345 pagine. Alberto, visibile a Roma, € 200

**3926262262**

**PER LANCIA**, Appia, cambio a cinque marce, no Jolly

**3409002208**

**PER LANCIA**, 1937, verde, Aprilia 1350, libretto per uso collezionistico, no perditempo, visibile a Siena, € 700

**3388067395**

**PER LANCIA**, Delta Evo 1, 4 cerchi Speedline 7 1/2 x 15, silver, come nuovi, visibili a Padova, € 600

**3386593407**

**PER MERCEDES**, 1971, grigio, 250 W 114V 25,8 cofano motore, paraurti anteriore, 4 porte, 1 radiatore, 1 motore e 1 cambio, visibili ad Alessandria,

**3341540259**

**PER MG**, 1996, F, vari pezzi usati di carrozzeria e parti elettriche, anche in blocco, visibili a Macerata,

**33382135087**

**PER MG E ROVER**, tettuccio rigido nero in buone condizioni, € 500

**3336934881**

**PER MOTO GUZZI**, Airone 250, catalogo ricambi, manuale riparazione sezionato e libretti uso e manutenzione anni 1935-1970, visibili a Massa,

**3384566475**

**PER PEUGEOT**, 205 Rally 1.3, carburatori, volante e interni originali, € 300

**3492998637**

**PER PIAGGIO**, Vespa 98 e 125 prima serie, devioluci Feme, molto bello e funzionante, visibile a Mantova,

**0376819279**

# BRESCIACAR

## AUTO CLASSICHE

Tutte le fotografie disponibili sul nostro nuovo sito [www.bresciacar.it](http://www.bresciacar.it)

Viale del Lavoro 2/C, CASTEGNATO (BS) - bresciacar@gmail.com  
Tel: 030 - 2140910

## ACQUISTIAMO AUTO D'EPOCA

VISITE SOLO SU APPUNTAMENTO



ALFA ROMEO GIULIA TI 1600, anno 1966, verde muschio, targhe originali, due proprietari.



ALFA ROMEO GIULIA SUPER 1600 "Biscione", anno 1969, faggio, targhe originali, ASI.



ALFA ROMEO GIULIA SUPER 1600 "Bollo Oro", anno 1966, bluette, targhe originali, ASI.



ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER 750 D, anno 1957, celeste, targhe originali, ASI.



ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER seconda serie, anno 1960, biancospino, targhe originali.



ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER terza serie, anno 1961, grigio grafite, targhe originali, ASI.



ALFA ROMEO SPIDER TOURING 2000, anno 1960, grigio grafite, targhe originali, ASI.



ALFA ROMEO GT JUNIOR 1300, anno 1971, targhe originali, bluette, unico proprietario, ASI.



LANCIA FLAMINIA COUPE PININFARINA 2800 3B, anno 1964, bianco, unico proprietario, ASI.



FIAT DINO SPIDER 2000, anno 1968, rosso Ferrari, targhe originali, ASI.

■ **PER PORSCHE**, 1965/1974, 356 e 911, tappeti in velluto bordato, stemma ricamato, colori: nero, beige, rosso, € 95



**3382967592**

■ **PER PORSCHE**, 356/912, marmitta in lega leggera, possibile terminale Sebring, kit: collettori, tromboncini, alte prestazioni



**3382967592**

■ **PER PORSCHE**, 911, scarico in lega leggera, racing/stradale, monotubo o bitubo, alte prestazioni, Sound Porsche



**3382967592**

**PER PORSCHE**, 356, 2 sedili anteriori

**3394070270**

**PER PORSCHE**, 1976-1989, set cerchi Fuchs restaurati e perfetti, misura 8x16 e 6x16, visibile a Reggio Emilia, € 2000

**3396930133**

**RIVISTE QUATTORRUOTE**, 1959-1991, annate complete

**3358022599**

**RIVISTE RUOTECLASSICHE**, collezione completa, come nuova, visibile a Udine,

**336423472**

**RIVISTE RUOTECLASSICHE**, collezione, annate complete di raccoglitore 1998-2001 e 2008-2013, € 30 ad annata o 250 € in blocco più spedizione. Luciano, visibile a Mantova,

**3495225377**

**RIVISTE RUOTECLASSICHE**, raccolta completa, ottime condizioni, visibile a Sondrio, € 600

**3403551881**

**SEDILE FUSINA**, e volante OMPDA rally anni Settanta, visibile a Como, € 150

**3386269192**

**VOLUMI FIAT E LANCIA**, editi da Quattroruote

**3348216800 - 3386698789**

## CORVETTE

**C1**, 2013, rosso, consolle a parete, Replica, scala 2/3, disponibile anche Porsche 911, cm. 105x50, kg. 10, € 990, visibile ad Appiano,



**3357495925**

**C1**, 2013, rosso, Replica, scala 2/3, motore a benzina, cm. 275x114x97, freni a disco, differenziale, due posti, kg. 190, € 13.332, visibile ad Appiano



**3357495925**

## FIAT

**500**, 2013, bianco, soffa in lamiera su base Fiat, anni '70, cm. 133x85x100, tessuto in alcantara, € 5368, visibile ad Appiano,



**3357495925**

## JEEP

**WILLYS**, 2013, verde, Replica, scala 2/3, motore a benzina, cm. 225x144x95, freni a disco, differenziale, due posti, kg. 190, visibile ad Appiano,



**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 - POCHI 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 - POCHI 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



**LANCIA AUGUSTA CABRIOLET**  
ANNO 1935 - RARISSIMO ESEMPLARE IN OTTIMO STATO DI CONSERVAZIONE ASI TARGA ORO

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

[autoclassic@autoclassic.it](mailto:autoclassic@autoclassic.it)



**LANCIA APRILIA CABRIOLET**  
ANNO 1938 - RESTAURO TOTALE TARGHE E DOCUMENTI ORIGINALI - ASI



**AUSTIN HEALEY 3000**  
ANNO 1959 - RESTAURO TOTALE GUIDA A SX - TARGHE E DOCUMENTI ITALIANI



**DINO SPIDER 2000**  
ANNO 1966 - UNA DELLE PRIME 150 COSTRUITE - IN FASE DI RESTAURO



**LANCIA AURELIA B20**  
ANNO 1954 - VETTURA CHE HA PARTECIPATO ALLA PRIMA RIEDIZIONE DELLA MILLE MIGLIA CON GINO VALENZANO



**FIAT 124 ABARTH**  
ANNO 1975 - ORIGINALE RESTAURO TOTALE DI MECCANICA E CARROZZERIA



**ROMANO PASINI 333 3552575**  
**ALESSANDRO M. 339 8890950**

# LE AUTO D'EPOCA

**BestAuto**  
 AUTOMOBILI PER PASSIONE



**Nuova Sede: BestAuto s.r.l. - Via Radici in Piano, 511 - SASSUOLO (MO)**  
**Tel. 0536.808936 - Fax 0536.801261**  
 Sito Internet: [www.bestauto.it](http://www.bestauto.it) E-mail: [info@bestauto.it](mailto:info@bestauto.it)



**FERRARI 550 MARANELLO, 1999,**  
**OTTIME CONDIZIONI**



**A.R. 2500 FRECCIA D'ORO, 1948,**  
**PER MILLE MIGLIA**



**PORSCHE TURBO 993, 1995, KM125.000**  
**TAGLIANDATI, TETTO APRIBILE, COME NUOVA**



**MG MIDJET, 1930, RARO ESEMPLARE**  
**DI VETTURA ANTEGUERRA**



**FORD THUNDERBIRD CONTINENTAL**  
**KIT, 1956**



**LANCIA FULVIA HF FANALONI, 1973, UFFICIALE**  
**KALLSTROM - BILLSTAM, MONTECARLO 1973**



**LANCIA AURELIA B 20 S, ASI,**  
**VI SERIE, 1957, DA CONCORSO, TARGA**  
**VECCHIA MILANO**



**ALFA ROMEO MONTREAL, 1971**  
**OTTIME CONDIZIONI**



**PORSCHE 993 CARRERA 1995, KM 110.000**  
**TAGLIANDATI, TETTO APRIBILE, COME NUOVA**



**SAIATA SPRINT 850 RAGGI, 1976,**  
**MOLTO BELLA**



**CITROEN DS 23 PALLAS, 1973**  
**COME NUOVA**



**MAGGIOLINO OVALINO, 1954,**  
**ASI, DA CONCORSO**



**FERRARI 348 TB 1993, KM 40.000,**  
**TAGLIANDI FERRARI**



**TRIUMPH TR 4, 1963,**  
**COMPLETAMENTE RESTAURATA**



**FIAT 500 NP GIANNINI, 1970**  
**PERFETTE CONDIZIONI ORIGINALI,**  
**PRIMA TARGA, PRIMO LIBRETTO**



**ALFA ROMEO 2600 SPIDER, 1963**  
**OTTIME CONDIZIONI**



**ITALA 1922, RESTAURATA**  
**IN OTTIME CONDIZIONI**



**MASERATI GIBLI, 1994**  
**UNICO PROPRIETARIO**



3357495925

**COMPRO AUTO**

**ALFA ROMEO**

**MONTREAL**, in buone condizioni, massima serietà, in contanti

3934343321

**FERRARI**

**F355 BERLINETTA**, 1994/1995, rosso, in perfette condizioni generali, prezzo Ruoteclassiche, acquisto in contanti

3402598364

**LANCIA**

**DELTA 1600 HF TURBO IE**

1991/1993, bianco, rosso, grigio, in eccellenti condizioni, unico proprietario, originale, inurtata, pagamento in contanti

3398400771

**APPIA COUPÉ**

**PININFARINA**, 1960/1963, circolante, documenti regolari, prezzo di mercato, colore indifferente

0424513690

**PORSCHE**

**356**, 911, 912, 964, 993, collezionista tedesco, massima serietà e discrezione nel pagamento, immediata risoluzione di tutte le pratiche burocratiche, Oliver

3453247787

**ROLLS ROYCE**

**CABRIOLET**, 1930-1945, possibilmente bicolore, qualsiasi modello, pago contanti, condizioni di motore e carrozzeria ottime

055841047

**TRIUMPH**

**1500**, 1976, bleu, motore a posto, sospensioni e carrozzeria in ordine, gomme a posto, impianto elettrico ok, in Italia, € 1800/2000

3405335918

**VOLKSWAGEN**

**MAGGIOLINO CABRIOLET**

**(TYP 15)**, 1961-1963, 6V, colore indifferente, prezzo coerente. acuandre@libero.it

3388641668

**COMPRO VARIE**

**ADESIVI, CARTOLINE E OGGETTISTICA**, inerente rally

3461579288

**AUTO D'EPOCA**

**IMPORTANTE**, parziale permuta mio favore con appartamento di 170 mq nei pressi di Firenze

3389540573

**MODELLISMO**

automobiline anni 60/90, Dinky, Bburago, Minichamps ecc, obsolete, kit, Diecast, cerco sempre collezioni. enrico.sardini@gmail.com

022367505

**MODELLISMO**, modellini di auto in scala 1:43 e 1:18, anche rotti

3348216800 - 3386698789

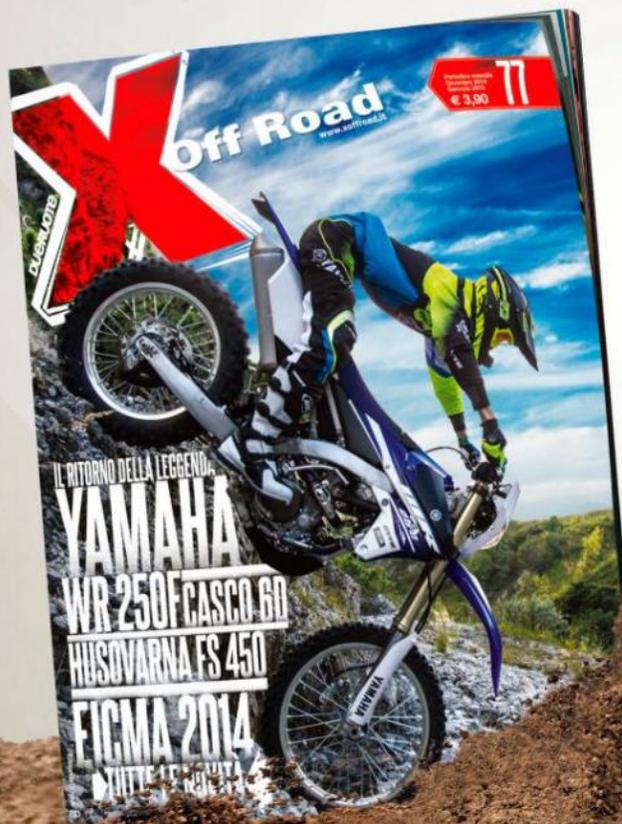
**PER ALFA ROMEO**, Montreal, libro "AR Montreal - le vetture che hanno fatto la storia", di Giuliani, Giorgio Nada Editore

3404839620

**PER MOTOCICLETTA CZ**

anni Quaranta, cerco pezzi di ricambio motore e telaistica

3383391744



# CROSS, ENDURO E MOTARD

## come non li avete mai visti.

XOffRoad è in edicola con servizi pieni di emozioni. Cronache dalle gare, interviste a personaggi e piloti, prove, comparative, gallery con le foto più emozionanti per sottolineare la spettacolarità e la passione caratteristiche delle tre discipline: Cross, Enduro e Motard.

**IN EDICOLA**

**ENNE PI**  
S.n.c. di Pertmer Nicolò & C.  
targhe d'epoca e decorative  
Sede Leg: 38028 Revò (TN)-Pzza 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)

EPOCA  
ITALIA  
4 940 RFE#3  
ZG 389R NP 32  
RFE 1A478 BSA 9734  
L 27 6306

**Bergia Paolo**  
Officina specializzata  
*Alfa Romeo*  
Restauro Auto d'Epoca

Via Bignone, 85 - Centro Artigianale "Le Macine"  
10064 Pinerolo (To) - Tel./Fax 0121.77391  
autodepocabergia@virgilio.it - www.alfabergia.com



**CITRÒ SERVICES** srl  
TUTTI I RICAMBI PER LA TUA CITROËN  
STORICA E MOLTO DI PIÙ  
Finalmente  
sono arrivati gli uomini dei Citroën!  
VISITA IL NOSTRO SITO [WWW.CITROSERVICES.COM](http://WWW.CITROSERVICES.COM)  
EMAIL: [INFO@CITROSERVICES.COM](mailto:INFO@CITROSERVICES.COM) - S.GIORGIO DI LOMELLINA (PV)



**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



**2CV PALACE** srl  
Via Regina Margherita, 123  
20090 MACHERIO (MI)  
cell. 347/5236601  
tel./fax 039/2458508  
e-mail: [2cv.palace@five.it](mailto:2cv.palace@five.it)

Accessori, assistenza, manutenzione, ricambi, restauri, revisioni e consulenze per 2CV e derivate e tutte le utilitarie anni '60-'70-'80"

**RICAMBI ROSSOCORSA**  
VENDITA RICAMBI AUTO D'EPOCA,  
SPECIALIZZATI IN RICAMBI LANCIA FULVIA  
[www.ricambirossocorsa.it](http://www.ricambirossocorsa.it)  
[info@ricambirossocorsa.it](mailto:info@ricambirossocorsa.it)  
Walter Bertolla mobile +393406502690

**MAC RESTAURI**  
CITROËN D'EPOCA

0362 305873 Desio (Milano)  
347 0645735 Via Boito, 9  
338 1757047 [www.macrestauri.com](http://www.macrestauri.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](http://www.classicabvolmi.it)  
e-mail: [classicabvolmi@alice.it](mailto:classicabvolmi@alice.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)

**Elettrauto Franco s.r.l.**  
COSTRUZIONE STRUMENTI  
IMPIANTI ELETTRICI  
ED LORO ACCESSORI  
Via Della Potara, 41/A - 36015 SCHIO (VI)  
Tel. off. (0445) 526460 - Fax 530052

**STUDIO NICOLINI BRUNO** SNC  
Via Pasteur 6/e, 42100 Reggio Emilia  
tel. 0522/551061 fax 0522/558131,  
e-mail: [nicolini@sermetra.it](mailto:nicolini@sermetra.it)

Pratiche automobilistiche ad elevato grado di difficoltà

di Bertamini Renzo & C. snc  
Via Linfano, 2/B  
Zona Industriale  
38062 ARCO (TN) - Italia  
Tel. 0464/519721  
Fax 0464/516651

**GRADA RICAMBI**  
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)

**Sei un privato e vuoi vendere la tua auto?**

Possiedi un'auto d'epoca e vorresti esporla e venderla?  
**Milano AutoClassica** ti offre la possibilità di riservare un tuo spazio all'interno della manifestazione.

Per avere informazioni compila il modulo qui sotto ed invialo via fax al n. 0572 911228. Oppure telefona al numero 0572 910474.

NOME:

COGNOME:

CITTÀ:

TEL:

CELL.:

EMAIL:

MARCA, MODELLO, ANNO DI PRODUZIONE:

Inviano il form si dà espresso consenso al trattamento dei propri dati personali ai sensi del D. LGS. 196/2003. Per leggere la normativa completa sul trattamento dei dati visita il sito: [http://www.milanoautoclassica.com/pg/note-legali\\_10](http://www.milanoautoclassica.com/pg/note-legali_10)

**MILANO AUTOCLASSICA**



**20 / 21 / 22 Marzo 2015**

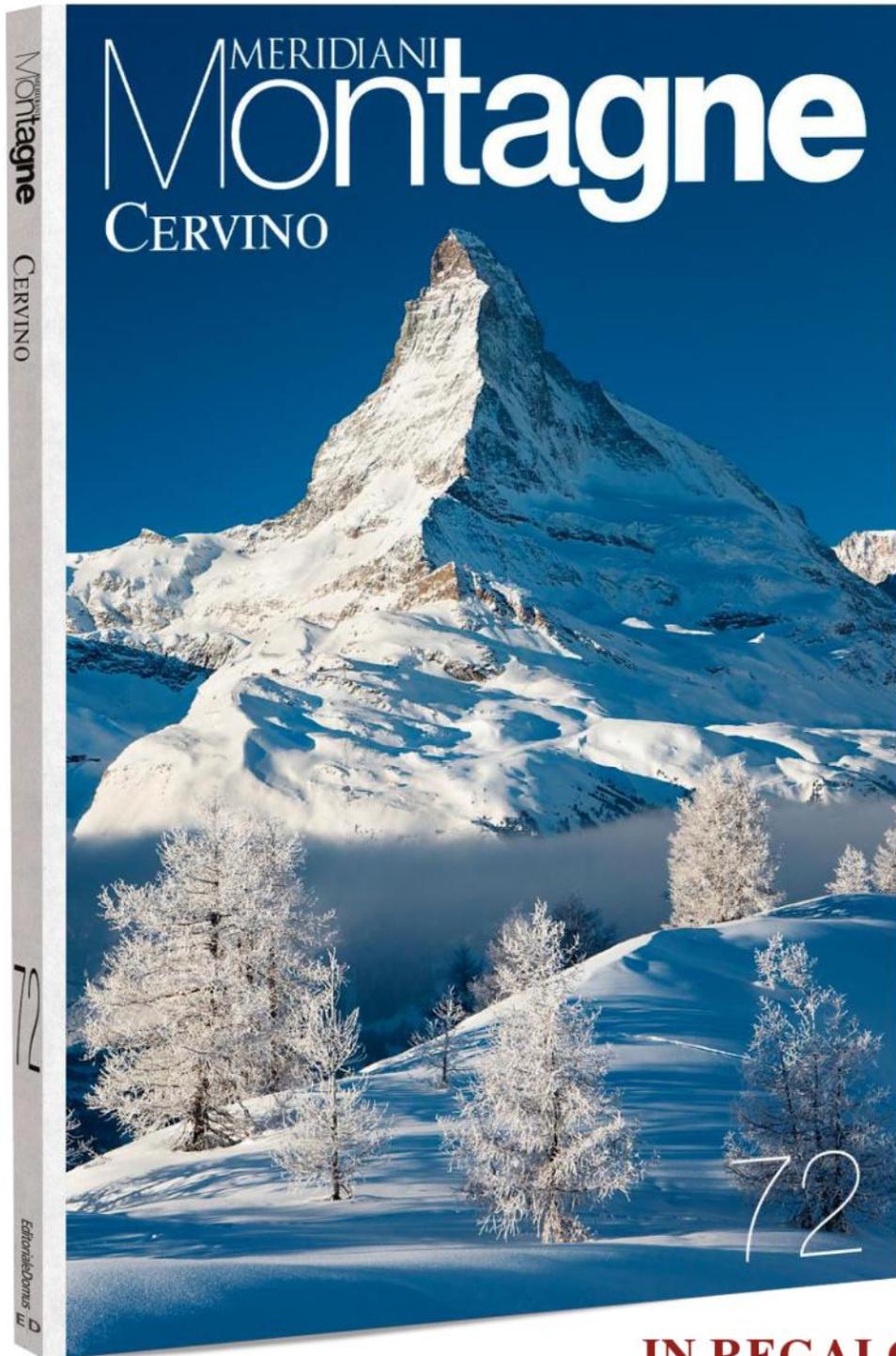
fieramilano

Un evento organizzato da: **ORGACOM** / Tel +39 0572 91.0474 / e-mail: [fiere@orgacom.it](mailto:fiere@orgacom.it)  
Ricambistica: [marcelloventi@pellegri.classic-solutions.it](mailto:marcelloventi@pellegri.classic-solutions.it) / Tel. +39 0425.074089 / e-mail: [info@marcelloventi.it](mailto:info@marcelloventi.it)

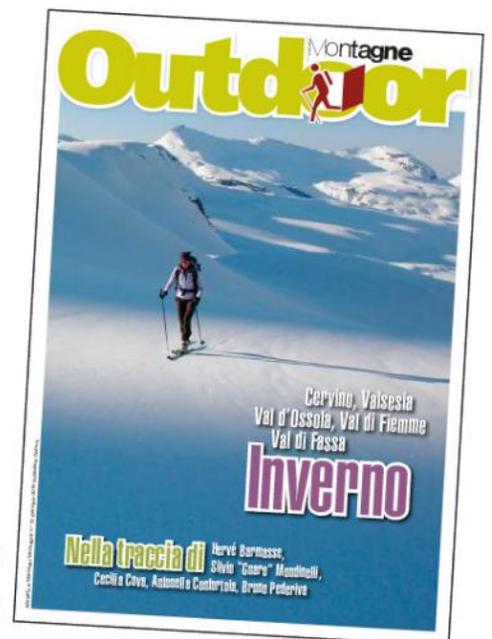


# CERVINO

A 150 anni dalla prima salita di Edward Whymper  
A 50 dall'ultima impresa di Walter Bonatti



**IN ALLEGATO  
LA CARTINA INEDITA**



**IN REGALO  
OUTDOOR INVERNO**

IN EDICOLA

# RUOTECLASSICHE

# 12 NUMERI, 9 ALLEGATI

SERVIZI	SEZIONE	MESE	PAGINA
<b>AUTOMOBILI</b>			
<b>Alfa Romeo</b>			
6C 1750 Turismo DHC (1929)	Regine del passato	giugno	32/39
6C 2300B Lungo (1938)	Regine del passato	gennaio	8/13
6C 2500 Sport Freccia d'Orò (1950)	Rottami preziosi	maggio	86/93
8C (1935)	Nate per correre	agosto	44/49
156 GTA (2002-2005)	Youngtimer	gennaio	70/75
1300 Junior Spider (1969)	Test a test	maggio	46/55
vs 124 Sport Spider (1968)			
Alfetta GT (1975)	Impressioni	dicembre	38/45
Disco Volante Coupé (1953)	Regine del passato	ottobre	38/43
Giuletta 1.6 (1979)	Protagoniste	aprile	54/59
Giuletta Sprint Bertone (1956)	Pezzi unici	settembre	46/51
Giuletta Turbodelta	Impressioni	aprile	62/65
<b>Aston Martin</b>			
DB7 (1994)	Youngtimer	giugno	66/73
<b>Audi</b>			
A4 Cabriolet (2001)	Youngtimer	agosto	86/93
Sport Quattro (1984)	Impressioni	settembre	38/45
<b>Austin</b>			
A40 Somerset (1952)	Impressioni	gennaio	96/103
FL1 Hire Cab (1949)	Depliant	febbraio	98/99
<b>Bentley</b>			
SI James Young (1957)	Regine del passato	luglio	30/37
<b>Bertone</b>			
X1/9 GT Cabriolet (1987)	Pezzi unici	giugno	78/81
<b>BMW</b>			
2002 ti (1971)	Impressioni	agosto	50/55
Z3 2.8 Coupé (2000)	Youngtimer	febbraio	90/97
<b>Cadillac</b>			
Series 62 Coupé De Ville (1953)	Regine del passato	maggio	38/45
<b>Citroën</b>			
DS 21 ie Prestige (1972)	Protagoniste	giugno	56/63
SM Mylord Chapron (1975)	Impressioni	settembre	66/71
<b>De Tomaso</b>			
Manzusta (1968)	Impressioni	aprile	126/131
<b>Ferrari</b>			
250 LM (1964)	Nate per correre	gennaio	52/57
275 GTB/4 (1967)	Impressioni	luglio	56/59

SERVIZI	SEZIONE	MESE	PAGINA
288 GTO vs Testarossa (1984)	Test a test	ottobre	64/71
Mondial T Cabriolet (1989)	Youngtimer	agosto	80/87
<b>Fiat</b>			
8V Supersonic Ghia (1953)			
vs Jaguar XK120 S. Ghia (1954)	Test a Test	dicembre	54/59
124 Abarth Rally	Nate per correre	maggio	56/61
131 Supermirafiori 1300 (1982)	Impressioni	maggio	70/77
500 Coupé Moretti (1965)	Impressioni	marzo	112/115
508 S Bernardini (1950)	Nate per correre	aprile	120/125
527 (1935)	Regine del passato	marzo	8/15
600 D Multipla	Ritrovamenti	luglio	74/77
850	La storia	agosto	62/63
850 Idroconvert (1968)	Impressioni	agosto	56/61
1100/103 Familiare (1954)	Impressioni	novembre	76/79
1100 Wendler (1953)	Pezzi unici	aprile	96/101
Balilla 4M (1936)	Impressioni	agosto	76/81
Nuova 500N Tetto apribile (1959)	Rottami preziosi	febbraio	100/105
Ritmo 60 CL (1981)	Protagoniste	febbraio	54/59
<b>Ford</b>			
GT 40 MK II (1965)	Nate per correre	marzo	86/89
Mustang	Anniversari	giugno	40/51
Mustang Convertible (1968)	Impressioni	ottobre	44/49
Roadster (1932)	Hot rod	febbraio	106/111
<b>Glas</b>			
Goggomobil (1955)	Depliant	maggio	100/103
<b>Ginetta</b>			
G32 1.6i Convertible (1992)	Impressioni	agosto	64/69
<b>Goliath</b>			
GP 900 (1956)	Depliant	luglio	82/83
<b>Hillman</b>			
Super Minx MKII (1963)	Impressioni	febbraio	72/79
<b>Honda</b>			
S2000 Roadster (1999)	Youngtimer	aprile	42/49
<b>Innocenti</b>			
186 GT (1964)	Pezzi unici	agosto	38/43
<b>Jaguar</b>			
24 Litre (1958)	Impressioni	gennaio	124/131
E Type 3.8 Litre FHC (1962)	Regine del passato	settembre	30/37
Lightweight E Type (2014)	Nate per correre	ottobre	52/57
XJ6 2.8 (1973)	Protagoniste	maggio	62/67

SERVIZI	SEZIONE	MESE	PAGINA
XK 120 Supersonic Ghia (1954)			
vs Fiat 8V S. Ghia (1953)	Test a test	dicembre	54/59
<b>Lancia</b>			
Appia Convertibile Vignale (1957)	Impressioni	agosto	70/75
Aurelia Gran Turismo (1951)			
e Spider (1955)	Protagoniste	marzo	62/71
Delta S4 (1985)	Regine del passato	febbraio	8/17
F&M Special (1969)	Nate per correre	settembre	60/65
Flavia (1962)	Rottami preziosi	giugno	74/77
Flavia 1.8 Iniezione (1967)	Auto dei lettori	gennaio	36/37
Gamma Elaborazione 3V (1980)	Pezzi unici	dicembre	60/65
Thema i.e. Turbo vs 8.32 (1987)	Test a test	luglio	44/51
Thema prototipo (1983)	Prototipi	luglio	38/43
<b>Lincoln</b>			
Continental Town Coupé (1979)	Regine del passato	aprile	10/17
<b>Lotus</b>			
18 (1960)	Nate per correre	giugno	82/87
<b>Maserati</b>			
3500 GTI Sebring (1963)	Regine del passato	novembre	36/43
Ghibli Spyder (1969)			
vs Ghibli (1972) - (1996)	Test a test	novembre	60/67
V4 Sport (1932)	Pezzi unici	novembre	44/49
<b>Mercedes-Benz</b>			
200 E (1991)	La storia	febbraio	70/71
540 K Stromlinie (1938)	Nate per correre	novembre	68/75
<b>Metropolitan</b>			
1500 Convertible/Hardtop (1957-1959)	Test a test	settembre	52/59
<b>Mitsubishi</b>			
3000 GT (1991-2000)	Youngtimer	febbraio	42/49
<b>Morris</b>			
Mini Cooper S MKII Rally di Montecarlo (1968)	Protagoniste	gennaio	80/85
<b>NSU</b>			
Sport Prinz (1963)			
e Spider Wankel (1967)	Test a test	aprile	78/87
Sport Prinz (1959)	Depliant	aprile	88/89
<b>Opel</b>			
Calibra 2.0 16V (1989)	Youngtimer	novembre	80/87
Serie P1 (1957)	Depliant	gennaio	118/125
Speedster (2001)	Youngtimer	marzo	44/51



I fascicoli arretrati (€ 7,50) si possono richiedere in contrassegno con un contributo spese di spedizione di € 1,95; tramite carta di credito American Express, Visa, Cartasì e Diners; con un versamento sul c/c postale n. 668202 intestato a Editoriale Domus SpA, via G. Mazzocchi 1/3, 20089 Rozzano (MI)

SERVIZI	SEZIONE	MESE	PAGINA
<b>Peugeot</b>			
302 Dafinat Special Sport (1937)	Regime del passato	agosto	32/37
306 Cabriolet (1993)	Youngtimer	ottobre	72/79
406 Coupé (1997)	Youngtimer	maggio	78/85
<b>Plymouth</b>			
Fury (1958)	Regime del passato	dicembre	32/37
<b>Porsche</b>			
911 Turbo (1974-1989)	Protagoniste	dicembre	46/51
<b>Renault</b>			
8 Major (1968)	Impressioni	gennaio	38/47
Espace (1984)	Anniversari	dicembre	82/87
<b>Tatra</b>			
T2-603 II serie (1968)	Impressioni	luglio	60/65
<b>Toyota</b>			
Rav4 (1994-2000)	Youngtimer	dicembre	66/71
<b>Volkswagen</b>			
914 S (1971)	Impressioni	agosto	82/85
Golf GTI (1981)	Impressioni	febbraio	84/89
<b>Volvo</b>			
244 Turbo (1980-1985)	Protagoniste	ottobre	58/61
480 Turbo (1988)	Impressioni	aprile	112/119
P.210 (1961)	Depliant	marzo	116/117
<b>AUTOMOBILI VARIE</b>			
Aero Minor di Stalin (1949)	Fatti e persone	marzo	18
Alfa Romeo Alfasud Esvar/Svar	Posta	aprile	39
Alfieri (2014)	Posta	aprile	41
Barchetta Coriasco-BMW (1951)	Rottami preziosi	marzo	90/95
Bentley Continental			
Flying Spur (2014)	Fatti e persone	marzo	30
Bluebird CN7 (1960)	Fatti e persone	febbraio	22
BMC Mini a tre volumi (1961)	Posta	luglio	28
Chrysler-Simca Horizon (1977)	Posta	aprile	38
Claveau Descartes (1948)	Posta	agosto	29
Davis a tre ruote (1947)	Posta	luglio	27
Factory Five 2003, Realm			
Engineering 1982, Technic 1987	Repliche	gennaio	60/69
Ferrari F40 di Nigel Mansell	Fatti e persone	ottobre	17
Fiat 900T Elettrico	Posta	settembre	27
Fiat 1900 (1952)	Posta	agosto	30

SERVIZI	SEZIONE	MESE	PAGINA
Fiat 2300 Vignale (1962)	Posta	dicembre	28
Fiat Coupé (1993)	Fatti e persone	giugno	21
Fiat Panda Maggiora	Posta	agosto	30
Ghia L. 6.4 (1962)	Posta	gennaio	33
Giannini 700 4C (1966)	Posta	marzo	37
International Harvester (1971)	Posta	novembre	32
Lancia Aurelia B24 Pinin Farina (1955)	Posta	maggio	30
Lancia Beta Spider (1974)	Posta	luglio	26
Lancia Flaminia 3C (1962)	Posta	marzo	34
Lancia Stratos HF (1970)	Posta	novembre	32
Lancia Trevi Bimotore (1984)	Posta	aprile	40
Leyat Helica (1921)	Antiquariato	aprile	106/111
Lincoln Continental presidenziale (1961)	Posta	gennaio	32
Maserati 5000 GT Scia di Persia	Posta	maggio	28
Maserati EBS (1948)	Posta	dicembre	29
Mercedes-Benz 130 (1933)	Posta	marzo	36
Mercedes-Benz Simplex 28/52			
Phaeton (1905)	Fatti e persone	gennaio	19
Packard 120 Cabriolet			
dei reali del Belgio	Posta	aprile	40
Porsche P1 (1898)	Fatti e persone	aprile	28
Rally ABC (1927)	Impressioni	marzo	118/123
Rover SD1 Vitesse (1982)	Posta	febbraio	38
Serenissima GT (1966)	Posta	febbraio	40
Sunbeam Bluebird (1924)	Fatti e persone	aprile	30
Trabant 601	Posta	ottobre	34
Vermorel Type2 (1898)	Antiquariato	febbraio	112/115
Volkswagen Iltyz 4x4	Posta	giugno	30
<b>GUIDA ALL'ACQUISTO</b>			
Alfa Romeo Giulietta 1.3/1.6		aprile	60/61
Auto prima dei fascioni (pre 1980)		aprile	70/77
Citroën DS 21 i.e.		giugno	64/65
Fiat Ritmo		febbraio	60/63
Fuoristrada		dicembre	72/81
Jaguar XJ 6 2.8 (1968)		maggio	68/69
Lancia Aurelia GT e Aurelia Spider		marzo	72/75
Mini (Morris, Innocenti e Rover)		maggio	94/99
Morris Mini Cooper S ex Works		gennaio	86/87
Porsche 911 Turbo		dicembre	52/53

SERVIZI	SEZIONE	MESE	PAGINA
Volvo 244 Turbo		ottobre	62/63
Youngtimer per l'estate		luglio	66/73
<b>VEICOLI COMMERCIALI E INDUSTRIALI</b>			
Fiat 900 E Camioncino Coriasco (1984)		luglio	78/81
Ford Taunus Transit 1250 (1963)		gennaio	76/79
Lancia 3Ro 564 (1940)		febbraio	80/83
Lancia Omicron 256C Macchi (1930)		agosto	94/97
OM Leoncino Pietroboni (1952)		aprile	102/105
Volkswagen Typ 2 Kombi (1963-1965)		settembre	72/79
<b>MOTOCICLETTE E SCOOTER</b>			
Harley-Davidson Electra Glide			
Sport FLHS (1989)	Motoclassiche	dicembre	88/91
SWM RS 250 GS			
e Ancillotti FH 250 (1978)	Motoclassiche	giugno	88/93
<b>STORIA DELLE CASE</b>			
Alfa Romeo Quadrioglio	Posta	agosto	28
Alfa Romeo Quadrioglio oro	Posta	ottobre	34
Alfa Romeo (Quadrioglio Verde)	Fatti e persone	luglio	14
Bertone	Fatti e persone	maggio	24
Ferrari in America	Anniversari	novembre	14/15
Fiat	Posta	marzo	35
Imperial (Chrysler)	Posta	giugno	28
Legnano (1906)	Posta	agosto	29
Maserati	Anniversari	novembre	52/59
Opel Design Studio	Anniversari	agosto	98/101
Opel Lotus	Posta	dicembre	28
Simca	Flashback	dicembre	8/9
<b>PERSONAGGI</b>			
Miki Biason	Interviste	febbraio	18/19
Lucien Bianchi	Posta	dicembre	28
Giancarlo Bernigola	Fatti e persone	gennaio	19
John Brabham	Fatti e persone	giugno	10
Donald Campbell	Fatti e persone	agosto	14
Luca Cordero di Montezemolo	Flashback	ottobre	8/9
Andrea De Cesaris	Flashback	novembre	8/9
Titti Fabiani	Incontri ravvicinati	ottobre	81/84





SERVIZI	SEZIONE	MESE	PAGINA
Piero Ferrari	Interviste	gennaio	104/109
James Glickenhaus	Collezionisti	novembre	96/99
Massimo Grandi	Interviste	maggio	124/129
Gianni Lancia	Flashback	agosto	6/7
Niki Lauda	Fatti e persone	novembre	17
Paolo Martin	Incontri ravvicinati	dicembre	108/113
Guido Moroni	Fatti e persone	maggio	25
Guido Moroni	Flashback	giugno	6/7
Luigi Musso	Protagonisti	luglio	120/125
Giorgio Nada	Interviste	febbraio	50/53
Ayrton Senna	Flashback	aprile	8/9
Ayrton Senna, Imola 1994	Flashback	maggio	6/7
Wilbur Shaw	Posta	agosto	29
John Surtees	Flashback	gennaio	6/7
Nic Waller	Interviste	luglio	104/107
Björn Wäldegård	Protagonisti	ottobre	114/117
<b>SPORT</b>			
24 Ore di Le Mans (1965)	La storia	gennaio	58/59
50.000 km in Mercedes 190 E (1983)	La storia	gennaio	48/49
Addio Lancia alle corse	Posta	febbraio	41
Donne italiane in F1	Posta	settembre	26
Fiat 131 alla Londra-Sydney	Posta	ottobre	36
Gran Premio Marna Reims 1952	Posta	maggio	29
Häkkinen/Schumacher GP Belgio 2000	Flashback	febbraio	6/7
Martini Racing ritorno alle corse	Fatti e persone	aprile	28
Mercedes in Formula 1	Sport	dicembre	114/117
OM Mille Miglia 1927	Posta	maggio	29
Rally Montecarlo 1964	Flashback	marzo	6/7
Scuderia Toleman	Posta	novembre	33
<b>GARE E RAID</b>			
4L Trophy Ready 4 Africa	Eventi	maggio	120/123
Anteprima Mille Miglia 2014	Fatti e persone	maggio	21
Anteprima Mille Miglia 2014	Fatti e persone	maggio	20-21
Anteprima Mille Miglia 2015	Fatti e persone	dicembre	10-11
Anteprima Raid dell'Etna	Fatti e persone	marzo	22
Bergamo Historic Grand Prix	Fatti e persone	luglio	17
Calendario CSAI 2014 Regolarità	Fatti e persone	febbraio	26/27
Calendario CSAI 2014 Velocità	Fatti e persone	marzo	28/29
Campionato ACI-CSAI storiche 2014	Fatti e persone	dicembre	25
Campionato Italiano			
Rally Autostoriche 2014	Fatti e persone	dicembre	26
Carrera Panamericana 2014	Fatti e persone	dicembre	16
Challenge Formule Storiche 2014	Fatti e persone	giugno	22
Circuito di Cremona Campionato Italiano Rally	Fatti e persone	settembre	22
Classic Safari Challenge	Raid	settembre	98/101
Club Italia Cup	Fatti e persone	novembre	22
Coppa d'Oro delle Dolomiti	Fatti e persone	agosto	12/13
Coppa Franco Mazzotti	Fatti e persone	novembre	31
Double 12 Brooklands	Fatti e persone	agosto	24

SERVIZI	SEZIONE	MESE	PAGINA
Franciacorta Historic	Fatti e persone	maggio	16
Giro del mondo in Mercedes "G"	Fatti e persone	dicembre	24/25
Giro di Sicilia	Fatti e persone	luglio	17
Goodwood Festival of Speed	Grandi Eventi	agosto	102/107
Gran Premio Nuovolari	Grandi eventi	ottobre	90/95
Grand Prix Montecarlo Historique	Grandi eventi	giugno	114/117
Hills Race	Eventi	novembre	110/111
Incidente alla Mille Miglia 2014	Fatti e persone	giugno	12
Le Mans Classic	Fatti e persone	agosto	22
Londra-Brighton 2014	Fatti e persone	dicembre	12
Memorial Morandi	Fatti e persone	novembre	23
Mille Miglia 2014	Grandi eventi	giugno	106/113
Mitiche Sport a Bassano	Fatti e persone	luglio	20
Modena Cento Ore Classic	Fatti e persone	luglio	16
Montecarlo Historique 2014	Grandi eventi	aprile	50/53
Passione Engadina 2014	Fatti e persone	settembre	16/17
Raid dell'Etna	Grandi eventi	novembre	112/117
Rallylegend	Grandi eventi	novembre	100/105
Rievocazione Circuito di Ospidaletti	Eventi	ottobre	106/109
Tappa Sanremo Campionato Rally Storiche	Fatti e persone	maggio	15
Terre di Canossa	Grandi eventi	maggio	104/109
Trofeo Aido	Fatti e persone	agosto	9
Valli e Nebbie 2014	Fatti e persone	maggio	10
Vernasca Silver Flag	Grandi eventi	luglio	100/103
Winter Marathon	Grandi eventi	marzo	96/99
<b>MANIFESTAZIONI</b>			
20 anni Fiat Coupé	Eventi	luglio	108/111
25 anni Club Italia	Fatti e persone	luglio	23
70 anni D-Day	Grandi eventi	luglio	90/95
90 anni Autostrada Milano-Laghi	Anniversari	ottobre	86/89
100 anni Maserati - Silverstone (GB)	Fatti e persone	settembre	18/19
Alfa Romeo Alfetta all'Italdesign	Fatti e persone	agosto	25
Alfa Romeo Nuova Giulietta Sprint	Fatti e persone	dicembre	26
Anteprima Auto e Moto d'Epoca Padova	Fatti e persone	settembre	12/13
Anteprima Auto e Moto d'Epoca Padova	Fatti e persone	ottobre	14/16
Anteprima Concorso di Villa d'Este	Fatti e persone	giugno	8/9
Anteprima Goodwood Festival of Speed (GB)	Fatti e persone	giugno	16
Asi Autoshow	Eventi	ottobre	110/113
Auto e Moto d'Epoca Padova	Grandi eventi	novembre	88/95
Automotoretrò Torino	Grandi eventi	marzo	80/85
Cent'anni di Maserati a Modena	Fatti e persone	luglio	8/9
Centenario Maserati Bologna/Modena	Fatti e persone	ottobre	10/11
Citromobile Haarlem (NL)	Fatti e persone	giugno	22
Classic Club Italia sul Lago di Como	Fatti e persone	giugno	26
Concorso d'eleganza Amelia Island (USA)	Fatti e persone	aprile	20
Concorso d'eleganza Chantilly (F)	Fatti e persone	ottobre	24/25

SERVIZI	SEZIONE	MESE	PAGINA
Concorso d'eleganza Salvarola	Fatti e persone	febbraio	35
Concorso d'Eleganza di Villa d'Este	Grandi eventi	luglio	84/89
Concorso d'eleganza a Warren (GB)	Fatti e persone	giugno	14
Criterium Roma	Fatti e persone	agosto	9
Cuervo y Sobrinos Cup	Grandi eventi	agosto	114/117
Dieci anni Delta Club Italia	Eventi	maggio	116/119
Eicma Milano	Fatti e persone	dicembre	14/15
Eurocircuit Le Mans (F)	Fatti e persone	settembre	21
Fuoriserie a Roma	Fatti e persone	luglio	10
Goodwood Revival (GB)	Fatti e persone	ottobre	98/101
Il meglio di Millennium Roma	Fatti e persone	maggio	16
Il meglio di Millennium Roma	Fatti e persone	novembre	26
Inaugurazione BreBeMi	Fatti e persone	agosto	8
International Mini Meeting	Grandi eventi	settembre	92/97
Laguna Seca Rolex			
Monterey Reunion	Grandi eventi	settembre	88/91
Lancia nel Canavese	Fatti e persone	giugno	26
Legend cars Verona	Fatti e persone	novembre	27
Maggiolino Show a Cecina Mare	Fatti e persone	giugno	26
Matra al Palladio	Fatti e persone	agosto	25
Meeting Fiat 500 Gardena	Grandi eventi	agosto	108/113
Meeting Volvo Club Italia	Fatti e persone	giugno	24/25
Mostra John Surtees a Birmingham (GB)	Fatti e persone	febbraio	32
Mostra "On screen cars" Beaulieu (GB)	Fatti e persone	aprile	24
Milano Autoclassica	Fatti e persone	maggio	8/9
Milano Autoclassica	Grandi eventi	giugno	118/121
Modena Motor Gallery	Fatti e persone	febbraio	32
Monterey Car Week (USA)	Grandi eventi	ottobre	102/105
Mustang 50th Celebration	Eventi	giugno	52/55
Povere ma belle 2013	Fatti e persone	gennaio	22-25
Povere ma belle 2013	Fatti e persone	febbraio	33
Povere ma belle 2013	Fatti e persone	marzo	24-25
Ouverture di Primavera Idéesse Club Rimini	Fatti e persone	giugno	26
Quarant'anni di Citroën CX a Milano	Fatti e persone	marzo	26
Raduno Borgward Isabella	Fatti e persone	agosto	25
Raduno internazionale carri funebri	Eventi	novembre	118/121
Raduno Volkswagen Golf (1974-2014)	Eventi	dicembre	92/95
Rétromobile 2014	Grandi eventi	marzo	52/59
Riunione di Automobili Centenari (4ª edizione)	Eventi	luglio	112/119
Rolls-Royce Enthusiasts Group Allassio	Fatti e persone	luglio	23
Techno Classica Essen (D)	Grandi eventi	maggio	110/115
Trofeo Milano	Fatti e persone	novembre	22/23
Vent'anni del Classic Club Italia a Stresa	Fatti e persone	novembre	26
<b>MUSEI E COLLEZIONI</b>			
Anteprima Museo Alfa Romeo Arese	Fatti e persone	settembre	10/11

SERVIZI	SEZIONE	MESE	PAGINA
Centro Storico Fiat	Fatti e persone	gennaio	20
Collezione Alessandro Casadei e Gerardina Trovato	Fatti e persone	luglio	52/55
Collezione Peugeot al museo di Sochaux	Fatti e persone	novembre	12
Concessionaria Fli Cozzi Legnano	I luoghi del culto	agosto	118/123
Junichiru Hiramatsu	Collezionisti	giugno	98/99
Mini Car Design			
Museum a Calenzano	Fatti e persone	gennaio	24
Museo Ferrari Modena	Fatti e persone	ottobre	12
Museo Ferruccio Lamborghini	Musei	luglio	96/99
Museo Peugeot a San Gimignano	Fatti e persone	agosto	16/17
Nuova ala al Museo Ferrari di Maranello	Fatti e persone	maggio	15
Projekt: Geheim! - Museo Porsche (D)	I luoghi del culto	novembre	106/109
<b>TECNICA</b>			
Cavalli SAE, DIN, CUNA	Posta	luglio	27
Cinture di sicurezza in Formula 1	Posta	gennaio	35
Check up della storica	Fai da te	giugno	122/123
Deflettore del finestrino	Posta	gennaio	34
Lavaggio dell'auto	Fai da te	maggio	130/131
Motore Alfa Romeo V6 "Busso"	Posta	febbraio	39
Overdrive "moltiplicatore" Fiat	Posta	gennaio	34
Quattro ruote sterzanti Honda Prelude	Posta	marzo	36
Pneumatici per storiche	Consigli pratici	novembre	126/127
Restauro plancia	Consigli pratici	settembre	110/111
Restauro ruote in lega	Consigli pratici	luglio	126/127
Servosterzo elettrico	Consigli pratici	ottobre	122/123
<b>ASTE</b>			
Artcurial Le Mans (F) 5 luglio 2014		luglio	133
Artcurial Le Mans (F) 5 luglio 2014		agosto	132
Artcurial Rétromobile (F)		marzo	60/61
Auction Yearbook (Bilancio 2014)		dicembre	118/121
Bonhams Quail Lodge (USA)		agosto	133
Bonhams Quail Lodge (USA)		settembre	112/113
Bonhams Goodwood (GB) 27 giugno 2014		maggio	135
Bonhams Goodwood (GB) 27 giugno 2014		giugno	127
Bonhams Goodwood (GB)		agosto	128/131
Bonhams Ecurie Ecosse 1° dicembre 2013 (GB)		febbraio	64/69
Bonhams Staplehurst (GB) 13-14 giugno 2014		luglio	128-132

SERVIZI	SEZIONE	MESE	PAGINA
Bonhams Stoccarda (D) 12 luglio 2014		giugno	127
Bonhams Stoccarda (D) 12 luglio 2014		luglio	133
Bonhams Stoccarda (D) 12 luglio 2014		agosto	131
Classifica auto più costose alle aste		ottobre	124/129
Coys Oxford (GB) 12 luglio 2014		luglio	133
Coys Technoclassica Essen (D) 29 marzo 2014		maggio	132/134
"Solo Alfa" ArtCurial Rétromobile 8 febbraio 2014		febbraio	116/119
RM Monaco (MC) 10 maggio 2014		maggio	135
RM Monaco (MC) 10 maggio 2014		giugno	124/126
RM Monterey (USA) 16 agosto 2014		giugno	127
RM Monterey (USA) 15-16 agosto 2014		luglio	133
RM Monterey (USA) 15-16 agosto 2014		agosto	133
RM Phoenix (USA) 6/17 gennaio 2014		marzo	76/79
RM Rétromobile (F) 4/8 febbraio 2014		aprile	90/95
RM/Sotheby's 21 novembre 2013		gennaio	110/117
Ruggine a peso d'oro (auto arrugginite nelle aste)		novembre	128/131
Silverstone Auctions Silverstone (GB) 26/27 luglio 2014		giugno	127
<b>EDITORIALI DI G. MAZZOCCHI</b>			
3 obiettivi	Fatti e persone	aprile	34/35
Bisogna difendersi	Fatti e persone	dicembre	22
Il bollo di circolazione verrà abolito?	Fatti e persone	ottobre	28
Il buon guidatore	Fatti e persone	marzo	20/21
La nuova automobile	Fatti e persone	giugno	20
Un nuovo corso? Speriamo	Fatti e persone	maggio	18
Oportet	Fatti e persone	luglio	22
Parliamo ai sorde?	Fatti e persone	gennaio	28
Una strana legge	Fatti e persone	novembre	21
Tassatori del cavolo	Fatti e persone	settembre	20
Un'utilitaria all'italiana	Fatti e persone	agosto	20/21
Vogliamo il caos?	Fatti e persone	febbraio	24/25
<b>VARIE</b>			
30 Anni Renault Espace	Fatti e persone	luglio	12/13
50 Anni Ford Mustang	Fatti e persone	febbraio	30
Alfa Romeo 8C 2900B Touring GMC	Routine classiche	novembre	122/125
Alfa Romeo Giulietta	Routine classiche	giugno	18
Anniversari - 1964/74/84/94		gennaio	88/95
Automobili (Passione oltre il garage)	Fatti e persone	ottobre	26/27
Automobili (Regali di Natale)	Automobila	dicembre	104/107

SERVIZI	SEZIONE	MESE	PAGINA
Auto dell'attentato di Sarajevo (1914)	Flashback	luglio	6/7
Auto di Neil Young	Fatti e persone	novembre	28
Autoradio per Fiat 128	Posta	ottobre	36
Brumm modellismo	Routine classiche	settembre	102/107
Classificazione Veicolo			
Interesse Storico-Collezionistico	Fai da te	settembre	108/109
Collezione USA auto di 007	Fatti e persone	aprile	22
Criteri storicità Fiva	Fatti e persone	aprile	32
Differenze culturali	L'opinione	dicembre	21
Dossier Burocrazia		marzo	101/111
Emozioni dell'automobile	Fatti e persone	novembre	19
Il fattore tempo	Editoriali	marzo	4/5
Film sulla Mille Miglia	Fatti e persone	ottobre	17
G.P. Mugello 1969	L'opinione	dicembre	19
Gunnar Porsche Racing	Specialisti	agosto	124/127
Italiane in vendita	Inchieste	marzo	124/135
Il collezionista (Lopresto)	Fatti e persone	ottobre	21
Il collezionista (Lopresto)	Fatti e persone	novembre	19
Il collezionista (Lopresto)	Fatti e persone	dicembre	21
Il pilota (Merzario)	Fatti e persone	ottobre	19
Il pilota (Merzario)	Fatti e persone	novembre	17
Il pilota (Merzario)	Fatti e persone	dicembre	19
Lamborghini nel modellismo	Routine classiche	luglio	18
Lancia Fulvia nel modellismo	Routine classiche	ottobre	30
Legge di stabilità 2015	Fatti e persone	novembre	10/11
Legge di stabilità 2015 e le Youngtimer	Burocrazia	dicembre	96/105
Liberalizzazione mercato auto a Cuba	Fatti e persone	febbraio	34
Maserati 250 in focus (libro)	Fatti e persone	ottobre	22
Maserati, l'evoluzione dello stile (libro)	Fatti e persone	novembre	30
Mercedes Benz SL			
Schuco scala 1:90	Routine classiche	maggio	22
Mini nel modellismo	Routine classiche	settembre	24
Motoring art	Fatti e persone	ottobre	32/33
Motoring Art a Londra	Fatti e persone	febbraio	30
Omea, fabbrica di stemmi	Specialisti	giugno	100/105
Passione oltre il garage - Automobila	Fatti e persone	novembre	29
Racers Storici	Motonautica	aprile	66/69
Tag Heuer nelle corse	La storia	ottobre	118/121
Rientro dalle vacanze	Schegge	settembre	8/9
Rottami nel mondo - Namibia		marzo	38/43

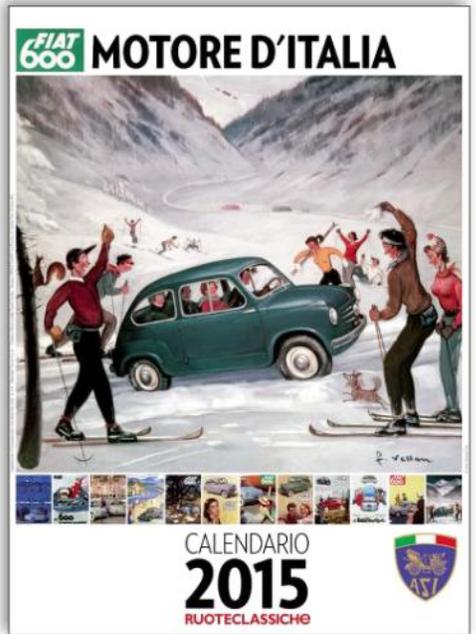




FOTO DI ALESSANDRO BARTELETTI

## Subaru BRZ

*Motore boxer, trazione posteriore, 200 CV e peso ridotto: cosa volere di più?*

**Ci si può divertire** - e far divertire - anche senza strafare. È stata questa la scelta di Subaru per la BRZ, una granturismo 2+2 compatta che punta sull'equilibrio per trasmettere sensazioni di guida sincere. In altre parole si tratta di una sportiva sfruttabile, che appaga facendosi "bastare" 200 cavalli e uno 0-100 in 7,6 secondi. Merito dell'impostazione della vettura, a cominciare dal baricentro bassissimo, che significa cambi di direzione "piatti" e precisi, grazie alla linea del tetto, alla posizione di

guida quasi rasoterra e al motore boxer, fiore all'occhiello della Casa giapponese (qui in versione due litri, iniezione diretta e 16 valvole). Poi ci sono le sospensioni totalmente indipendenti, il peso contenuto (il cofano è in alluminio), la precisione dello sterzo e il cambio a sei rapporti con corsa ridottissima (optional l'automatico con bilancieri al volante). Infine la trazione posteriore, una scelta originale per la Subaru, legata all'immagine delle Impreza nei rally degli anni 90 e 2000 e a una gamma che ha fatto

delle quattro ruote motrici il proprio marchio di fabbrica. Il risultato, insomma, è una vettura pronta e agile che fa (molto) divertire sul misto veloce e al tempo stesso non affatica in città (e all'occorrenza si possono ribaltare anche i sedili posteriori). La BRZ nasce nel 2012 in collaborazione con Toyota che ha in listino a sua volta la stessa vettura ma col nome di GT86 ("86" sono i millimetri della corsa e dell'alesaggio). Col marchio Subaru costa oggi 30.150 euro.

**Alessandro Barteletti**



### Una sportiva pura

Il posto di guida della BRZ è basso e "calza" perfettamente il pilota. Il motore boxer a 4 cilindri, icona della Casa giapponese, contribuisce ad abbassare il baricentro migliorando la tenuta e il controllo della vettura.



### ↓ CARATTERISTICHE

<b>Motore</b>	Anteriore, longitudinale 4 cilindri boxer Cilindrata 1998 cm <sup>3</sup> Rapporto di compressione 12,5:1 Potenza 200 CV DIN a 7000 giri/min.
<b>Trasmissione</b>	Trazione posteriore Cambio manuale a 6 rapporti.
<b>Dimensioni e peso</b>	Lungh. 4240 mm - Largh. 1775 mm Altezza 1285 mm Peso in ordine di marcia 1239 kg.
<b>Prestazioni</b>	Velocità 226 km/h Accelerazione 0-100 km/h in 7,6 s Consumo medio 7,8 l/100 km.

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



*Nessun limite per la cura  
della tua auto!*

SEGUICI SU





## VENDITE A TRATTATIVA PRIVATA PRESSO LA KIDSTON SA



Sopra **1962 FERRARI 400 SUPERAMERICA COUPE AERODINAMICO** (ex Salone di Ginevra)

### **PORTFOLIO CLIENTI**

- 1955 Mercedes-Benz 300SL 'Ali di Gabbiano' (conservata)
- 1955 Mercedes-Benz 300SL 'Ali di Gabbiano' (vincitrice di vari concorsi)
- 1985 Porsche 962 (due arrivi sul podio alla 24 Ore di Daytona)
- 1991 Ferrari F40 (ex Otis Chandler, 4.923 miglia)

*Alcune delle auto attualmente disponibili non sono state incluse in questa lista per rispettare la privacy dei clienti*