

RUOTECLASSICHE

PROTAGONISTI VITTORIO JANO GENIO INDIMENTICATO • SPECIALISTI IL MAGO DEI MOTORI CORRADO PATELLA

ruoteclassiche.it



IN PIÙ L'ALLEGATO
BERTONE
VAI AGLI SPECIALI

**50 ANNI
DI ALFA ROMEO**

GIULIA GTA

IN PISTA A MONZA

ABBIAMO GUIDATO
LOTUS ESPRIT S4S
BMW 2800 CS
LANCIA TREVI BIMOTORE
MERCEDES 500 E
FIAT 509 A

EVENTI
WINTER MARATHON

FAI DA TE
RESTAURO FANALINI
I TRUCCHI PER FARLI
TORNARE NUOVI

RITROVAMENTI
IL TESORO DEL SECOLO:
IN VENDITA ALL'ASTA
LA COLLEZIONE BAILLON



— ★ INTERMEETING LA SOCIETÀ CHE ORGANIZZA
★ —
AUTO E MOTO D'EPOCA A PADOVA PRESENTA IL NUOVO SALONE



VERONA LEGEND CARS



FIERA DI VERONA

IL NUOVO GRANDE EVENTO ITALIANO
DEDICATO ALLE AUTO D'EPOCA.
8-10 MAGGIO 2015

INTERMEETING
IDEAS THAT MOVE PASSION

 VERONAFIERE

Con il patrocinio di:

1000MIGLIA

Segreteria organizzativa: Intermeeting Srl - Via Fomace Morandi 24 - 35133 Padova
T +39 049 7386856 - Fax +39 049 9819826 - e mail: info@veronalegendcars.com - www.veronalegendcars.com



*Caro appassionato,
dopo il grande successo di Auto e Moto d'Epoca 2014
Intermeeting raddoppia presentando un nuovo Salone dedicato
alle auto d'epoca e coorganizzato con VeronaFiere:*

VERONA LEGEND CARS in programma alla fiera di Verona.



Aspettando la



*Ospiti d'onore 100 equipaggi iscritti alla Mille Miglia che daranno vita al trofeo dedicato
a Luciano Nicolis sfidandosi in una gara di regolarità.*



*Auto in vendita, pezzi di ricambio, grandi spazi per i raduni, club,
scuderie e case automobilistiche.*



40.000 mq. aree interne espositive
50.000 mq. area scoperta per raduni test drive e usato sicuro
12.500 posti auto per park visitatori.



*Ti aspetto a Verona Legend Cars... un evento unico
per un appassionato come te.*



Mario Baccaglini
Presidente



PEUGEOT 308

DESIGNED FOR i-SENSATIONS



PureTech

130 CV
1.2 Turbo benzina

BLUE HDi

82g di CO₂/Km
3,1 l/100 km

PEUGEOT RACCOMANDA TOTAL Valori massimi berlina in ciclo combinato, consumi: 5,6 l/100 km; emissioni CO₂: 130 g/km.



Peugeot 308 è l'auto concepita per vivere sensazioni di guida senza precedenti. Grazie al volante ridotto e al Peugeot i-Cockpit®, una postazione di guida innovativa e avvolgente che permette di avere la massima percezione della strada. Scoprite anche i nuovi motori dalle sorprendenti prestazioni e dai consumi ridotti e godetevi una nuova ed entusiasmante driving experience a bordo di Peugeot 308. Oggi, anche Auto Europa.

PEUGEOT 308

MOTION & EMOTION



PEUGEOT



Le auto ventenni nella "terra dei cachi"

“**Q**uanti problemi irrisolti, ma un cuore grande così: Italia sì, Italia no, Italia gnamme, se famo dū spaghi...”. Era il febbraio 1996 e gli Elio e le Storie Tese intonavano questo motivetto dal palco dell'Ariston, perdendo per poco la vittoria andata a Ron e Tosca con “Vorrei incontrarti tra cent'anni”. Di anni ne sono passati quasi venti, ma il testo de “La terra dei cachi” ritma più attuale che mai.

“Vergogna!” esclama qualche lettore facendo riferimento al ripristino del bollo per le auto da 20 a 29 anni. “Che schifo...” qualcun altro, quando legge che l'Italia “dei cachi” si potrebbe spaccare in due, con collezionisti di “Serie A”, quelli delle Regioni più virtuose che, buon per loro e per i loro sani bilanci, terrebbero le distanze dalla Legge di Stabilità e dall'abolizione delle agevolazioni; e altri di “Serie B”, che invece pagherebbero l'odiata tassa se risiedono nelle Regioni che hanno accettato di buon grado il provvedimento dell'esecutivo. Il condizionale è d'obbligo, perché tante auto migreranno verosimilmente verso altri lidi (nautica docet).

Riassumendo: una legge dello Stato regola il collezionismo delle auto d'epoca fissando la storicità a trent'anni. Una norma chiara, discutibile e da correggere, ma precisa. Da qui: la bagarre per mantenere gli status quo (con nuove regole che leggete a pag. 24) e la conseguente “spaccatura” del Paese. Al momento di andare in stampa, i “buoni” dove non si “pagherebbe” (Emilia Romagna, Lombardia, Marche, Piemonte, Toscana, Veneto), i “cattivi” dove forse toccherà impugnare il portafogli (Basilicata, Liguria, Umbria e Sardegna). In mezzo chi applica regole ancora diverse (Calabria e Lazio) e gli indecisi, che creano ulteriore confusione.

Tirando le somme, la situazione dell'Italia “dei cachi” è ai confini del paradosso per non dire del ridicolo, oltre che indecifrabile. Noi di Ruoteclassiche ci siamo candidati per aiutare a mettere a punto una regolamentazione seria. Confermiamo la disponibilità. Ma ribadiamo: occorrono soluzioni semplici e di buon senso, che aiutino gli appassionati e che uniscano e non dividano il Paese; che facciano chiarezza, non caos. Auspichiamo una normativa nazionale, trasparente e ben definita al più presto. Per non sembrare i “soliti idioti”, oltre che la “terra dei cachi”.

David Giudici
@davgiud



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



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



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



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



DA NON PERDERE

64 PEZZI UNICI LABORATORIO INTEGRALE

La Lancia Trevi V6 Bimotore (1984) rimane uno splendido esempio di come trapiantare due propulsori e due cambi nella scocca di una berlina tre volumi.

94 RITROVAMENTI RUGGINE RUGGENTE

Sessanta straordinari “rottami” spuntano dalla campagna francese: appartengono alla stupefacente Collezione Baillon e sono lì, dimenticati, da 50 anni.

46 TEST A TEST IO SONO LEGGENDA

Abbiamo riportato in pista, a Monza, due “cattivissime” Alfa Romeo Giulia Sprint GTA del 1965; una in versione stradale e una preparata per il Gruppo 2.

IL MONDO DI RUOTECCLASSICHE

ARRIVANO IN EDICOLA “I CAPOLAVORI DELLO STILE”



IL PRIMO CARROZZIERE

In edicola, allegato a questo numero della rivista, la prima uscita - Bertone - della nuova collana in tre volumi “I capolavori dello stile”, dedicata ai grandi carrozzieri italiani.



IN ALLEGATO A MARZO

Il secondo volume della collana, allegato a Ruoteclassiche di marzo, ripercorrerà la storia e l'avventura imprenditoriale della Pininfarina, dagli anni Trenta a oggi.



DIGITAL EDITION

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

A AUTOMOBILI

REGINE DEL PASSATO

34 Lotus **Esprit S4S**

IMPRESSIONI

40 Lotus **Esprit S4S** 1996

78 Fiat **509 A Spider** 1928

LA STORIA

42 Lotus **Esprit** 1975-2004

TEST A TEST

46 Alfa Romeo **Giulia Sprint GTA** (1965)
Giulia Sprint GTA Gr. 2 (1965)

PROTAGONISTE

56 BMW **2800 CS** 1968-71

GUIDA ALL'ACQUISTO

62 BMW **2800 CS** 1968-71

PEZZI UNICI

64 Lancia **Trevi VX Bimotore** 1984

YOUNGTIMER

70 Mercedes **500 E** 1990-95

CLASSICHE DOMANI

178 Porsche **Cayman GTS**

S STORIA E COSTUME T TUTTOCLASSICO

GRANDI EVENTI

88 Winter Marathon

RITROVAMENTI

94 Collezione Baillon

SPECIALISTI

100 Corrado e Guido Patella

PROTAGONISTI

106 Vittorio Jano

VEICOLI FERROVIARI

84 Fiat **509 A** 1926

RUOTINE CLASSICHE

110 Le Alfa Romeo di Marco Rigoni

FAI DA TE

116 Restauro fanali

VENDITE ALL'ASTA

118 Phoenix, Scottsdale e Las Vegas



56



100



88

M MERCATO

IL POLSO DEL MERCATO

131 La più amata dagli italiani

QUOTAZIONI

132 Dieci gradi di valore

153 I prezzi dei veicoli industriali e commerciali

154 I prezzi delle auto americane

VENDO&COMPRO

156 Un ponte fra la domanda e l'offerta



R RUBRICHE

5 Editoriale Le auto ventenni nella "terra dei cachi"

8 Flashback Fotogrammi di Dolce vita

10 Fatti e persone

110 anni dell'Ac, Milano Autoclassica, "Bollopoly" - Esenzione dal bollo e Regioni, Libri, Motoring Art - Tommaso De Falco

30 Posta

124 Ci vediamo al club

125 Appuntamenti con le storiche, Calendari Csa



Periodico mensile
Febbraio 2015

DIRETTORE RESPONSABILE

David Giudici

ART DIRECTOR

Stefano Tosi

REDAZIONE

Fulvio Zucco (caporedattore)
Fabrizio Greggio (caposervizio)
Dario Tonani

IMPAGINAZIONE

Paolo Pedrozzi, Barbara Bossi

SEGRETARIA DI REDAZIONE

Maria Teresa Tricarico

COLLEZIONE QUATTORRUOTE

Federico Robutti

HANNO COLLABORATO

Matteo Albertini, Alessandro Barteletti, Massimo Condolo, Marco Di Pietro, Giuseppe Frustaci, Corrado Lopresto, Flavio Manzoni, Paolo Mazzetti, Gilberto Milano, Maurizio Schifano, Alvise-Marco Seno, Giuseppe Valerio

FOTOGRAFIE

Archivio de Adamich, Archivio Quattroruote, Archivio RuoteClassiche, Giuseppe Barone, Alessandro Barteletti, Alessandro Bianchi, Paolo Carlini, Centro Storico Fiat, Massimo Condolo, Mondadori Portfolio, Maurizio Schifano, Massimiliano Serra, Daniele Tenconi

Coperina: Alessandro Barteletti

DISEGNI

Archivio Quattroruote, Archivio RuoteClassiche, Stefano Tartarotti

In questo numero la pubblicità non supera il 45%

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

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

E-mail: responsabledati@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

tel. +39 02 82472487

UFFICIO STAMPA

Elisabetta Prodocimi

ufficiostampa@edidomus.it

tel. +39 388 3548515

Via Gianni Mazzocchi 1/3

20089 Rozzano (Milano)

Telefono 02 824721

Fax 02 57500416

redazione@ruoteclassiche.it

www.edidomus.it

Editoriale Domus pubblica anche:

Autopro, Domus, Due Ruote,

Meridiani, Meridiani Montagne,

Quattroruote, Top Gear,

Tuttotrasporti, X Off Road.

DIREZIONE PUBBLICITÀ

Massimo Bergia Zina

RESPONSABILE DI TESTATA

Marco Niero

Segreteria Pubblicità

pubblicita@edidomus.it

tel. 02 82472253, fax 02 82472385

AGENTI PER L'ITALIA

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

Liguria: Comunicare di Alessandro Monti, Via M. Polo, 10/6 - 16136 Genova, monticomunicare@libero.it, tel. 010 218783.

Veneto, Friuli V.G. e Trentino Alto Adige: Studio 71 sas di Zappalò 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 544145 fax 051 7456932.

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

Sardegna: Giampiero Apeddu, via S. Annunziata, 28 09126 Cagliari, tel. 070 43491.

Per le restanti regioni contattare: tel. 02 82472253

AGENZIA GENERALE PER L'ESTERO:

Link Media s.r.l. Tel. 02 34954464 e-mail: valeria@link-media.com - 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: uabbonamenti@edidomus.it Abbonamento annuale (12 numeri): € 48,90 (+3,90 contributo spese spedizione).

Modalità di pagamento: Carta di credito (American Express, CartaSi, Diners, Visa) Assegno non trasferibile intestato a Editoriale Domus SpA

Versamento sul c/c postale n. 5595202 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

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 33054, 1000000002749, Swift Code BCITITMM.

UFFICIO VENDITE ITALIA

ufvendite@edidomus.it

tel. 02 57316431 - fax 02 57316421

Unnumero: € 5,20 - Fascicoli arretrati: € 7,50.

Modalità di pagamento:

Contrassegno (contributo spese di spedizione € 1,95)

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

Versamento sul c/c postale n. 668202 intestato a Editoriale Domus SpA, via G. Mazzocchi 1/3

20089 Rozzano (MI), indicando sulla causale i numeri di RUOTECLASSICHE desiderati.

Si prega di accertarsi sempre della effettiva disponibilità delle copie.

FOREIGN SALES DEPT.

sales@edidomus.it

tel. +39-02 82472529 - fax +39-02 82472590

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 33054,

1000000002749, Swift Code BCITITMM.

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

abbonamenti e vendite è completamente gestito da

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

responsabile del trattamento dei dati. Titolare del

trattamento è Editoriale Domus SpA, domiciliata in

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

Tel. 02 824721. Gli interessati possono esercitare i diritti

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

protezione dei dati personali telefonando allo 02

82472459. E-mail: responsabledati@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 Pistoletto (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 ANITA EKBERG



Fotogrammi di Dolce vita

Il freddo, la fontana e poi quell'invito a cui non si poteva proprio dire di no...



PIERLUIGI PRATURLON/REPORTERS ASSOCIATI & ARCHIVIMONDADORI PORTFOLIO



M

arcello, come here. Hurry up! Come resistere all'invito più esplosivo e seducente della storia del cinema? Anche perché proviene dalle labbra di una donna che, già sex

symbol allora, ha incarnato l'icona di un'epoca e di un certo stile di vita, "La dolce vita" appunto. Anita Ekberg (29/09/1931 - 11/01/2015) quella scena alla Fontana di Trevi l'aveva provata e riprovata per ore, mentre Marcello Mastroianni batteva i denti dal freddo (si girò d'inverno) e fu costretto addirittura a indossare una muta sotto giacca e cravatta e - pare - a scolarci anche una bottiglia di vodka per difendersi dal gelo. Anita no, in quanto svedese (di Malmö), ai rigori dell'inverno romano poteva resistere senza grossi patemi. Anche perché quella scena lei l'aveva già provata d'estate, dal vero, molto tempo prima, dopo una serata galante.

Era in compagnia di Pierluigi Praturlon (autore della foto grande), uno dei primi fotoreporter a lavorare in via Veneto, diventato poi illustre ritrattista personale di star come Kim Novak, Audrey Hepburn, Frank Sinatra: stavano rientrando in città dopo aver cenato in un locale alla moda dei Castelli Romani. E Praturlon fermò cavallerescamente la macchina accanto alla Fontana di Trevi perché la signora Ekberg aveva un piccolo graffio al piede che avrebbe voluto rinfrescare con l'acqua di uno dei suoi zampilli. Ma la giunonica valchiria non si limitò a dare refrigerio al piede ferito e si avventurò nella vasca, mentre l'estasiato fotografo si affrettava a far manovra con la vettura per illuminare la scena alla luce dei fari e immortalare con la sua inseparabile Leica il "bagno di mezzanotte". Da lì, la pubblicazione degli scatti sul rotocalco "Tempo Illustrato", che - casi della vita - finì tra le mani di Fellini, fulminando la sua fervida immaginazione... Automobilisticamente parlando, però, un dubbio ci attanaglia: perché Marcello Rubini (alias Mastroianni), cinico e disincanato giornalista romano con l'ambizione di diventare scrittore, guida una Triumph TR3 A anziché un'auto italiana? Magari anche lei un'icona di stile, come una fiammante Giulietta Spider...

Dario Tonani

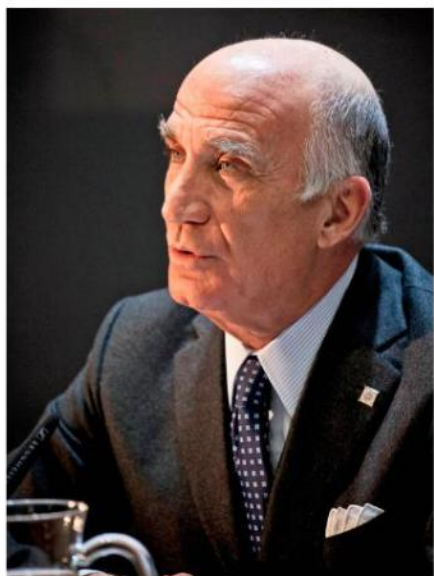
La bionda e le sue macchine

Come tutte le star dell'epoca, anche la Ekberg fu spesso ritratta accanto a splendide auto: dall'alto, con una Jaguar XK, una Lancia Flaminia Convertibile e la Triumph TR3 A de "La dolce vita" (1960).

ACI 1905-2015

110 anni a fianco degli automobilisti

Ripercorsa in un convegno, a Torino, la storia pluricentenaria dell'ente, che oggi conta 4000 punti di servizio a cui si rivolgono circa 30 milioni di italiani, in pratica 1 su 2



110°
ANNIVERSARIO
1905-2015



Sono trascorsi 110 anni da quando nove gentiluomini membri degli AC di Torino, Firenze, Milano, Genova e Padova diedero vita all'Automobile Club d'Italia, la più antica istituzione nazionale nel settore della mobilità.

I soci fondatori rappresentavano l'élite di allora, uomini di grandi visioni, illuminati imprenditori, quasi tutti di sangue blu: cavalier Giovanni Agnelli, marchese Alfonso Ferrero de Gubernatis, avvocato Cesare Goria Gatti, conte Edoardo Corinaldi, commendator Alberto Rignano,

marchese Carlo Benedetto Ginori Lisci, marchese Camillo Meli Lupi di Soragna, cavalier Augusto Massoni, ingegner Cesare Gamba. A loro il compito di "immaginare" il futuro dei servizi per chi avrebbe fruito negli anni del nuovo mezzo di trasporto che proprio in quell'epoca si stava affacciando sulla scena: l'automobile. Già nel 1905, alla vigilia cioè delle prime grandi corse (come la Targa Florio, al suo esordio nel 1906, e la Coppa d'Oro di regolarità), fu costituita la Commissione Sportiva, di cui fu nominato presi-

40 CANDELINE PER MERCEDES-BENZ ITALIA

dente il marchese Camillo di Soragna, che aveva il compito di regolamentare lo sport automobilistico e approvare le norme degli eventi agonistici. Del 1906 è anche la nascita della prima scuola guida, mentre l'anno successivo l'Acì sollecitò misure normative per disciplinare la circolazione stradale e l'uso del clacson. Nel 1909 arrivò la prima vibrante protesta contro le tasse troppo alte che gravavano sui veicoli, che portò l'ente a sospendere l'attività del Corpo Nazionale Volontari Automobilisti, incaricato di prestare soccorso alle popolazioni colpite da disastri e calamità naturali; il governo fu costretto a una seppur temporanea retromarcia e i Volontari Automobilisti tornarono in servizio, dando il loro prezioso supporto anche nel corso della guerra che sarebbe scoppiata da lì a poco.

Nel 1923 l'Acì fornì un contributo determinante alla stesura del primo Codice della Strada, e fu proprio grazie al suo suggerimento che venne stabilita la circolazione sulla destra delle carreggiate. Nel 1950, durante la Conferenza del Traffico e della Circolazione organizzata dall'Acì e tenutasi a Stresa, 250 esperti di mobilità discussero del problema della ricostruzione della rete stradale, pesantemente segnata dalla seconda guerra mondiale, ma anche di etilismo come causa di incidenti stradali e dell'opportunità di misurare il tasso alcolemico dei conducenti.

I temi in discussione furono però molti altri - dai piani regolatori del traffico agli spazi per la sosta e alla larghezza minima delle strade - alcuni dei quali sarebbero tornati d'attualità in anni ben più recenti, come per esempio l'educazione stradale obbligatoria nelle scuole, introdotta a cavallo del 2000. Cinque anni più tardi, nel 1955, entrò in funzione il Soccorso Stradale Acì, probabilmente il servizio più noto e apprezzato dagli automobilisti italiani, che in 60 anni di storia ha effettuato milioni di interventi sull'intera rete viaria nazionale e i cui lavoratori sono stati insigniti nel 1989 del titolo di "buoni Samaritani" da papa Giovanni Paolo II.

Centodieci anni fa, all'epoca della sua costituzione, Acì doveva "vegliare" su un parco circolante di 2229 veicoli, con un'incidenza di sinistri di 108 auto coinvolte ogni 1000 che circolavano; oggi i mezzi sulle nostre strade sono oltre 37 milioni e gli incidenti riguardano meno di 5 veicoli su 1000. Numeri che raccontano più di qualsiasi discorso quanto l'Automobile Club abbia inciso in questi 110 anni sullo sviluppo non solo motoristico del nostro Paese. E che sono stati ricordati dal presidente Angelo Sticchi Damiani (foto a sinistra) nel corso del convegno "L'Acì e la storia dell'auto in Italia", tenutosi il 24 gennaio a Torino, proprio dove l'ente pubblico era nato, grazie alla lungimiranza di nove gentiluomini con la passione per le automobili.



Mercedes-Benz Italia taglia il traguardo dei quarant'anni. L'avventura della Stella a tre punte nel nostro Paese comincia in realtà nel 1973, il 18 aprile, quando il marchio tedesco inaugura a Roma la filiale italiana, dedicata all'inizio esclusivamente alla vendita di veicoli commerciali e industriali. Nel 1982 la decisione di riunire in un'unica organizzazione anche la commercializzazione del settore auto porta immediatamente risultati significativi: il decennio si chiude con oltre 35.100 vetture vendute, quasi il triplo di quelle consegnate nel 1980; dato che nel 2007 tocca la cifra record di 77.700 immatricolazioni e viene affiancato dalla definitiva consacrazione del marchio Smart; a conclusione dei suoi primi quarant'anni, Mercedes arriva a vendere complessivamente 1,5 milioni di vetture. Numeri straordinari, che non esauriscono però il senso e le dimensioni dell'avventura italiana; prova a delinearli il volume "AutoRitratto", realizzato proprio in occasione dei quarant'anni della filiale, un'opera di 192 pagine riccamente illustrata che sottolinea come l'industria automobilistica, e Mercedes più di altri, abbia colto i mutamenti sociali e lo sviluppo



economico di un Paese offrendo prodotti e soluzioni di mobilità in sintonia con la sua cultura, le sue esigenze e le sue aspettative. E nell'occasione dell'importante traguardo cambia anche il vertice della struttura: alla presidenza arriva Roland Schell, 51 anni, tedesco di Rastatt, entrato nel gruppo nel 1993 e dal 2011 direttore generale di Mercedes-Benz Cars Italia.

Col Papa buono

Giovanni XXIII benedice la Mercedes-Benz 300 d, "papamobile" automatica e decapottabile del 1960. In alto a sinistra, il nuovo presidente di Mercedes-Benz Italia, Roland Schell. Qui sotto, il volume celebrativo "AutoRitratto".





AL LINGOTTO DI TORINO

En plein di anniversari ad Autotoretrò

Al via dal 13 al 15 febbraio, a Lingotto Fiere di Torino, l'edizione numero 33 di Autotoretrò, importante kermesse dedicata al mondo dell'auto d'epoca, che andrà in scena in concomitanza anche quest'anno con Automotoracing, evento rivolto al tuning e alle vetture da corsa, in programma all'Oval. Leitmotiv della fiera sarà la straordinaria infilata di anniversari che coinvolgeranno diverse icone dell'automobile: dai sessant'anni della Citroën DS e della Fiat 600, vettura simbolo del boom economico e della motorizzazione di massa, ai novanta dalla nascita del marchio Moretti (in programma ci sarà un International Moretti Day a cura di un club svizzero); dal centenario del nome Alfa Romeo, nato con l'acquisizione della società da parte di Nicola Romeo nel 1915, ai sessant'anni della Giulietta berlina,

presentata per la prima volta al Salone dell'Automobile di Torino nel 1955, e della Spider. Ma saranno anche i sessant'anni dell'Autobianchi e i trenta di uno dei suoi modelli commercialmente di maggior successo, la Y10, ultima vettura prodotta dal costruttore milanese accorpato nel gruppo Fiat. Grazie alla collaborazione delle Forze Armate saranno diverse anche le occasioni per celebrare il centenario della prima guerra mondiale. Nei giorni di fiera cadrà anche San Valentino, per cui gli organizzatori di Bea e GL Events Italia-Lingotto Fiere hanno pensato di coinvolgere con iniziative ad hoc le coppie di innamorati, che potranno farsi immortalare accanto alle auto in esposizione per poi condividere il proprio scatto sui canali social di Autotoretrò e Automotoracing.

AL MUSEO NAZIONALE DELL'AUTOMOBILE

Nove Zagato per 95 anni di storia

È stata inaugurata il 12 dicembre, al Museo Nazionale dell'Automobile Gianni Agnelli di Torino, la mostra antologica "Zagato: Collectibles and Design since 1919" che intende chiudere le celebrazioni per i 95 anni dello storico carrozziere milanese, che ricorrevano nel 2014. Nove le vetture esposte, accuratamente selezionate per rappresentare le più prestigiose collaborazioni di Zagato

con i maggiori costruttori dal 1919 a oggi e per celebrare l'atelier, le corse e il design del marchio della Zeta. Cinque di queste sono d'epoca e abbracciano un arco temporale che va dalla metà degli anni 30 alle soglie degli anni 90: Alfa Romeo 6C 1500 GS Testa Fissa Zagato (1934), Lancia Aprilia Sport Zagato (1937), Maserati A6G/54 Zagato (1954), il prototipo Lancia Flavia

Super Sport Zagato (1967) e Alfa Romeo SZ (1989). Quattro invece sono di produzione moderna e rendono omaggio a modelli iconici e marchi prestigiosi: Fiat 500 Coupé Zagato (2011), BMW Coupé Zagato (2012), Aston Martin Virage Shooting Brake (2014) e Alfa Romeo TZ3 Stradale (2011). La mostra rimarrà aperta fino al 15 marzo.

SALVAROLA TERME (MO)

Stile ed eleganza nel nome di Touring

Molto di più del classico evento dedicato alle belle auto e alla loro valutazione da parte di una giuria di esperti. Torna, nel weekend del 14-15 marzo, il Concours d'Élégance Trofeo Salvarola Terme, giunto quest'anno alla sua 16ª edizione. L'evento, organizzato in collaborazione con i musei Ferrari di Maranello e di Modena, si ripropone di abbinare alla tradizionale gara di seduzione tra splendide vetture suddivise per classi la riscoperta di luoghi, profumi e sapori del territorio (i borghi del Modenese) e avrà come "special guest" del 2015 il Registro Internazionale Touring Superleggera. L'evento comincerà la mattina del sabato, quando la carovana delle auto in concorso muoverà dall'Hotel Terme Salvarola alla volta di Maranello, per un tour al Museo Ferrari, e quindi raggiungerà Fiorano Modenese, per una visita alla stabilimento della Ceramica Florim, e Modena, per una tappa al Museo casa Enzo Ferrari. Qui una giuria popolare eleggerà la vettura più affascinante della giornata di sabato. A seguire, le macchine saranno esposte in piazza Garibaldi a Sassuolo per essere ammirate dal pubblico, mentre gli equipaggi potranno visitare il Palazzo Ducale, residenza estiva degli Este e capolavoro barocco. L'appuntamento clou con le giurie sarà la domenica, dalle 10 alle 12.30 a Salvarola Terme. Tra i gioielli del design automobilistico in concorso meritano una menzione una Ferrari 166 barchetta, una Ferrari 212 Inter, un'Aston Martin DB4 e l'Alfa Romeo 6C in tre versioni: 2300 Cabriolet, 2500 Cabriolet Touring e 2500 Villa d'Este.





VENDITE A TRATTATIVA PRIVATA PRESSO LA KIDSTON SA



Sopra 1955 ALFA ROMEO 1900 SUPER SPRINT ZAGATO (ex-Mille Miglia)

PORTFOLIO CLIENTI

- 1955 Mercedes-Benz 300SL 'Ali di Gabbiano' (conservata)
- 1955 Mercedes-Benz 300SL 'Ali di Gabbiano' (vincitrice di vari concorsi)
- 1962 Ferrari 400 Superamerica Coupe Aerodinamico (ex-Salone di Ginevra)
- 1985 Porsche 962 (due arrivi sul podio alla 24 Ore di Daytona)
- 1989 Porsche 911 Speedster
- 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

KIDSTON S.A. 7 AVENUE PICTET DE ROCHEMONT, 1207 GINEVRA, SVIZZERA TEL+41 22 740 1939, FAX+41 22 740 1945, WWW.KIDSTON.COM

DAL 20 AL 22 MARZO

Per un weekend Milano capitale (dell'auto storica)



Conto alla rovescia per l'apertura di Milano Autoclassica, prestigioso salone internazionale dedicato alle storiche, in programma nel capoluogo lombardo dal 20 al 22 marzo. Numerosissimi i motivi d'interesse di questa quarta edizione, collocata temporalmente in un periodo strategico per le Case automobilistiche, a due sole settimane dal Salone di Ginevra. Cuore pulsante dell'evento, il cui obiettivo per il 2015 è quello di superare i 50.000 visitatori, sarà il

suo parterre internazionale: marchi automobilistici, Case d'asta, musei, commercianti italiani ed esteri, restauratori e una ricca sezione interamente dedicata al mondo degli accessori e dei ricambi gestita da Marcello Eventi. Nel 2015 ricorrono poi due imperdibili anniversari tondi, che saranno ovviamente celebrati come meritano: gli ottant'anni di Jaguar e i quaranta della mitica Citroën DS, icona dello stile francese. Sabato 21, alle ore 15, è in programma un forum dedicato all'analisi dell'evoluzione tecnica della Formula 1 negli ultimi 60 anni, a cui parteciperanno grandi nomi del mondo delle competizioni e del giornalismo sportivo. Confermata anche per questa edizione la presenza del Classic Circuit, sul quale si svolgeranno competizioni, sfilate e test drive al ritmo di una ventina al giorno. Novità e ultim'ora su www.ruoteclassiche.it e www.milanoautoclassica.com

LE MACCHINE COL "5"

1955

- Alfa Romeo Giulietta
- Alfa Romeo Giulietta Spider
- Alpine A106
- Citroën DS
- Fiat 600
- Glas Goggomobil
- Jaguar 2.4 Litre
- Lancia Aurelia B24
- Mercedes-Benz 190 SL
- MG A
- Peugeot 403
- Rolls Royce Silver Cloud
- Simca Vedette
- Sunbeam Rapier
- Triumph TR3
- Volkswagen Karmann Ghia



1965

- Alfa Romeo Giulia GTA
- Audi 72
- BMW 2000 C-CS
- Bristol 409
- Fiat 850 Coupé e Spider
- Honda S600
- Innocenti Mini Minor
- Lancia Fulvia Coupé
- 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
- Renault 16
- Rolls Royce Silver Shadow
- Shelby Mustang



Milano vintage

La kermesse milanese è giunta quest'anno alla sua quarta edizione e punta, con orgoglio, alle 50.000 presenze. Qui sopra, il patron Andrea Martini.

↓ #RUOTECCLASSICHEANNIVERSARY

LA SCELTA CON IL "MI PIACE"

In occasione di Milano Autoclassica prende vita l'iniziativa #RuoteclassicheAnniversary. Già dai giorni scorsi chi ci frequenta su Facebook avrà notato che nella pagina della rivista (www.facebook.com/RuoteclassicheIT) abbiamo cominciato a postare una serie di foto di modelli che celebreranno un anniversario tondo nel corso del 2015 (li potete trovare nella tabella che riportiamo qui a fianco). L'intento è indurre i nostri lettori a scegliere per ogni decennio dal 1955 al 1985 (soglia perché un veicolo diventi storico a tutti gli

effetti), l'auto più bella o quella che ricordano con maggior affetto o nostalgia. Fino al 22 febbraio si potrà esprimere la propria preferenza apponendo un semplice "Mi piace" sotto l'auto prescelta; quelle - una decina - che ne avranno raccolti di più saranno esposte e potranno essere ammirate dal vero a Milano Autoclassica.



1975

- Autobianchi A112 Abarth (70 HP)
- BMW Serie 3
- Ferrari 308 GTB
- Fiat 128 3P
- Jaguar XJS - XJ6-XJ12 Coupé
- Lancia Beta Montecarlo
- Lotus Esprit
- Peugeot 604
- Porsche 924
- Renault 20



- Rolls Royce Camargue
- Simca 1307-1308
- Volkswagen Polo

1985

- Alfa Romeo 75
- Autobianchi Y10
- Fiat Uno Turbo
- Fiat Croma
- Ford RS 200
- Ford Scorpio
- Lamborghini LM 002
- Peugeot 309
- Porsche 944 Turbo
- Saab 9000
- Volkswagen Golf GTI 16V
- Volvo 740-760 SW



SALON RETRO MOBILE

IL PASSATO
HA SEMPRE UN FUTURO

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



40
EDIZIONE

un'associazione
comeposium

WWW.RETROMOBILE.COM

CASA D'ASTE ARTCURIAL
6 febbraio 2015



AUTOMOBILI DEL MARE
CANTIERE NAVALE
SAN MARCO 1953-1975
Gérald Guétat
Giorgio Nada Editore
Uscita prevista: primavera
Formato 28 x 30 cm
Pag. 208 - Euro 60,00

La velocità secondo San Marco

Storia, successi sportivi e motoscafi del celebre cantiere milanese

Mai titolo fu più azzeccato per un volume che intreccia la storia di un grande cantiere navale - il San Marco di Milano, attivo dal 1953 al 1975 - con quello dei più prestigiosi marchi automobilistici. San Marco è stato, infatti, l'unico cantiere a utilizzare per le sue barche da competizione (ma anche per quelle di normale produzione) motori di derivazione automobilistica costruiti dai più celebri marchi italiani dell'epoca: dalla Ferrari alla Maserati, dall'Alfa Romeo alla Lancia, dalla Fiat all'Abarth. Scelta questa che si dimostrò vincente, perché portò a una straordinaria serie di successi sportivi nelle corse più prestigiose, ma anche a più di trentarecord mondiali di velocità. Tanto che molte imbarcazioni

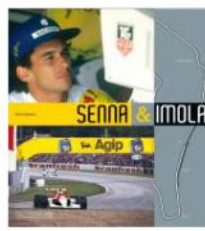
della gamma, tutti motoscafi veloci, in legno di particolare pregio, dalle linee eleganti e dai dettagli esclusivi, finirono per essere identificati con nomi che richiamavano direttamente le automobili più note e apprezzate all'epoca: "600 del Mare", "Giulietta del Mare" o anche solo "Appia". Al pari di un carrozziere di fama o di uno stilista, il fondatore del cantiere, Oscar Scarpa, costruì per oltre vent'anni, assieme al figlio Sandro, circa 600 barche esclusive, che seppero distinguersi per caratteristiche tecniche ed estetiche uniche. Il volume, con testo bilingue italiano-inglese, è arricchito da centinaia d'immagini d'archivio, nella stragrande maggioranza inedite, e da una cronologia dei vari record.

TUTTI I LIBRI DA NON PERDERE

DALLE PERFORMANCE DI **AYRTON SENNA** A **IMOLA** AI MEZZI DELLA "BENEMERITA"



VEICOLI DEI CARABINIERI
Due secoli di veicoli della "Benemerita"; la storia dell'Arma dal cavallo all'automobile. Con immagini d'epoca provenienti dagli archivi di Roma dei Carabinieri.
Giuseppe Thellung
Giorgio Nada Editore
Pag. 256 - Euro 48,00



SENNA & IMOLA UNA STORIA NELLA STORIA
Il brasiliano corse a Imola dall'84 al '94, vincendo tre volte. Primo volume di una collana nata in collaborazione con l'autodromo.
Mario Donini
Giorgio Nada Editore
Pag. 112 - Euro 25,00

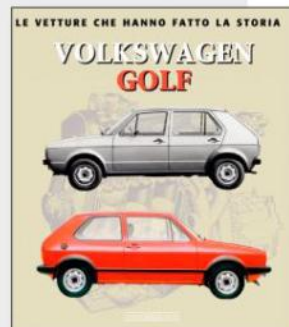


FIAT 132 E ARGENTA 1972-1986
La genesi, la storia e la tecnica di due modelli simbolo di casa Fiat a cavallo degli anni Settanta-Ottanta.
Alessandro Sanna - Il Cammello - Pag. 76 - Euro 19,99

FRESCA QUARANTENNE

La prima Golf

Lo Volkswagen Golf ha doppiato nel 2014 il traguardo delle quaranta primavere. In qualche modo celebrativo dell'anniversario, arriva dalla Giorgio Nada Editore un volume della



collana "Le vetture che hanno fatto la storia" proprio dedicato al longevo modello tedesco. Il volume si sofferma sulla prima serie, comprese le varianti Van, Caddy, Rabbit, Cabriolet, fino alla Golf Citi sudafricana, della quale è cessata la produzione pochi anni fa. Lo schema dell'opera è quello tradizionale della collana, con materiale iconografico d'epoca e organizzazione dei capitoli in base ai vari modelli. In coda una sintetica guida al restauro e ai punti critici della vettura.

VOLKSWAGEN GOLF

Marco Batazzi
Giorgio Nada Editore
Formato 24,3 x 27 cm, broccura con alette
Pag. 116 - Euro 25,00





Usato FirstHand, da oggi anche con 4 anni di supergaranzia.

Cerca su usato.firsthand.it e nelle Concessionarie le vetture con il sigillo 4 anni:
solo a febbraio il migliore usato ha 4 anni di supergaranzia inclusa nel prezzo*.

Dal 13 al 15 febbraio anche al salone Automotoretrò - Lingotto Fiere Torino.

Mercedes-Benz
FirstHand



Mercedes-Benz
The best or nothing.

* Offerta valida esclusivamente per vetture Young Used. Modelli Mercedes-Benz con un massimo di 2 anni e 60.000 chilometri, per contratti sottoscritti entro il 28 febbraio 2015. Per maggiori informazioni, modalità ed eventuali esclusioni della garanzia FirstHand, chiama l'800 77 44 11 o vai su www.firsthand.it



MAX
DE
DEL
GRA
EST
QUO
ISS

TERRE di CANOSSA

International Classic Cars Challenge 

Con il Patrocinio del Senato della Repubblica



16-19 Aprile 2015

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



FLAVIO MANZONI

Architetto, inizia giovanissimo a ideare automobili. Oggi dirige il design Ferrari.

Il dovere di osare



QUANDO SFOGLIO le immagini dei più recenti Saloni dell'auto, come quello di Detroit appena terminato, non posso che pormi una domanda: dov'è finito il coraggio di uscire dagli schemi? Molte fra le vetture esposte, concept car comprese, sembrano più disegnate in ossequio alle mode o a un leitmotiv imperante, che progettate muovendo da un reale desiderio di innovazione. Talvolta si scambia per "creatività" o tensione verso il futuro l'applicazione pedissequa di stilemi tecnologici, come i led onnipresenti o alcune soluzioni aerodinamiche più o meno necessarie, senza chiedersi cosa significhi davvero rovesciare i codici espressivi delle quattro ruote.

In questo senso, il mio pensiero corre spontaneamente ad alcuni capolavori del passato, specialmente degli anni Settanta, un'epoca in cui ero bambino, che ha marcato il mio immaginario e oggi è universalmente riconosciuta quale decennio di grande sperimentazione. Quando ripenso a certe creazioni di Bertone, per esempio, mi emoziono come fossi di fronte a un'auto fresca di presentazione, perché non hanno perso un grammo della loro carica dirompente. Basti citare la Stratos Zero del 1970: è impressionante come Marcello Gandini abbia saputo trasformare il concetto di coupé sportiva in una vera e propria opera d'arte astratta, con una morfologia giocata su effetti di specularità, in cui tutti gli elementi perdono ogni riferimento automobilistico per di-

ventare puro segno. Un gioco di inusuali tagli grafici che si esprime con la purezza e la libertà di una scultura moderna. E che dire di un prototipo come la Lamborghini Bravo del 1974? È difficile integrare nell'automobile dettagli formali provenienti da altri ambiti, ma qui la scomposi-

zione dell'involucro in due gusci contrapposti e le prese d'aria laterali rettangolari non possono non evocare il disegno industriale e le avanguardie architettoniche dello stesso periodo. La costruzione dei volumi devia dalle convenzioni e punta decisamente su trattamenti che ricordano le facciate di certi edifici di Mario Botta, con un gioco di luci e ombre e un effetto di "sottrazione" del materiale che stupisce e affascina.

Anche sulle vetture di produzione, però, un tempo si osava di più: celeberrimo è l'esempio della Citroën DS, rivoluzionaria senza inciampi grazie alla maestria di Flaminio Bertoni nel gestire i suoi aspetti più innovativi e critici, come la coda molto bassa o l'andamento della linea di cintura. E perfino la prima Renault Twingo mi ha sempre suggerito il senso dell'andare contro le regole: nessuna nostalgia, niente legami con la produzione del tempo, tante ispirazioni allegramente riprese dagli oggetti di design. Naturalmente risultati di questo profilo non sono

legati solo al genio dei grandi designer, ma anche alla lungimiranza e alla direzione illuminata delle Case. Tutti, infatti, presentano un "coefficiente di rischio" elevato, tutti riflettono un'apertura a interessi esterni all'automobile, nessuno indugia in citazioni retrò. Ecco, per molti versi è così che bisognerebbe tornare a progettare. La vera lezione che possiamo imparare dal passato è ricominciare a guardare al futuro. **R**



Scultura moderna

Il prototipo della Stratos disegnato da Marcello Gandini per Bertone nel 1970: è uno dei più fulgidi esempi di coraggio creativo, in cui il concetto di coupé sportiva è trasfigurato in opera d'arte astratta.

RUOTECLASSICHE

DIGITAL EDITION 



Prova subito la nuova
App di Ruoteclassiche



ruoteclassiche.it/digitaledition

CORRADO LOPRESTO

Italico ingegno

Raccoglie solo "pezzi unici" italiani, vincendo concorsi in tutto il mondo.



PEBBLE BEACH 2014: presento al concorso, nella classe delle vetture conservate del dopoguerra, l'Alfa Romeo 1900 SSZ: auto immacolata, rimasta per gli ultimi cinquant'anni in un garage a Genzano, vicino a Roma. La ritiro il 12/12/2012 alle 12.12. Vorrà dire qualcosa? Chi conosce la cabala mi dirà se sia il caso di giocare il 12 al Lotto... Durante il concorso incontro uno dei pochi italiani che gira il mondo per approfondire il suo sapere. Perché è soprattutto guardandosi intorno e osservando cosa fanno gli altri che si migliora e si cresce. Dino Cognolato è tra questi.

Aver visto migliaia di vetture e concorsi non ha mai alterato la sua umiltà, né frenato la voglia di confrontarsi con gli altri. Cognolato passa accanto alla mia macchina e in dieci minuti mi racconta i suoi "segreti" stilistici e la difficoltà che alla Zagato hanno affrontato all'epoca per realizzarla. Esordisce affermando: "Tutti sostengono che in Zagato realizzavano le auto solo per correre e che proprio per questa ragione erano molto più spartane e facili da costruire rispetto alle ben più blasonate torinesi. Niente di più sbagliato!". E in pochi minuti ecco svelati i "trucchi" del lavoro a suo tempo svolto a Milano e, di conseguenza, le dritte su come smascherare i falsari. Qualche esempio? La funzione del gocciolatoio: serviva, secondo le parole dello stesso Elio Zagato, per applicare il plexiglas curvandolo secondo il raggio della porta, "altrimenti, salendo dritto, sarebbe uscito dalla sagoma" (foto 1). La difficoltà nel rifare le "arie" degli sportelli: passa un ago, ma l'apertura è garantita (foto 2). E ancora: la fiancata più stretta nella parte basse della carrozzeria aveva la funzio-

ne di mantenere il fango e la polvere sollevati dalle ruote sotto la linea di cintura e quindi lontani dai vetri. Risultato: maggiore visibilità e competitività per i gentleman driver degli anni 50. Sempre Elio raccontava di essere particolarmente affascinato dalla forma del cofano e dei para-

fanghi aerodinamici disegnati intorno all'ingombrante motore. Durante la lezione tenuta da Cognolato passano i giudici e mi comunicano che andremo in pedana. Il protocollo vuole che siano selezionate tre vetture da schierare prima del podio. Le posizioni verranno scelte all'ultimo momento, in modo da creare maggiore suspense. Invito Dino a salire a bordo: "Magari ci porti fortuna per conquistare il primo posto" gli dico, "come fece già tuo figlio Roberto nel 2011 con una mia vettura". Durante la cerimonia, dall'auto che mi affianca sulla sinistra si affaccia Jackie Stewart che mi chiede con fare sarcastico: "Quella che penzola, che bandiera è?". Pensando che mi voglia prendere in giro, da buon calabrese perplesso gli rispondo: "La vedrai sventolare sul podio, Jackie". E così è stato: terzo lui e primi noi!

Il bel gesto di Dino di salire su una vettura non restaurata da lui è stato un atto di rara cavalleria in questo mondo in cui la rivalità si respira nell'aria. Un comportamento che ci ha arricchito più della lezione sulla vettura. Non sarebbe l'ora di attribuire un riconoscimento da parte delle più alte istituzioni repubblicane a questo artigiano-imprenditore, maestro nell'addestrare professionalmente, e col suo esempio umano, squadre di uomini che si fanno poi valere nei più grandi concorsi internazionali esportando l'eccellenza italiana nel mondo?

R



L'importanza dei particolari
Dino Cognolato (a sinistra) con Duccio Lopresto, accanto all'Alfa Romeo 1900 SSZ (qui a fianco a Pebble Beach 2014). A destra, il dettaglio del gocciolatoio e dello sportello mostra la cura con cui Elio Zagato ha applicato le sue soluzioni stilistiche.



MOSTRA SU FRANCESCO BARACCA A TRENTO

Quando il Cavallino aveva le ali

Rimarrà aperta fino al 12 aprile, al Museo dell'Aeronautica Gianni Caproni di Trento, la mostra "Nel segno del Cavallino rampante", dedicata all'asso dell'aviazione Francesco Baracca. L'esposizione, nella quale si potranno ammirare velivoli, cimeli, immagini e filmati originali in qualche modo legati al grande aviatore, medaglia d'oro al valor militare durante la guerra del 1915-18, sarà anche l'occasione per ripercorrere l'evoluzione di alcuni grandi marchi industriali italiani, come Ansaldo, Fiat, Ducati e Caproni. Tra i gioielli in esposizione, prestata dal Museo Nicolis di Villafranca di Verona, c'è anche l'Ansaldo 4 CS Torpedo del 1919 con cui Ettore Mayr, rappresentante trentino dell'Ansaldo, mise a segno due importanti risultati: il chilometro lanciato, alla velocità di 119 km/h,

9 in più di quelli promessi dal costruttore, e la vittoria alla Trento-Bondone del 1924. Le vicende che legano il nome di Francesco Baracca e dell'Aeronautica Militare Italiana alla Ferrari sono storia nota, almeno per gli appassionati di motori: si racconta infatti che a regalare a Enzo Ferrari (all'epoca al volante di un'Alfa Romeo) il prezioso emblema del Cavallino rampante che Baracca adottò per i suoi aerei fosse stata, alla morte dell'aviatore, sua madre, la contessa Paulina Biancoli, accompagnandolo con le parole "Ferrari, metta sulle sue macchine il Cavallino rampante del mio figliolo. Le porterà fortuna". Il Cavallino originale era ed è rimasto nero, ma il Drake vi aggiunse il fondo giallo canarino, colore della sua città natale, Modena.

L'asso e l'Ansaldo

Francesco Baracca posa accanto al suo Spad VII, con l'effigie del Cavallino rampante. A destra, l'Ansaldo 4 CS Torpedo del 1919.



DOPO IL RIAVVICINAMENTO CON GLI USA

Aperta la caccia alle auto cubane

L'annuncio del riavvicinamento degli Stati Uniti a Cuba attraverso la decisione di ristabilire nuovi rapporti diplomatici e commerciali è un grosso passo verso il ritorno alla democrazia nell'isola caraibica. Ma molti collezionisti di auto hanno visto in questo gesto anche l'opportunità di poter mettere le mani su un patrimonio di auto storiche americane circolanti a migliaia nelle strade di Cuba. Lo scorso anno il decreto del governo cubano che liberalizzava dopo 52 anni la compravendita di vetture nuove e usate sull'isola ha creato molte aspettative anche se poi si è rivelato un falso allarme, dato che la liberalizzazione riguardava l'acquisto e la vendita solo tra cittadini cubani. Un'ulteriore apertura come quella varata dal presidente Obama ufficializzerebbe però l'apertura della caccia. Le sorprese per i neo cacciatori non saranno tuttavia così piacevoli. È noto che queste macchine (si parla di

60-70 mila auto made in Usa pre '59) sono state l'unico mezzo di trasporto privato sull'isola per tutti questi anni e le loro condizioni, come è facile intuire, sono a dir poco penose, con meccaniche spesso improponibili (i vecchi 8 cilindri americani a benzina sono stati quasi tutti sostituiti con motori diesel più economici, espantati dalle utilitarie importate da Paesi amici). Riparate alla meglio per poter sopravvivere alle insidie del tempo e alle condizioni delle strade locali, piene di buche, queste auto sono spesso attraenti fuori ma inguardabili dentro. Tuttavia qualche pezzo è stato conservato in condizioni abbastanza originali e potrebbe far gola a qualcuno. Sempre che sia disposto a sborsare per un'auto ridotta in quel modo almeno il doppio della quotazione di un modello identico, per di più in ottime condizioni, acquistabile sul mercato Usa. Qualche esempio? Basta visitare il sito www.revolico.com

G.M.





BERGAMO HISTORIC GRAN PRIX

Sotto le Mura sarà l'edizione numero 10

Sarà all'insegna degli anniversari tonfi il Bergamo Historic Gran Prix - Circuito delle Mura 2015, in programma il 31 maggio sull'unico circuito medievale del mondo. Sarà infatti il decennale della manifestazione e ricorrerà l'ottantesimo anniversario della storica vittoria di Tazio Nuvolari sull'Alfa Romeo P3, il 19 maggio del 1935, durante l'unica edizione disputata del Gran Premio di Bergamo. In gara settanta selezionatissimi bolidi dagli anni Venti-Trenta a metà anni Settanta (Formula 1, Formula Junior, vetture Sport dei marchi più prestigiosi), che si cimenteranno lungo il celebre Circuito delle Mura, lungo 2920 metri, da percorrere in senso orario, su quattro manche (due al mattino e due al pomeriggio). Di grandissimo pregio il parco delle partecipanti,

che vedrà schierate, oltre all'Alfa Romeo 8C ex Tazio Nuvolari (1935), due Amilcar degli anni Venti, una rarissima Diatto G.P. del 1922 e una Delahaye G.P. del 1935. Avvicinandoci ai giorni nostri, spicca poi la presenza di alcune monoposto di F1 - l'unica Lancia-Marino (1959), la Cooper T86B 12C ex Vic Elford, la Cooper-Maserati ex Lorenzo Bandini (1959), la Cooper-Bristol ex Herbert Fraser (1952) - di diverse Formula Junior (Moroni, Moretti Branca, Wainer) e della stupenda F.3 Lotus 41 ex Jurg Dubler. Tra le GTS si annuncia la partecipazione di almeno una Ferrari Testa Rossa (1959) e delle Porsche 935 Vaillant ex Willi Rabl e 934 Jagermeister. Come ogni anno, terminate le manche delle auto sarà la volta delle moto. Presenti anche il 9 volte iridato Carlo Ubbiali e l'ex pilota di F1 Bruno Giacomelli.



Museo su strada

Vetture Sport e automobili anteguerra... Il Bergamo Historic Gran Prix mette in pista, sotto le Mura, almeno cinquant'anni di storia dell'automobilismo sportivo.

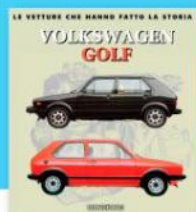
Libreria dell'Automobile

www.libriadiellautomobile.it

www.giorgionadaeditore.it

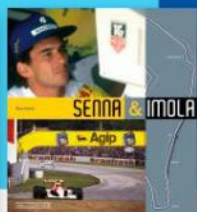
ISCRIVITI ALLA
NOSTRA MAILING LIST SU
www.libriadiellautomobile.it

NOVITÀ



VOLKSWAGEN GOLF

■ € 25,00
PAG: 96 - f.to cm 24,3x27
FOTO: centinaia a col. e b/n
TESTO: Italiano



SENNÀ & IMOLA

Una storia nella storia
A story within a story

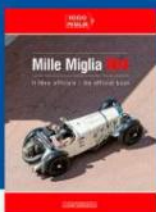
■ € 25,00
PAG: 128 - f.to cm 25x25
FOTO: centinaia a col. e b/n
TESTO: Italiano/Inglese



MOMO ITALY 50 YEARS

1964-2014

■ € 50,00
PAG: 200 - f.to cm 26x28,5
FOTO: centinaia a col. e b/n
TESTO: Italiano/Inglese



MILLE MIGLIA 2014

Il Libro Ufficiale

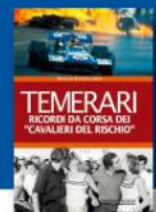
■ € 68,00
PAG: 288 - f.to cm 24x33
FOTO: centinaia a col. e b/n
TESTO: Italiano



VEICOLI DEI CARABINIERI

200 ANNI DI STORIA

■ € 48,00
PAG: 256 - f.to cm 24,3x27
FOTO: centinaia a col. e b/n
TESTO: Italiano



TEMERARI

Ricordi da corsa dei
"Cavallieri del rischio"

■ € 24,00
PAG: 584 - f.to cm 14x22
FOTO: a col. e b/n
TESTO: Italiano



SOTTO IL SEGNO DEI RALLY 2

Storie di piloti italiani dal
1980 a oggi

■ € 24,00
PAG: 416 - f.to cm 14x22
FOTO: a col. e b/n
TESTO: Italiano

Della stessa serie
SOTTO IL SEGNO DEI RALLY 1



VIENI A VISITARE IL NOSTRO

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

Ufficio di vendita per corrispondenza:
Mail order department:

Tel 02 27301462-8 Fax 02 27301454
(Lunedì-Venerdì dalle 9 alle 18)
ordini@libriadiellautomobile.it
info@libriadiellautomobile.it
www.libriadiellautomobile.it

viene a trovarci su Facebook e EBay



1000 KM DI MONZA

1965-2008

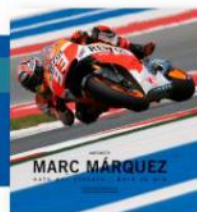
■ € 60,00
PAG: 304 - f.to cm 26x28,5
FOTO: centinaia a col. e b/n
TESTO: Italiano



SUPERBIKE 2014-2015

Il Libro Ufficiale

■ € 19,90
PAG: 176 - f.to cm 24,3x27
FOTO: 165 a colori
TESTO: Italiano
Disponibile anche l'edizione Inglese
SUPERBIKE 2014-2015
The Official Book



MARC MÁRQUEZ

NATO PER VINCERE
BORN TO WIN

■ € 25,00
PAG: 208 - f.to cm 25x25
FOTO: centinaia a colori
TESTO: Italiano/Inglese

MANIFESTAZIONI 2015

13/15 FEBBRAIO	TORINO AUTOMETRÒ LINGOTTO - PAD. 2
20/22 FEBBRAIO	NOVEGRO (MI) MOSTRA SCAMBIO AUTO/MOTO PAD. A
20/22 MARZO	MILANO AUTOCCLASSICA PAD. 14
28/29 MARZO	REGGIO EMILIA MOSTRA SCAMBIO PAD. D - STAND 757/758
11/12 APRILE	NOVEGRO (MI) AUTOMOTO COLLECTION PAD. A

VENDITA PER CORRISPONDENZA MINIMO D'ORDINE € 20,00

VENTENNALI ITALIA SPEZZATA IN DUE

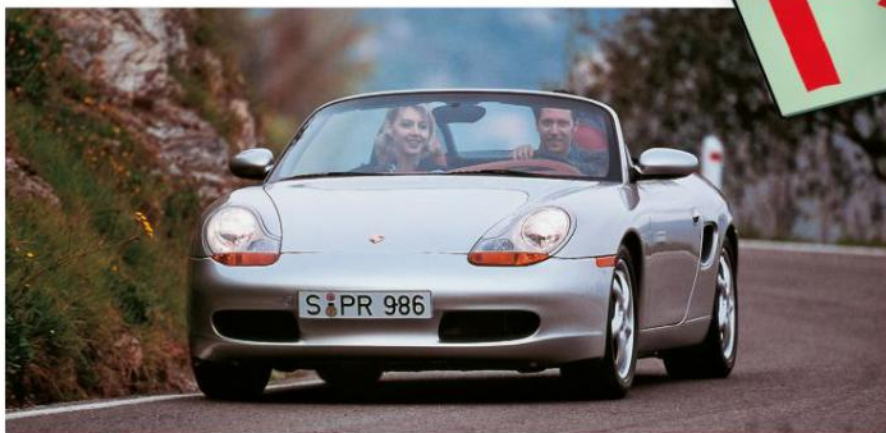
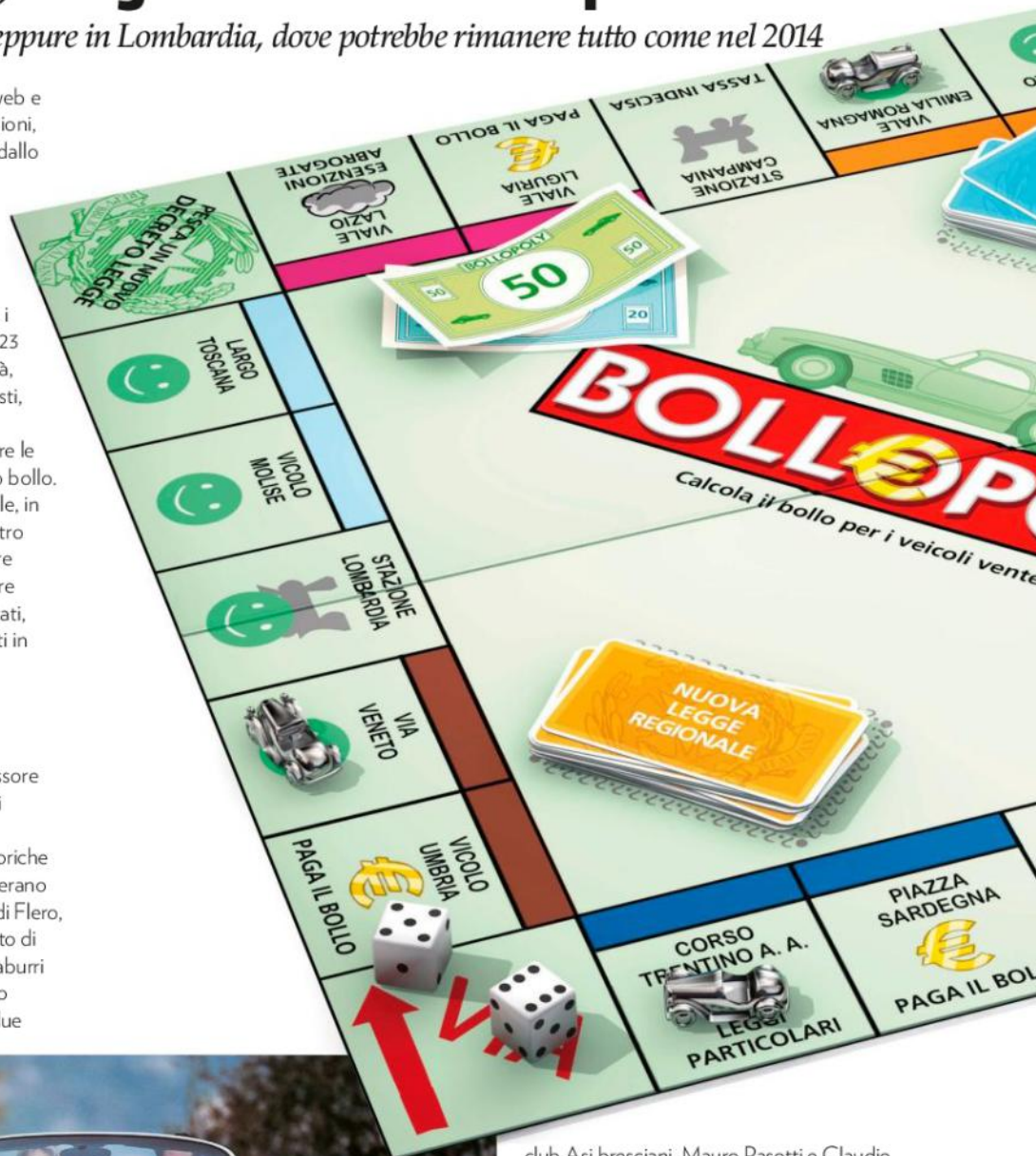
“Bollopoly”, Regioni in ordine sparso

Ancora nulla di ufficiale neppure in Lombardia, dove potrebbe rimanere tutto come nel 2014

Un caso nazionale che ha animato il web e generato contrapposizioni in molte Regioni, con scelte diverse da quanto legiferato dallo Stato. In discussione c'è una materia che interessa la passione di molti italiani, ma con risvolti politici e sociali non da poco: l'abrogazione delle agevolazioni sulle tasse automobilistiche per le auto tra i venti e i ventinove anni. Dopo l'approvazione, il 23 dicembre scorso, della Legge di Stabilità, nonostante i molti emendamenti proposti, ecco il colpo di scena: alcune Regioni si sono dichiarate intenzionate a mantenere le riduzioni, parziali o totali, del famigerato bollo. Pur ritenendola una scelta provvidenziale, in molti non si capacitano di come nel nostro Paese le leggi dello Stato possano essere diversamente applicate, tanto da formare cittadini di “serie A”, che vengono esentati, mentre altri, di “serie B”, sono penalizzati in base alla regione di residenza.

L'Asi promette massima severità

Il primo segnale è giunto all'Epifania. A Brescia, in occasione di un raduno, l'assessore Mauro Parolini e il consigliere Fabio Rolfi annunciavano “l'impegno della Regione Lombardia contro l'assurdo bollo sulle storiche voluto dal Governo Renzi”. I due politici erano stati stimolati su iniziativa del Motoclub di Flero, affiliato FMI, che ha costituito un comitato di esperti formato, oltre che da Roberto Gaburri (presidente di 1000 Miglia Srl) e Roberto Manieri del Motoclub, dai presidenti di due



club Asi bresciani, Mauro Pasotti e Claudio Tonini. Pochi giorni dopo - alla presenza del presidente nazionale dell'Asi Roberto Loi, del consigliere Mimmo Paterlini e dei presidenti dei club di Milano, Bergamo e Varese, Marco Galassi, Ugo Gambardella e Angelo De Giorgi - in un incontro con gli assessori regionali è stato dichiarato l'impegno dell'Asi a rendere più severe le certificazioni di storicità. Il presidente Roberto Maroni ha quindi dichiarato “Nella nostra regione i possessori di auto con più di vent'anni non pagheranno il bollo”. Al momento

Tutto come prima?

Massimo Garavaglia, assessore all'Economia, Crescita e Semplificazione della Regione Lombardia. Sotto, l'assessore Mauro Parolini e, a sinistra, il consigliere Fabio Rolfi: tutti, in tema di esenzione del bollo per le "ventennali", hanno espresso le intenzioni di mantenere in Lombardia lo status quo.



di stampare la rivista, è confermata l'esenzione totale per i veicoli certificati, non è ancora stato precisato se gli altri pagheranno il bollo intero o solo 30 euro, come è stato fino al 2014.

La Lombardia fa giurisprudenza

La defezione di alcune Regioni è stata da taluni intesa come una sconfitta del Governo. In realtà, in una riunione propedeutica della Regione Lombardia alla Conferenza Stato-Regioni, è emerso che la Legge di Stabilità non fa alcun riferimento alle leggi

regionali esistenti. L'assessore lombardo ai Tributi, Massimo Garavaglia, ha spiegato: "i tecnici hanno rimarcato come la Legge di Stabilità di Renzi non tocchi le norme che le Regioni si sono date da tempo. Caso diverso quello di chi non ha normato ad hoc. Così, quando il presidente Maroni ha chiesto un approfondimento riguardo al provvedimento da adottare per garantire le esenzioni dai bolli, la risposta dei giuristi è stata che la legge regionale 14 luglio 2003, n. 10, resta in vigore senza necessità di alcuna modifica". Questa

interpretazione vale anche per le altre regioni: quelle già dotate di leggi che contemplano le esenzioni dovrebbero continuare ad applicarle, dovendole invece emendare per far pagare il bollo come previsto dalla Legge di Stabilità. Nelle regioni sprovviste di leggi in materia si dovrà pagare il bollo per intero, salvo provvedimenti come quelli ipotizzati in Veneto, dove l'assessore al Bilancio Roberto Ciambetti pensa di inserire la norma con un emendamento alla Legge Finanziaria regionale. In alternativa, ha dichiarato: "Prevederemo una norma di legge specifica per i mezzi che hanno tra i 20 e i 29 anni, come in Lombardia". Non mancano casi come in Puglia dove, pur esistendo una legge regionale, l'Acì richiede il pagamento a tariffa intera, con tanto di esposti alla Procura da parte degli appassionati.

Da Nord a Sud scelte diverse

Oggi la situazione è ancora complessa: con l'esclusione di Trentino Alto-Adige e Val d'Aosta, con dinamiche locali particolari, se Piemonte, Lombardia, Veneto, Emilia Romagna e Toscana sono intenzionate a preservare le agevolazioni, in Liguria, Umbria e Basilicata viene fatto pagare ridotto solo il bollo delle ultra trentennali, mentre le altre pagano tariffa piena. Nelle Marche, per ora, non viene applicata la nuova normativa mentre in Campania e Lazio, dove è sicura l'esenzione per le trentennali, l'orientamento sarebbe di esentare le ventennali solo se certificate. Infine, c'è chi - come il Registro Italiano Veicoli Storici - teme che il Governo ricorra contro le leggi regionali, abrogandole a favore della Legge di Stabilità.

Paolo Mazzetti

TOMMASO DE FALCO

I miei ricordi su tela

Le sue tele sono un richiamo struggente e drammatico alla memoria e alla nostalgia. Un viaggio a ritroso nel tempo dei nostri ricordi. Napoletano (di Torre Annunziata), classe '65, una vita passata come art director in importanti agenzie pubblicitarie, Tommaso De Falco non disegna lucide e immacolate carrozzerie, ma il loro esatto opposto, scopercchiando un mondo che è essenzialmente una rivisitazione degli oggetti della nostra infanzia che sono invecchiati con noi: auto umiliate dal tempo e dall'incuria, ammaccate, arrugginite. Anche lo strumento sulle quali ce le consegna è logoro. Le sue sono tele lacerate e bruciate; i colori, le consistenze della materia scelta per le sue opere, le colature, le velature e le svelature sono il racconto di un vissuto terreno che non nasconde la sua drammaticità, ponendo l'accento sull'inquietudine esistenziale. "L'intenzione - spiega - è quella di ridare vita a ciò che ha lasciato un segno nei nostri ricordi. Vero, i soggetti sono cose vecchie, il mio scopo però è donare loro la bellezza che non hanno perso negli anni. Proprio

come accade naturalmente con l'affiorare nella nostra mente dei ricordi". Così che di fronte ai suoi quadri l'osservatore si sente costantemente oscillare tra poli opposti: passato e futuro, struggimento e dolcezza, ricordo di ciò che è stato e aspettativa di ciò che sarà. La tecnica ammicca all'iperrealismo, ma lo contagia con la patina del tempo che De Falco sa riprodurre con spettacolare maestria: applicazioni di juta e carta, colature di colore e soprattutto di ruggine, assolutamente autentica, realizzata dall'artista napoletano con una lavorazione specifica. Il risultato sono tele di un ieri appena passato, intriso di umanità: la 500, la bicicletta del papà o del nonno, il Maggiolino, il Samba Bus, l'Ape, la Vespa: "è identica a quella di uno dei migliori amici di quando avevo diciassette anni" confessa. "E anche la ruggine del quadro è vera". A Tommaso De Falco la Mirafiori Galerie di Torino, in collaborazione con PassepARTout Unconventional Gallery, dedica una mostra personale dal titolo "Private Parking...": inaugurata il 15 gennaio, rimarrà aperta fino al 1° marzo.



Ritorno agli anni 60
Una catasta di Fiat 500 arrugginite, un'Ape Piaggio con il coniglietto di Playboy, la Vespa, il Volkswagen Bulli: icone di un tempo andato, ma ancora molto vive nel ricordo dell'artista Tommaso De Falco.



IN EDICOLA CON RUOTECCLASSICHE DI MARZO

L'AVVENTURA DI PININFARINA

Dopo Bertone arriva in edicola a marzo, al prezzo complessivo di 9,90 euro, il secondo volume della collana "I capolavori dello stile", dedicato a Pininfarina. "Se è vero che sono il primo carrozziere del mondo, allora...". Si racconta che talvolta Battista Farina, noto a tutti con il nomignolo Pinin, esordisse con queste parole nel sostenere la validità di una sua iniziativa o di un suo punto di vista, consapevole com'era di una posizione ormai consolidata e acclamata fra gli industriali dell'auto e i designer. Fu con questa aspirazione al primato che egli fondò nel maggio 1930 la Carrozzeria Pinin Farina, dopo aver militato per 12 anni presso gli Stabilimenti Farina del fratello Giovanni e aver maturato esperienze che si rivelarono preziose in questa affascinante attività. Fra le sue prime battaglie stilistiche egli propugnò la necessità di inclinare sia i radiatori sia i parabrezza delle auto affinché si armonizzassero con l'avviamento slanciato dei parafranghi ad ala e si assestasse la progressiva riduzione in altezza delle fiancate; quel primo intuito non lo condusse ad adottare interamente sul piano concettuale i dettami della scuola "streamlining" americana, che negli anni 30 fu protagonista di una profonda metamorfosi formale presso molti costruttori dell'epoca. Svolgere il lavoro di carrozziere come una missione senza limiti costituì il primo intendimento di Pinin nel concepire le splendide automobili che non disegnava sulla carta, ma che

plasmava sulla lamiera con gli occhi e con le mani davanti ai suoi collaboratori, sconcertati per tanta creatività mirata e genuina. Divenne in breve fornitore esclusivo di molte teste coronate e di tutto il bel mondo che considerava allora assai più di oggi l'automobile come la conquista irrefrenabile di uno status sociale; questa sua predilezione di muoversi su una sorta di palcoscenico internazionale lo spinse ad allestire le sue più belle creazioni sui prestigiosi telai delle Alfa Romeo e delle Lancia d'anteguerra e poi su quelli possenti delle

Ferrari degli anni 50, sui quali si guadagnò indubbia fama di interprete esclusivo quanto a creatività del disegno e a manualità esecutiva. Personalità forte e volitiva, andò in polemica con gli organizzatori del Salone di Parigi 1946, che avevano deciso di escludere l'Italia dalla rassegna per motivi politici nel difficile momento del secondo dopoguerra; accompagnato dal figlio Sergio, decise di posteggiare davanti all'ingresso del Grand Palais due delle sue splendide fuoriserie affinché i visitatori della mostra potessero apprezzarle in quella sorta di anti-salone. Fra gli episodi decisivi e indimenticabili della sua entusiasmante esistenza emerse anche l'incontro storico con Enzo Ferrari, anche lui genio e monarca assoluto nel suo settore di attività; si verificò nel 1951 e da allora il binomio fra Pinin Farina e il mago di Maranello divenne una tradizione di efficienza e di eleganza riconosciute in tutto il mondo.



www.roma.porsche.it

Per chi crede nell'amore eterno.

Porsche Classic.

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

Per questo la vostra Porsche si merita Porsche Classic: un intero mondo di servizi eseguiti

a regola d'arte, splendide manifestazioni ed eventi emozionanti a livello internazionale,

personale altamente specializzato e formato per la cura, la bellezza e la manutenzione della vostra auto.

Garantite al vostro piacere di guida un futuro senza fine:



PORSCHE

Centro Porsche Roma

Autocentri Balduino S.r.l. - Concessionario Porsche
Via Appia Nuova 773, Roma
Tel. 06 7846961

Centro Porsche Roma Nord

Autocentri Balduino S.r.l. - Concessionario Porsche
Via Casale di Settebagni 14/16, Roma
Tel. 06 8091851

VERONA LEGEND CARS

Solo il top alla fiera scaligera

Il panorama di grandi appuntamenti fieristici dedicati all'heritage si arricchisce quest'anno di una nuova data e di una nuova location, Verona, forte del milione di turisti che a primavera inoltrata ruota attorno alla quarta città d'arte in Italia e al vicino Lago di Garda, affollato di presenze provenienti soprattutto da Austria e Germania. Progettata da Veronafiere e Intermeeting, la società che da trent'anni organizza Auto e Moto d'Epoca di Padova, Verona Legend Cars, in programma dall'8 al 10 maggio, partirà alla grande con una prima assoluta: cento equipaggi e cento tra le più belle vetture della Mille Miglia si cimenteranno in una gara di regolarità tra i padiglioni del Salone. La competizione, frutto della collaborazione tra

AC Brescia e AC Verona, vivrà anche un momento conviviale e uno di spettacolo con la cena di gala e la proiezione del film dedicato a quella che dal 1927 viene considerata la gara più bella del mondo. Nel contesto più squisitamente espositivo, tra le case automobilistiche più prestigiose, i migliori commercianti italiani ed esteri, i club e i ricambisti, spiccano le minirassegne dedicate ai sessant'anni della Giulietta Spider e agli ottanta della Jaguar. Verona Legend Cars offrirà all'interno del complesso fieristico spazi di parcheggio gratuito in aree riservate per chiunque - club, scuderia o collezionista - intenda partecipare alla fiera con la propria auto storica. Per informazioni: www.veronalegendcars.com



Salone e non solo

Due immagini del concorso d'eleganza dello scorso settembre, sorta di anteprima alla kermesse in programma quest'anno dall'8 al 10 maggio (qui a fianco, l'organizzatore, Mario Baccaglini).


SERIE LIMITATA DI 10 ESEMPLARI

Lister, riecco la Knobbly

Lister Cars, uno dei nomi più famosi dell'automobilismo sportivo britannico, rientra ufficialmente nell'arena del mercato con una "replica ufficiale" della Knobbly con motore Jaguar D Type del 1959. La miniserie di dieci esemplari, costruita esattamente come il modello originale del '59, è già sold out e quest'anno andrà ad animare un campionato monomarca sulle piste inglesi. Da lassù Brian Lister, fondatore e animatore del marchio di Cambridge, scomparso a metà dicembre, si gode il risultato della sua ultima (nel vero senso della parola) fatica: riportare in vita il brand da lui stesso creato nel '54. L'operazione, messa in moto nel 2013, ha portato tre soggetti diversi (George Lister Engineering of Cambridge, Brian Lister Light Engineering e Lister Storm) a confluire in un'unica realtà e, finalmente, nelle scorse settimane è stata completata la prima vettura della nuova società Lister Cars. Si tratta della Lister-Jaguar Knobbly Continuation, una ricostruzione ufficiale del modello originale prodotto alla fine degli anni 50 (il primo esemplare, telaio BHL EE 101, fu prodotto nel febbraio '58 per l'Ecurie Ecosse) e oggi considerato una delle più forti auto da corsa britanniche mai prodotte. Nelle officine di Cambridge, sede storica della Lister, un team di tecnici, artigiani ed esperti di restauro (tra cui alcuni che hanno fabbricato le Lister originali) costruisce artigianalmente ogni esemplare, ciascuno con numero di telaio BHL-C XXX (C per Continuation). Il progetto originale della Lister-Jaguar del '58, chiamata Knobbly per la sua carrozzeria ricca di sporgenze, è stato rispettato alla lettera. Così, su un telaio a traliccio tubolare viene applicata una carrozzeria in alluminio e sotto il cofano, in posizione anteriore-centrale, pulsa una replica esatta del 6 cilindri in linea Jaguar da 3,8



litri preparato con specifiche D Type (330 CV, da 0 a 60 miglia orarie in 4,3 secondi, oltre 290 km/h). La vettura rispetta le regole Fia/HTP Appendix K per la partecipazione alle gare storiche, una caratteristica che ha reso appetibile il modello: dieci esemplari, proposti a 250.000 sterline (circa 380.000 euro) per la versione stradale e 260.000 per quella da corsa. Un successo oltre ogni aspettativa, che ha indotto il management a considerare con convinzione nuove serie speciali.

Alvise-Marco Seno

Classic Club Italia

22 FEBBRAIO 2015

Assemblea e Pranzo Sociale CCI 2015



presso il
MUSEO

DI QUATTORRUOTE

Il programma prevede il ritrovo nel cortile della Editoriale Domus S.p.A. via Gianni Mazzocchi, 1/3 Rozzano (Milano) alle ore 10,30 il curatore del Museo ci accompagnerà alla scoperta della prestigiosa raccolta di mezzi di trasporto presenti nella collezione privata della Casa Editrice.

Ore 11,30 in seconda convocazione (la prima prevista per le ore 8,30) si terrà l'assemblea sociale aperta a tutti i Soci CCI per discutere e deliberare sul seguente o.d.g.:

- Approvazione del rendiconto economico/finanziario dell'esercizio chiuso il 31/12/2014;
- Nomina di un componente del Consiglio dei Probiviri

CANDIDATURE

Eventuali candidature alla carica di Probiviro devono pervenire in forma scritta alla Segreteria del CCI entro e non oltre il 14/2/2015.

Per le votazioni, si rammenta il limite massimo di 8 deleghe per ciascun Socio con diritto di voto.

PRANZO

Alle 13,30 nello stesso salone sarà servito aperitivo e pranzo. Al termine premiazioni del challenge 2014. Prenotazione obbligatoria a mezzo fax od email alla Segreteria entro il 10/2/2015. Quota di partecipazione euro 40,00 a persona, da versarsi il giorno dell'evento, all'atto dell'accreditamento.



Segreteria:

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

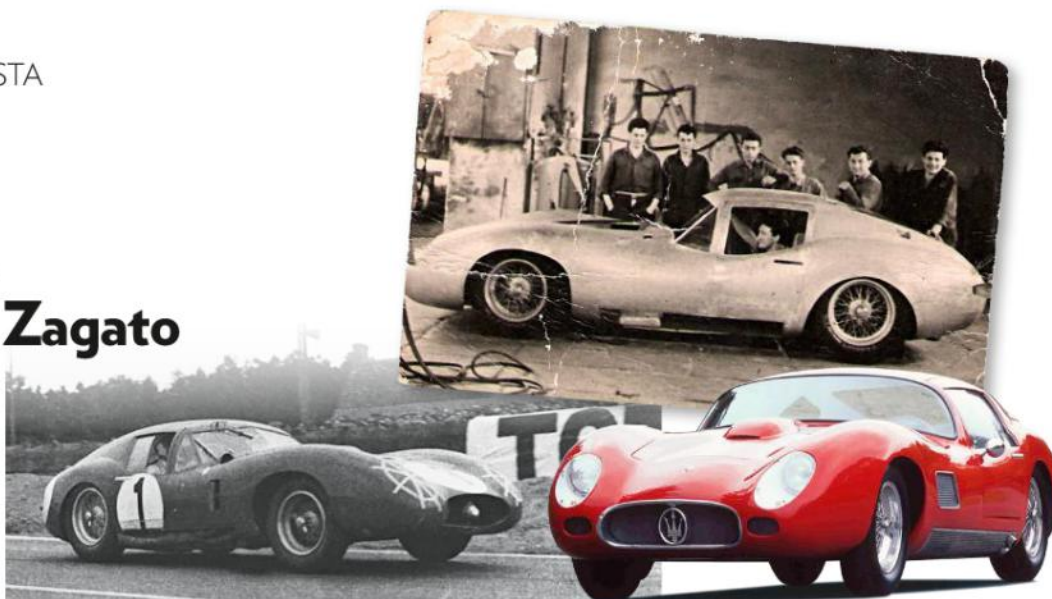
Registro Storico:

Tel. 3663956474 - lunedì, martedì e giovedì ore 15,30-18,30

MASERATI 450 S BERLINETTA

“Il Mostro” di Zagato

Mio zio “Pigi”, classe 1923, in gioventù lavorò presso la Zagato come battilastra; tra i suoi documenti ho trovato la foto di una vettura, sul cui retro vi è un’annotazione che recita “Costruita per Stirling Moss”. Avete qualche informazione al riguardo?

Uberto Maria Pelosi

La foto inviata dal nostro lettore (in alto a destra) ritrae una delle vetture più note allestite dalla Zagato. Si tratta infatti della berlinetta Maserati 450 S denominata “Il Mostro”, ultimata per Stirling Moss in vista della partecipazione alla 24 Ore di Le Mans del 1957. Nata sul telaio numero 4501 del prototipo della 450 S barchetta (a sua volta derivato dall’aggiornamento del telaio 3501 della 350 S con motore 6 cilindri in linea), questa coupé aerodinamica fu disegnata da Frank Costin (1920-1995), ingegnere a cui si devono alcune icone dell’automobilismo

sportivo, come le Lotus Eleven ed Elite e le Vanwall VW1 e VW6 Streamliner. La 450 S coupé venne allestita in meno di tre settimane e fu terminata alla vigilia dell’importante appuntamento a Le Mans (foto sopra, col numero di gara 1); proprio la mancanza di tempo impedì però una sua ottimale messa a punto per la massacrante gara di durata. Nonostante le elevate potenzialità della vettura, mossa da un poderoso V8 di 4477 cm³ da 400 CV, la prova sul circuito di La Sarthe si concluse infatti dopo 32 giri per un guasto meccanico. Un vero peccato

perché “Il Mostro”, nonostante si fosse rivelato più lento della 450 S barchetta guidata da Behra-Simon (ritiratosi durante la terza ora di gara) e affetto da problemi di affidabilità, si era dimostrato molto competitivo, grazie anche agli sforzi di Stirling Moss e Harry Schell, che dovettero tra l’altro affrontare il disagio della torrida temperatura nell’abitacolo per via del calore sprigionato dal motore. Riportata in fabbrica, la 450 S fu messa in disparte; nel 1958 fu “scoperta” dall’americano Byron Staver, che l’acquistò. La “4501” fu convertita quindi in versione stradale

(foto a colori), assumendo il numero di telaio 4512; la “trasformazione”, effettuata presso la carrozzeria Fantuzzi, riguardò essenzialmente l’allungamento del telaio, la modifica del frontale, l’adozione di un parabrezza avvolgente in un unico pezzo (in origine era diviso in tre parti) e la finitura più curata dell’abitacolo. In tale configurazione “Il Mostro” è giunto fino ai nostri giorni e a sottolineare la sua rilevanza nella storia della Maserati, nel 2014 ha guidato ad Amelia Island le celebrazioni per i 100 anni della Casa del Tridente.

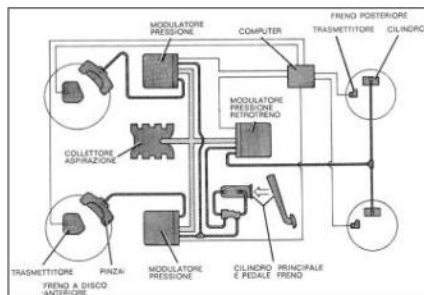
IMPERIAL LEBARON 1971

Antibloccaggio Made in Usa

Sfogliando un vecchio *Quattroruote*, dell’ottobre 1970, mi ha incuriosito la notizia di un inedito dispositivo antibloccaggio per i freni proposto come optional dalla Chrysler. Di che cosa si trattava?

Giuseppe Beneventi

Il nostro lettore ha rispolverato una notizia ormai dimenticata dai più. In effetti la Chrysler fu la prima Casa americana a proporre su una vettura di serie un sistema che evitava il bloccaggio in frenata operante su tutte e quattro le ruote. Tale dispositivo, sviluppato in collaborazione con la Bendix e battezzato Sure-Brake, debuttò come optional (al prezzo di 351 dollari) sulla Imperial LeBaron model year 1971, disponibile con carrozzeria a due e a quattro porte. L’impianto frenante, servoassistito e il cui schema prevedeva dischi all’avantreno e tamburi dietro, veniva integrato e controllato da un congegno costituito da un computer alloggiato nel bagagliaio, da quattro sensori (uno per ruota) e da tre modulatori di pressione (due per le ruote anteriori e uno per quelle posteriori) azionati in depressione. In caso di frenata decisa, non appena



il sensore rilevava un rallentamento eccessivo della velocità di rotazione di una delle ruote e quindi il rischio di un bloccaggio, “informava” il computer, che interveniva sul relativo modulatore di frenata per attenuare la pressione del circuito sulla ruota in procinto di slittare, consentendole di mantenere l’aderenza. Con le quattro ruote sempre “in presa” la vettura frenava in spazi più contenuti rimanendo sempre controllabile, con un margine di sicurezza fino a quel momento impensabile. Il Sure-Brake veniva attivato superate le 5 miglia orarie (8 km/h); una spia sul cruscotto avvertiva il guidatore dell’entrata in funzione del dispositivo, la cui efficienza era verificata ogni volta che la vettura veniva messa in moto col pedale del freno premuto. In caso di avaria il sistema si disinseriva automaticamente, assicurando comunque il corretto funzionamento dell’impianto frenante. In Europa fu la Mercedes la prima a offrire su una vettura di serie, la W116, il dispositivo ABS: era il 1978.



FERRARI 250 GTO PROTOTIPO

Collaudo estivo a Monza

Mi risulta che nel settembre 1961 il pilota Stirling Moss collaudò un prototipo di quella che poi sarebbe stata la Ferrari 250 GTO. Vorrei sapere se è vero e quale fu l'esito della prova. Quella vettura esiste ancora?

Samuel Bombieri

La documentazione in nostro possesso dimostra che nell'estate del 1961, all'autodromo di Monza, si svolse effettivamente il collaudo di un prototipo della futura Ferrari 250 GTO, con la carrozzeria priva di verniciatura (vedi foto); non a settembre però, bensì in agosto, precisamente il giorno 11. Alla guida poi c'era il belga Willy Mairesse, non il britannico Stirling Moss. L'esito della prova fu positivo per quanto riguardava la profilatura aerodinamica del muso, particolarmente spinta per l'epoca, che aveva costretto i progettisti a ricavare tre prese d'aria supplementari, per facilitare il raffreddamento del motore. Quelle

caratteristiche prese d'aria a "unghiate" furono infatti adottate in via definitiva. La stabilità in rettilineo risultò invece ancora insoddisfacente; pertanto ulteriori collaudi portarono a un disegno differente della coda, che su questo prototipo appare ancora molto simile a quella della precedente 250 GT SWB. Notevole comunque la velocità massima rilevata, pari a circa 300 km/h. Pare che la vettura protagonista di questo collaudo esista ancora; tuttavia non è noto né dove si trovi al momento né chi sia il suo fortunato proprietario.



Famiglia Colucci - Alfa Romeo Giulia GT - 1969



Carlo Toffanelli - Fiat 500 C Belvedere

www.bergamohistoricgranprix.com


 Regione Lombardia
Sport


 PROVINCIA DI BERGAMO


 COMUNE DI BERGAMO


 Automobile Club Bergamo


 associazione
spazioautismo


 LIONS CLUB
VAL CALEPIO
VAL CAVALLINA


**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


 PlanetW
web agency


 CPZ
SPA


 Criocenter
Shopping Center

RUOTECLASSICHE

GIRA E RIGIRA L'ABBONAMENTO
CONVIENE. SEMPRE!



ED EditorialeDomus

PERIODICO MENSILE N° 313 GENNAIO 2015 € 5,20 (ITALY ONLY)

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 IMMEDIATE

PER LE YOUNGTIMER



METTITI AL CENTRO DI UN MONDO DI VANTAGGI. APPROFITTA NE!

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

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

SCONTO
31%

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

ABBONATI ADESSO!

Collegati al sito store.edidomus.it

oppure telefona al

Numero Verde
800 001199

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

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

Tutti i prezzi sono IVA inclusa. Lo sconto è computato sul prezzo di copertina al lordo di offerte promozionali edicola. La presente offerta, in conformità con l'art.45 e ss. del codice del consumo, è formulata da Editoriale Domus Spa. Puoi recedere entro 14 giorni dalla ricezione del primo numero. Per maggiori informazioni visita store.edidomus.it/cga.

EVOLUZIONE DELLA SPECIE

PERFEZIONE RAGGIUNTA

Appena nata, la filante berlinetta britannica disegnata da Giugiaro fu resa celebre da una pellicola di 007. Presto le sue doti ne fecero comunque una delle supercar più accattivanti. Ventiquattro versioni, in quasi trent'anni di produzione. La migliore, a detta di molti, è quella in queste pagine. Motore 2 litri turbo, 305 CV, 256 km/h

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





Diciamolo pure: se non fosse stata una delle più esclusive vetture di James Bond, la Lotus Esprit forse non sarebbe diventata così famosa. Molti infatti la ricordano come l'auto "sommersibile" guidata dall'Agente 007 nel film "La spia che mi amava" del 1977: una S1, appartenente alla serie d'esordio presentata nel 1975. Nella pellicola "Solo per i tuoi occhi" del 1981 le Esprit sono addirittura due, entrambe in versione Turbo del 1980, una bianca e l'altra bronzo.

Alla dinastia delle Esprit Turbo, che aveva debuttato proprio nel 1980, con l'adozione

del motore di 2,2 litri al posto del 2 litri anche per la versione "aspirata", appartiene la S4S protagonista di queste pagine.

La carrozzeria è un po' cambiata rispetto a quella della S1, disegnata da Giugiaro: con un primo restyling nel 1987 e un secondo nel 1992, operati dalla Casa, sono stati ridisegnati i cofani, i paraurti e l'alettone posteriore e sono state addolcite le linee, raccordando angoli e spigoli; l'aspetto, reso così più elegante e moderno, è valorizzato dalla livrea British Racing Green con interno Cream esibita da questo esemplare, tipicamente inglese ma in realtà poco diffusa sulle Esprit.

La S4S (367 esemplari dal 1994 al 1997) nasce come versione intermedia tra la S4,

quella base (625 esemplari dal 1992 al 1996) e la Sport 300 o S300, quella top, pensata più per la pista che per la strada (64 esemplari dal 1992 al 1995).

La carrozzeria, identica per le tre versioni, monta i paraurti della S4, l'alettone posteriore della S300 e codolini sui passaruota simili a quelli della S300; i cerchi in lega OZ scomponibili, appositamente disegnati per la Lotus, sono dello stesso tipo adottato sulla S300, ma hanno diametro maggiore e larghezza minore e montano pneumatici specifici Michelin Pilot MXX3. La dotazione di serie, adeguata ai tempi e decisamente lussuosa, prevede tra l'altro il tettuccio apribile a compasso e amovibile, al- ➔

Il turbo è sottinteso

La scritta sulla coda non prevede la parola Turbo, ormai ridondante poiché dal 1992 le Esprit montano solo il motore sovralimentato.

La S4S vanta un'estetica molto accattivante, valorizzata dal British Racing Green di questo esemplare.





Interno Full Leather

L'abitacolo è interamente rivestito in pelle, di colore nero sulle parti più in luce della plancia. In alternativa si potevano avere inserti in Alcantara. Imprescindibile per una vettura inglese di alto rango il cruscotto in radica (in basso), introdotto sulla Esprit nel 1994. La pelle color crema è perfetta con la carrozzeria British Racing Green, ma richiede frequenti pulizie, per eliminare gli aloni dovuti anche solo agli abiti scuri. Tipicamente inglese la leva del freno a mano sul brancardo (in alto).



zacristalli e retrovisori elettrici, sportelli dei due bocchettoni benzina ad apertura elettromagnetica, fendinebbia, condizionatore manuale, rivestimenti dell'abitacolo Luxury (tutti in pelle) o Sports (pelle e Alcantara), quadro strumenti e inserti sui pannelli porta in radica, cielo in velluto e impianto frenante con ABS.

Tra gli optional ci sono il doppio airbag e il differenziale autobloccante. Il motore, sempre il 4 cilindri turbo di 2,2 litri con rapporto di compressione 8:1 montato dalle altre due versioni, è derivato da quello della S300, con condotti e valvole di aspirazione ingranditi e un turbocompressore Garrett T3/60 al posto del T3/T4; con tali modifiche si ottiene un comportamento più docile ed



Con un equipaggiamento completo e finiture di lusso, la Esprit non era né leggera né economica come le Lotus che l'avevano preceduta



elastico. Il funzionamento dell'intercooler è però concepito come sul motore della S4, in modo da garantire, nelle accelerazioni più violente, un surplus della potenza massima (in questo caso da 290 a 305 CV), ma solo per una trentina di secondi; il motore della S300 è invece in grado di erogare in ogni condizione una potenza massima di 306 CV.

SODDISFA I PILOTI PIÙ ESIGENTI

Per quanto riguarda il resto della meccanica, la S4S adotta un assetto meno rigido e ribassato rispetto alla S300 ma, come questa, può contare su freni a disco autoventilanti anche al retrotreno; l'impianto, con dischi di diametro intermedio tra quelli della S4 e quelli della S300, è Brembo.

Il mix di queste caratteristiche fa della S4S una vettura dall'estetica più convincente rispetto alle altre due versioni, con prestazioni praticamente identiche a quelle della S300, ma relativamente più comoda, più equipaggiata e più lussuosa. Una granturismo in grado di soddisfare i piloti più esigenti, ma che può essere guidata anche da quelli meno esperti, volendo anche per gli spostamenti quotidiani.

A detta dei vertici della Casa e di molti clienti la S4S è la Esprit più equilibrata e riuscita, certamente di tutte le versioni col motore 4 cilindri, ma forse anche di quelle col più muscoloso V8 Twin Turbo di 3,5 litri, che nel 1996 lo affiancherà per poi rimpiazzarlo. Nel 1994, dopo quattordici anni di perfezio-

namenti, il 4 cilindri turbo di 2,2 litri (2174 cm³) della Esprit ha infatti raggiunto il suo massimo sviluppo, ma in attesa del V8, reclamato da tempo e a gran voce dalla clientela, viene offerto anche in una versione di 2 litri (1973 cm³), con caratteristiche praticamente identiche, destinata ai Paesi europei il cui fisco penalizza le cilindrata oltre i 2000 cm³, fra i quali c'è l'Italia.

Il 2 litri equipaggerà un buon numero di S4S e tutte le GT3 (196 esemplari dal 1996 al 1999), le ultime Esprit a 4 cilindri. La S4S del 1996 protagonista di queste pagine monta proprio questo motore e quando nel giugno di quello stesso anno fu importata e immatricolata in Italia, dopo essere già stata immatricolata in Gran Bretagna, aveva un ➔





L'alettone e i pneumatici super ribassati erano "obbligatori" per una vettura sportiva dalle prestazioni così elevate

➔ prezzo di listino di 137.550.000 lire, contro i 143.350.000 della versione con motore di 2,2 litri.

COSTOSA E PESANTE

Passata di mano tre volte, ma usata davvero poco, oggi ha all'attivo circa 82.000 km, comprovati dai tagliandi effettuati tutti presso centri assistenza Lotus. Tra il 2006 e il 2012, periodo nel quale ha percorso solo 4000 km, ha beneficiato di una "preparazione", che ha comportato tra l'altro l'adozione di un assetto più rigido e di un doppio scarico inox, simile a quello di serie sulle

le Esprit con motore V8, ma più "libero". In condizioni eccellenti, questa S4S ha coronato il sogno di Fulvio Verticchio, 46 anni, di Castelletto Ticino (NO), che desiderava una Esprit fin dal 2005 e finalmente l'ha acquistata nell'estate del 2012.

Pesante per le sue dimensioni e costosa, per via delle dotazioni e delle finiture atte a garantire confort e sicurezza adeguati, oltre che un aspetto impeccabile, la Esprit parrebbe in contrasto con la filosofia progettuale Lotus, che per molti anni aveva puntato alla realizzazione di vetture ad altissime prestazioni, ma di cilindrata contenuta,

leggere ed economiche. In realtà il pianale e la carrozzeria in vetroresina e il telaio monotrave scatolato in acciaio, riprendono lo schema costruttivo inaugurato per il motore anteriore con la spider Elan del 1962 e sviluppato per il motore centrale con la Europa del 1966.

La cilindrata di 2 litri poi è decisamente bassa in rapporto alla straordinaria potenza sviluppata. Da sempre poco conosciuta in Italia, la Lotus Esprit, prodotta dal 1976 al 2004 in 10.675 esemplari, merita un posto di rilievo tra le granturismo storiche. A prescindere dal grande schermo. **R**



IL FASCINO DI HOLLYWOOD

La Esprit protagonista in "La spia che mi amava" del 1977 è una S1, famosa per essere apparsa in versione sommergibile, trasformata dalla Perry Oceanographic (foto sotto a sinistra). In "Solo per i tuoi occhi" del 1981 compaiono due Turbo, una bianca, distrutta da un'esplosione, e una color rame, che la rimpiazza; il color rame fu scelto per far risaltare meglio la vettura sulle nevi di Cortina, location dell'unica scena che la vede protagonista (foto sotto a destra). Le apparizioni della Esprit non si limitarono ai film di 007; tra le più note ricordiamo quella in Pretty Woman del 1990, dove Richard Gere si presenta a Julia Roberts al volante di una Turbo SE model year 1990 colore argento (foto in basso). Dopo che Ferrari e Porsche si erano rifiutate di fornire loro vetture per scene che implicassero l'argomento prostituzione, la Lotus aveva invece accettato. In effetti nel biennio 1990-91 le vendite della Esprit triplicarono. Due Turbo SE modello '92 sono infine guidate da Sharon Stone in "Basic Instinct" del 1992, una bianca e una nera. Quest'ultima è protagonista di uno spettacolare incidente, nel quale vola da un ponte.



↓ CARATTERISTICHE

Motore Centrale long., 4 cilindri in linea, a 45°
 Alesaggio 95,29 mm
 Corsa 69,20 mm
 Cilindrata 1973 cm³
 Rapporto di compressione 8:1
 Potenza 290 CV/DIN a 6400 giri/min (picco a 305 CV)
 Coppia 38,4 kgm a 4100 giri/min
 4 valvole per cilindro
 Distribuzione a 2 alberi a camme in testa
 Iniezione elettronica Lotus
 Turbocompressore Garrett T3/60, con intercooler aria-acqua e waste gate
 Catalizzatore a 3 vie
 Accensione elettronica senza contatti
 Lubrificazione forzata, con radiatore, 5,7 litri
 Raffreddamento ad acqua, 12 litri.

Trasmissione Trazione posteriore
 Cambio a 5 marce sincronizzate
 Frizione monodisco a secco, con comando idraulico
 Leva di comando centrale
 Rapporto finale 3,889:1
 Optional, differenziale autobloccante
 Pneumatici ant. 235/40 ZR17
 Pneumatici post. 285/35 ZR18
 Ruote in lega scomponibili OZ.

Corpo vettura Berlina 2 porte, 2 posti
 Telaio monotrave scatolato d'acciaio
 Carrozzeria in materiale composito
 Sospensioni ant. a ruote indipendenti, triangoli trasversali sovrapp., molle elicoidali, barra stabilizzatrice
 Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, bracci longitudinali, bielle oblique, molle elicoidali
 Ammortizzatori idraulici telescopici anteriori e posteriori
 Freni idraulici a disco autoventilanti, servocomando e ABS
 Sterzo a cremagliera, con servocomando
 2 serbatoi carburante, totale 73 litri.

Dimensioni e peso Passo 2440 mm
 Carreggiata ant./post. 1530/1545 mm
 Lungh. 4370 mm - Largh. 1860 mm
 Altezza 1150 mm - Peso a vuoto 1340 kg.

Prestazioni Velocità massima 256 km/h
 Accelerazione 0-60 mph (96,6 km/h) in 4,6 secondi
 Consumo medio 14 l/100 km.

Un latrato da brivido

*L'abitacolo calza come un guanto e si guida sdraiati come su un'auto da corsa.
L'assetto rigido impedisce il rollio, ma nelle curve occorre fare attenzione*

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

L'eleganza della linea e l'allestimento di lusso non riescono a nascondere la vera natura della S4S. In effetti bastano le contorsioni per calarsi nel posto di guida e il ringhio del motore all'avviamento per capire che si tratta di una gran turismo di razza. Incassati nel sedile, con le gambe quasi orizzontali e le braccia distese, ci sentiamo protetti in un abitacolo angusto, ma

non claustrofobico, anche perché la visibilità davanti e ai lati è buona, nonostante il sedile sia infossato. Un po' più di spazio per manovrare i pedali però non guasterebbe e poi l'altezza del tunnel, dovuta al caratteristico telaio Lotus a trave centrale, costringe ad alzare eccessivamente il braccio per manovrare la cloche.

La prima, a cambio freddo, entra senza difficoltà e con uno sforzo al pedale della frizione che credevamo maggiore; merito del comando idraulico. Peccato che stacchi

in alto, obbligando a tenere su di giri il motore alla partenza per evitare che si spenga. È l'acceleratore invece a darci qualche problema: la risposta del motore, ruvida ai bassi regimi, diventa brusca al salire dei giri, tanto che a quelli medi sembra di avere un interruttore al posto del pedale del gas e modularla diventa difficile, se non si ha il piede di velluto. Schiacciando a fondo, il ringhio del motore diventa un rombo tenorile, mentre dal doppio scarico inox High Performance, fuori ordinanza, esce un





latrato selvaggio che incute timore; l'accelerazione è fulminante e ci proietta in pochissimi secondi a velocità proibite sul nostro territorio.

Rallentiamo, ma non troppo, per impegnarci in una serie di curve e controcurve; uno spiccato sottosterzo in ingresso ci costringe a togliere gas e allora la macchina sovrasterza bruscamente; ridiamo gas ed ecco di nuovo il sottosterzo; il tutto, per fortuna, senza il minimo rollio, anche perché la nostra S4S, preparata, ha un assetto

più rigido rispetto a quello di serie. Questa danza però, per un pilota inesperto potrebbe farsi pericolosa: meno male che la S4S era nata come versione addomesticata della S300... Ora proviamo qualche curvone veloce: qui la musica cambia e la macchina fila come su binari, piatta e sicura, senza che sia necessaria alcuna correzione.

Nel frattempo l'abitacolo si è fatto caldo: troppo, nonostante il condizionatore e il tettuccio apribile. Meglio riprendere la strada del ritorno.

Arancione di serie

L'impianto di sovralimentazione è fieramente verniciato di arancione e sul carter dell'intercooler aria-acqua è stampata la scritta "Lotus Chargecooled". L'unico vano bagagli, molto piccolo, è ricavato dietro il motore, che lo scalda parecchio. Nelle curve strette è meglio moderare la velocità.

R



SEMPRE AL PASSO COI TEMPI

EVOLUZIONE CONTINUA

Quarant'anni fa il debutto: telaio monotrave, carrozzeria in vetroresina e motore 4 cilindri di 2 litri per 162 CV. Linea italiana, con la firma di Giorgetto Giugiaro. Da qui una lunga serie di perfezionamenti attraverso tre restyling che, se da un lato hanno snaturato il design d'origine, dall'altro lo hanno reso sempre attuale e al passo con i tempi. Anche la meccanica si è progressivamente adeguata, passando a 2,2 litri e poi al turbo, da 210 a 300 cavalli circa, per superare poi i 350 con il V8 di 3,5 litri. In queste pagine, i modelli fondamentali di quasi trent'anni di storia

Testo di **Maurizio Schifano**

1 ESPRIT (1975-1978)

Preceduta dalla concept mostrata al Salone di Torino nel 1972 e dal prototipo esposto a Ginevra nel 1973, la Esprit debutta al Salone di Parigi del 1975. Le consegne iniziano nel 1976.

Stile: design di Giugiaro, spoiler frontale a lama, luci posteriori della Fiat X 1/9, cerchi Wolfrace da 14" e interno in tessuto scozzese.

Caratteristiche: motore 4 cilindri 1973 cm³ da 162 CV, 222 km/h, 0-97 km/h (0-60 mph) in 6,8 s.

Produzione: 894 esemplari.





2

2 ESPRIT S2 (1978-1981)

Le modifiche per risolvere la risonanza della scocca e il surriscaldamento del motore portano alla seconda serie, presentata il 27 luglio.

Stile: spoiler frontale avvolgente, prese d'aria dietro ai finestrini posteriori, luci posteriori della Rover SD1, cerchi Speedline da 14" e interno in finta pelle.

Caratteristiche: motore 4 cilindri 1973 cm³ da 162 CV, 222 km/h, 0-97 km/h (0-60 mph) in 6,8 s.

Produzione: 1061 esemplari.

3 ESPRIT TURBO (1980-1987)

Presentata ad aprile, ha un nuovo motore turbo a carter secco con raffreddamento migliorato. Telaio, sospensioni e carrozzeria sono rivisti.

Stile: spoiler anteriore e posteriore più pronunciati, minigonne con prese Naca, cofano motore con alettatura, paraurti più grandi e avvolgenti, cerchi Compomotive da 15" e interno in pelle.

Caratteristiche: motore 4 cilindri turbo 2174 cm³ da 213 CV, 241 km/h, 0-97 km/h (0-60 mph) in 5,6 s.

Produzione: 2274 esemplari.



3

4 ESPRIT S3 (1981-1987)

La meccanica e il pianale della serie lanciata il 22 aprile sono quelli della Turbo, ma il motore è aspirato e ha la lubrificazione a carter umido.

Stile: carrozzeria della S2 ma in tinta unita, paraurti della Turbo, cerchi BBS da 15" e interno di nuovo disegno, con pelle optional.

Caratteristiche: motore 4 cilindri 2174 cm³ da 162 CV, 217 km/h, 0-97 km/h (0-60 mph) in 6,5 s.

Produzione: 767 esemplari.



4

5 ESPRIT N/A (1988-1990) E TURBO (1987-1990)

La serie X180, a scocca unificata, esordisce a ottobre nelle versioni N/A, aspirata e Turbo, offerta anche con l'iniezione (HCPI) per gli Usa.

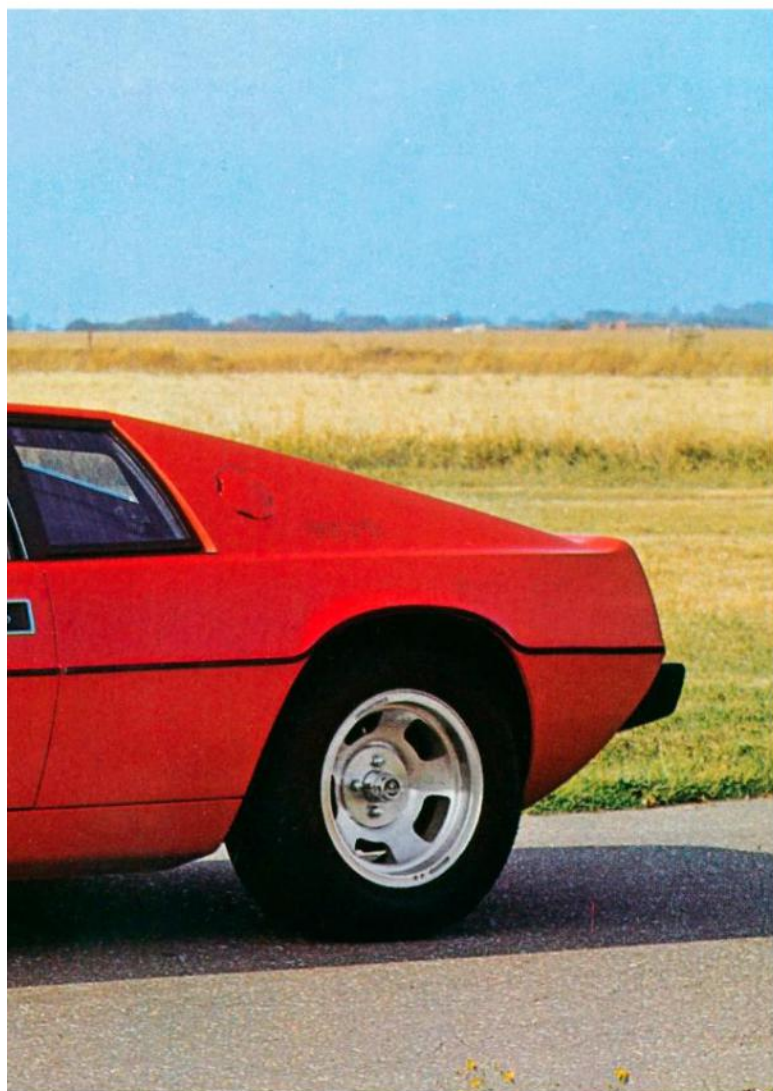
Stile: restyling di Peter Steven, luci posteriori Toyota, cerchi Lotus da 15" e interno rinnovato.

Caratteristiche: N/A: motore 4 cilindri 2174 cm³ da 174 CV, 222 km/h, 0-97 km/h (0-60 mph) in 6,5 s; Turbo: motore 4 cilindri turbo 2174 cm³ da 218 CV, 241 km/h, 0-97 km/h (0-60 mph) in 5,4 s.

Produzione: N/A 290 esemplari; Turbo 252 esemplari.



5





6A



6B

6A ESPRIT TURBO SE (1989-1993)

Lanciata a maggio, adotta l'iniezione e il turbo con raffreddamento e intercooler ad acqua. Dal 1990, eliminata la N/A, rimane l'unica versione disponibile.

Stile: spoiler con prese e sfoghi d'aria supplementari, minigonne ridisegnate, alettone di coda e tetto apribile; interno con cruscotto in radica, pelle optional.

Caratteristiche: motore 4 cilindri turbo 2174 cm³ da 267 CV, 265 km/h, 0-97 km/h (0-60 mph) in 4,7 s.

Produzione: 1608 esemplari (inclusa la HWing).



7

7 ESPRIT S4 (1992-1996)

Questo modello segna l'ultima tappa importante nell'evoluzione estetica della Esprit. Aumenta il confort, grazie anche al servosterzo.

Stile: restyling di Julian Thompson, cerchi Lotus da 17", interno in pelle Connolly con volante Nardi e climatizzatore di serie.

Caratteristiche: motore 4 cilindri turbo 2174 cm³ da 267 CV, 265 km/h, 0-97 km/h (0-60 mph) in 4,7 s.

Produzione: 625 esemplari.

6B ESPRIT TURBO SE HWING 2.0 (1992-1993)

Il model year '92, ora solo in versione Turbo, è modificato nella sezione posteriore e offerto anche con un nuovo motore di 2 litri, riservato all'inizio solo al mercato italiano.

Stile: cofano motore incavato, lunotto verticale incassato, alettone alto, angolo di apertura portiere aumentato, abitacolo più spazioso.

Caratteristiche: motore 4 cilindri turbo 1994 cm³ da 250 CV, 263 km/h, 0-100 km/h in 5,45 s.

Produzione: vedi Turbo SE.



8

8 ESPRIT GT3 (1996-1999)

È l'ultima a montare il 4 cilindri bialbero a 16 valvole, fino ad allora adottato da tutte le Esprit, con cilindrata di 2 litri. Analoga alla S4, ha un allestimento e una dotazione specifici, ma semplificati.

Stile: spoiler posteriore al posto dell'alettone, decals sui fianchi, interni in finta pelle con sedili sportivi, pomello cambio in alluminio.

Caratteristiche: motore 4 cilindri turbo 1973 cm³ da 243 CV, 263 km/h, 0-97 km/h (0-60 mph) in 5,1 s.

Produzione: 196 esemplari.

9 ESPRIT V8 (1996-2004)

L'esigenza di rendere la Esprit una vera supercar porta al V8 di 3,5 litri.

Stile: spoiler frontale e alettone posteriore di nuovo disegno, cerchi OZ Racing, anteriori da 17", posteriori da 18".

Caratteristiche: motore V8 biturbo 3506 cm³ da 355 CV, 282 km/h, 0-97 km/h (0-60 mph) in 4,8 s.

Produzione: 1155 esemplari (inclusa la SE).



9



10

10 ESPRIT V8 GT (1997-2001)

Col model year '98, la V8 è offerta in due versioni. La GT è quella d'accesso, semplificata nell'allestimento ma con meccanica invariata. Il peso è inferiore di 55 kg rispetto a quello della precedente V8.

Stile: spoiler posteriore al posto dell'alettone, cerchi OZ Racing di nuovo disegno.

Caratteristiche: motore V8 biturbo 3506 cm³ da 355 CV, 274 km/h (limitata elettronicamente), 0-97 km/h (0-60 mph) in 4,8 s.

Produzione: 204 esemplari.



11

11 ESPRIT V8 SE (1997-2001)

La SE è la versione con dotazione più ricca e completa, lanciata col model year '98. Il peso, di 1380 kg, è invariato rispetto a quello della V8 lanciata nel 1996.

Stile: specifico alettone posteriore rialzato, cerchi OZ Racing uguali a quelli della GT. Tra gli optional esclusivi, l'interno in Alcantara e i sedili sportivi.

Caratteristiche: motore V8 biturbo 3506 cm³ da 355 CV, 282 km/h, 0-97 km/h (0-60 mph) in 4,8 s.

Produzione: vedi V8.



12

12 ESPRIT FINAL EDITION (2002-2004)

Col model year 2002, che segna i trent'anni dalla presentazione della concept di Giugiaro, il centro stile della Casa, diretto da Russel Carr, introduce l'ultimo restyling. Sono adottati nuovi freni AP Racing con dischi autoventilanti e forati.

Stile: Spoiler frontale della serie speciale Sport 350, coda ridisegnata con luci rotonde della Elise e inediti cerchi OZ Racing; optional gratuito i sedili avvolgenti in pelle bicolore con logo Lotus.

Caratteristiche: motore V8 biturbo 3506 cm³ da 355 CV, 282 km/h, 0-97 km/h (0-60 mph) in 4,8 s.

Produzione: 82 esemplari.

↓ SERIE LIMITATE

SPECIALI TRA LE SPECIALI

Per la Lotus Esprit parrebbe improprio parlare di serie limitate. Infatti, su un totale di 10.675 esemplari, venduti dal 1976 al 2004, solo un modello (la prima Turbo) ha superato la soglia dei 2000 esemplari, sempre uno (la Turbo SE) ha superato quella dei 1500 esemplari, mentre altri due (la S2 e la V8) hanno superato il muro dei 1000 esemplari. Ma è pur vero che la Casa di Norwich, per celebrare i suoi successi nella Formula 1 o ricorrenze ed eventi particolarmente significativi della sua storia, ha dichiaratamente realizzato modelli in tirature più che limitate. Tra questi si possono annoverare anche le versioni destinate esclusivamente alle competizioni, come la X180R del 1991, qui non illustrata, con la quale Doc Bundy vinse il titolo Piloti nel campionato americano Bridgestone Supercar del 1992. Una X180R era poi tra le quattro vetture di un team nel quale, sempre nel 1992, corse anche Paul Newman, lottando con successo contro vetture ufficiali quali Porsche, Mazda e Chevrolet. Sviluppata per gare su strada e della serie Imsa sulla base della Turbo SE, la X180R, la cui potenza superava i 339 CV, fu realizzata come "Race Replica" in 20 esemplari numerati, destinati al solo mercato Usa. Di seguito, le altre serie limitate della Esprit.



Esprit S2 JPS (1978-1979)

La prima e più famosa "limited edition", realizzata per celebrare la vittoria Lotus nel campionato di F.1 1978, riprendeva la livrea nera e oro John Player Special delle monoposto. Numero probabile di esemplari prodotti: 147.



Esprit Turbo Essex (1980)

È di fatto la serie d'esordio della Turbo, che solo in seguito fu prodotta in allestimento standard. La livrea blu con fasce rosso e argento è quella della Essex Petroleum, che all'epoca sponsorizzava la Lotus nella F.1. Esemplari prodotti: 45.



Esprit Turbo 40th Ann. (1988)

Venduta solo in Gran Bretagna per celebrare la costruzione nel 1948 della prima Lotus, questa serie, di colore Pearlescent White, anche per i cerchi, ha un alettone specifico e interno bicolore azzurro e grigio. Esemplari prodotti: 40.



Esprit Sport 300 (1992-1995)

È la versione stradale della X180R, con motore da 300 BHP (304 CV). Si distingue per i larghi codolini e l'esclusivo alettone in fibra di carbonio anziché in vetroresina. I cerchi, di misura specifica, sono degli OZ scomponibili. Esemplari prodotti: 64.



Esprit Sport 350 (1999-2001)

Derivata dalla V8, adotta componenti delle versioni da competizione ed è la più estrema delle Esprit. Spoiler e alettone sono specifici. Il motore, da 350 BHP (355 CV), ha i coperchi valvole blu anziché rossi. Esemplari prodotti: 42.

I CINQUANT'ANNI DI UN'ICONA

IO SONO LEGGENDA

Chiunque ami le automobili sportive la infilerebbe volentieri nel suo garage ideale. Perché è incredibilmente bella, ancora oggi, ed è stata vincente come prima nessun'altra nelle gare Turismo. Proprio per ricordare i gloriosi successi agonistici abbiamo riportato due esemplari in pista a Monza. Una "stradale" e una Gruppo 2. Con un pilota d'eccezione

Testo e foto di **Alessandro Barteletti**



Ritorno a Monza
Il 2015 come gli anni Sessanta: abbiamo riportato la GTA sulla storica Sopraelevata di Monza. A sinistra l'esemplare stradale di Automobilismo Storico Alfa Romeo, appartenente alla collezione del museo di Arese; a destra la versione "corsa", allestita Gruppo 2, di un collezionista e socio del Club Italia.

P

erdonate il luogo comune, ma l'Alfa Romeo GTA (all'anagrafe Giulia Sprint GTA) mezzo secolo proprio non lo dimostra. Dalle gare Turismo di cinquant'anni fa a quelle storiche di oggi, questo piccolo bolide non ha mai smesso di correre, vincere e di alzare la ruota in curva nel suo modo così caratteristico. In altre parole, continua a essere "quella da battere". Altro che auto da museo.

"La GTA è stata una cosa irripetibile. Per l'Alfa Romeo ma anche per il mondo delle corse in assoluto". Non usa mezzi termini

Andrea De Adamich, il pilota - oggi 73 anni - che con la scatenatissima Alfa Romeo è diventato campione europeo nel 1966 e nel 1967. E che, sempre nel 1966, a bordo di una GTA in coppia con Teodoro Zeccoli, si è aggiudicato la 4 Ore di Monza. Monza, il tempio della velocità, il circuito delle Sopraelevate: vincere qui equivaleva ad aggiudicarsi un intero campionato. Come Le Mans o Indianapolis. Qui siamo tornati per rivivere le origini di questa straordinaria epopea.

Qui Andrea de Adamich ha stretto di nuovo il volante di una GTA, anzi due: la "stradale" di Automobilismo Storico Alfa Romeo, quella del museo di Arese, e la versione "corsa" di un collezionista e socio ➔



ARCHIVIO DE ADAMICH

La carrozzeria è in “Peraluman 25”, una lega di alluminio, magnesio, manganese, rame e zinco: il peso è di 200 kg inferiore alla GT

→ del Club Italia. E ci ha spiegato perché è stata... “una cosa irripetibile”.

“A” COME ALLEGGERITA

Cinquant'anni la GTA li compie esattamente il 18 febbraio, il giorno della presentazione - nel 1965 - al Salone di Amsterdam.

La storia è nota: 500 esemplari costruiti, linea della Giulia Sprint GT, la “A” sta per “Alleggerita” perché, fermo restando la struttura portante in acciaio della versione di serie, la carrozzeria esterna è in Peraluman 25, una speciale lega di alluminio, magnesio, manga-

nese, rame e zinco. Il motore è il bialbero 1600 con carburatori Weber da 45 mm, due candele per cilindro e parti (come coppa olio e campana del cambio) in elektron, ossia lega di magnesio; lo stesso materiale è usato per i cerchi. Un insieme di accorgimenti che, rispetto alla GT di serie, riduce il peso complessivo della vettura di circa 200 chili. Grazie ai quattro posti, la GTA, affidata all'Autodelta che ormai rappresenta ufficialmente la squadra corse Alfa Romeo, riesce a ottenere l'omologazione per correre nel Challenge Europeo per vetture Turismo. Categoria che, proprio dal 1965, pre- →



Campione d'Europa

Andrea De Adamich, 73 anni, è il pilota che con la GTA ha fatto suo il titolo di campione d'Europa nel 1966 e nel 1967 (nella pagina a lato in una foto dell'epoca). Qui è a bordo della "stradale", versione capace di raggiungere i 185 km/h; la Gruppo 2 tocca invece i 220 all'ora.

Dettagli che fanno la differenza

Dietro al gocciolatoio e intorno alla vasca del motore saltano all'occhio i rivetti che uniscono il rivestimento della carrozzeria in lega leggera (impossibile da saldare) alla struttura portante in acciaio. Caratteristici della GTA anche la maniglia e il pulsante per aprire le porte.



Poter uscire dalle curve mettendo a terra tutta la potenza col retrotreno incollato al suolo: questo ha reso la GTA pressoché invincibile

Doppia accensione

Anche sulla versione stradale il bialbero della GTA è equipaggiato con doppia accensione, ossia con due candele per cilindro. Tutto in lega leggera, come da tradizione, qui è ulteriormente alleggerito con parti in lega di magnesio (elektro).



→ vede la classifica "Marche" oltre che piloti.

"L'auto da battere era la Lotus Cortina", riattacca De Adamich che oggi a Monza è vestito come allora ("Beh la polo non è proprio la stessa, ma il giubbino celeste dell'Autodelta sì. E si vede..."), ride mentre tenta un po' a fatica di abbottonarlo). "Poi è arrivata anche la BMW 2002 che aveva un motore più potente dei nostri ma era anche più pesante. Con la GTA abbiamo veramente spopolato. Vinceva e piaceva, anche perché era bella. Lo è ancora oggi: proprio bella".

D'accordo, il segreto in pista però qual era? L'avrà pur avuto un asso nella manica la GTA. "Certo: la tenuta di strada, l'inserimento e la velocità di percorrenza in curva. Ma all'inizio mica andava tanto bene". Raccogliamo la provocazione: si spieghi meglio, De Adamich. "La GTA aveva lo stesso problema della Giulia "Quadrifoglio" (la Ti Super, con cui De Adamich aveva già vinto la 4 Ore di Monza del 1965 ndr): sollevava in curva la ruota posteriore interna". Che, nonostante il differenziale autobloccante, riducendo la presa sull'asfalto tendeva a pattinare, a perdere trazione e, di conseguenza, velocità in uscita di curva

va rispetto alle Cortina. "Sì ma poi abbiamo risolto con quello che chiamavamo slittone: un congegno ideato dall'Autodelta che si fissava al ponte posteriore e che permetteva alle due ruote posteriori di restare incollate a terra. Per contro, alleggeriva l'avantreno". Ecco perché nelle foto si vede spesso la ruota anteriore interna sollevata. "Tanto - rassicura De Adamich - la direzionalità la dava quella esterna in appoggio. Poter invece uscire dalle curve usando tutta la potenza, ecco, è quello che ha reso la GTA praticamente invincibile".

DIMENSIONE TURISMO

Quella del Turismo, della GTA e degli anni Sessanta è, per il mondo delle corse visto con l'occhio di oggi, una dimensione immaginabile. De Adamich lo ricorda bene parlando dei piloti: "Eravamo prima amici e poi compagni di squadra o avversari". Se parliamo di GTA entriamo nel campo di Nanni Galli, Geki Russo, Teo Zecchi, Roberto Bussinello, Spartaco Dini, Ignazio Giunti, Enrico Pinto. Impossibile citarli tutti. "Mi ricordo che Enrico Pinto aveva un fisico molto robusto e metteva talmente tanta foga nel guidare che a fine cor-

↓ CARATTERISTICHE

Modello di serie, tra parentesi i dati della versione corsa.

Motore	Anteriore, longitudinale - 4 cilindri in linea Alésaggio 78 mm - Corsa 82 mm Cilindrata 1570 cm ³ Rapporto di compressione 9,7:1 (10,5:1) Potenza 115 CV a 6000 giri/min (170 CV a 7500 giri/min) Distribuzione con 2 valvole per cilindro Due assi a camme in testa (doppia catena) Due carburatori doppio corpo Weber 45 DCOE 14 Due candele per cilindro, 2 bobine e spinterogeno Lubrificazione forzata a carter umido (radiatore olio) Impianto elettrico 12 V, dinamo, batteria 60 Ah.
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio a 5 rapporti Leva di comando centrale Frizione monodisco a secco Pneumatici 165 x 14 (5,50 x 14) Cerchi in elektro 6 x 14 (6,5 x 14).
Corpo vettura	Coupé 2+2 posti, 2 porte Scocca portante in lamiera d'acciaio Carrozzeria in lega leggera (Peraluman 25) Sospensioni ant. a ruote indipendenti, bracci trasversali e biella obliqua, molle elicoidali, barra stabilizzatrice Sospensioni post. a ponte rigido, bracci longitudinali, stabilizzatore a T, molle elicoidali ("slittone") Ammortizzatori idraulici telescopici Freni a disco ant. e post. Capacità serbatoio 46 litri (90 litri a richiesta).
Dimensioni e peso	Passo 2350 mm Carreggiata ant. 1324 mm - post. 1274 mm Lunghezza 4080 mm - Larghezza 1580 mm Altezza 1315 mm Peso a secco 745 kg (700 kg).
Prestazioni	Velocità oltre 185 km/h (220 km/h) Consumo medio 13,6 litri/100 km.



Abitacolo "alleggerito"

L'interno deriva da quello della Giulia Sprint GT ma è più spartano. La struttura tubolare dei sedili riduce il peso e al tempo stesso migliora il contenimento dei passeggeri. Il volante, anch'esso alleggerito, era Nardi o Hellebore.



Rinforzo per le corse

L'interno della GTA Gruppo 2: salta subito all'occhio il rollbar (su questo esemplare è degli anni Ottanta). I sedili, montati dal proprietario, sono dei modelli sportivi di fine anni Sessanta.



Elaborazione Gruppo 2

Il motore (la potenza è sui 160-170 cavalli) è stato recentemente revisionato dalla Power Motorsport di Candelo (BI) rispettando le specifiche della fiche di omologazione Fia dell'epoca.

La vettura è oggi seguita sui campi di gara dalla RS Historics di Albiate (MB) che ringraziamo per il supporto fornito a Monza il giorno del servizio.



➔ sa il suo volante era tutto storto”.

Che erano altri tempi si notava anche dalle tenute di gara. La tuta, come la intendiamo oggi, non era affatto una scelta scontata. Chi la usava ne aveva con tutta probabilità una sola, e non si vergognava a mostrare qualche ramendo. “Io corro così - dice De Adamich indicando di nuovo gli abiti che ha addosso - con una polo sotto e un golf sopra quando faceva più freddo. I pantaloni erano jeans e le scarpe dei normali mocassini, mi ci trovavo bene per fare il punta-tacco che nelle cambiate era determinante. Non lo facevo per snobismo, corrovo come mi vestivo di solito”.

Riaffiora un episodio nella mente di De Adamich, avvenuto proprio alla 4 Ore del 1966. “Parto col golf - che scemo, ma d'altronde ero un ragazzino - e a un certo punto della gara sento caldo, sempre più caldo, sudo. Non so neanche io come, mi tolgo questo golf tra la Seconda di Lesmo e la Parabolica, col casco in testa, guidando. Pensate se solo mi fossero caduti gli occhiali: mi sarei dovuto fermare ai box mandando tutto all'aria. Cose possibili solo allora, in quel mondo delle corse lì”.

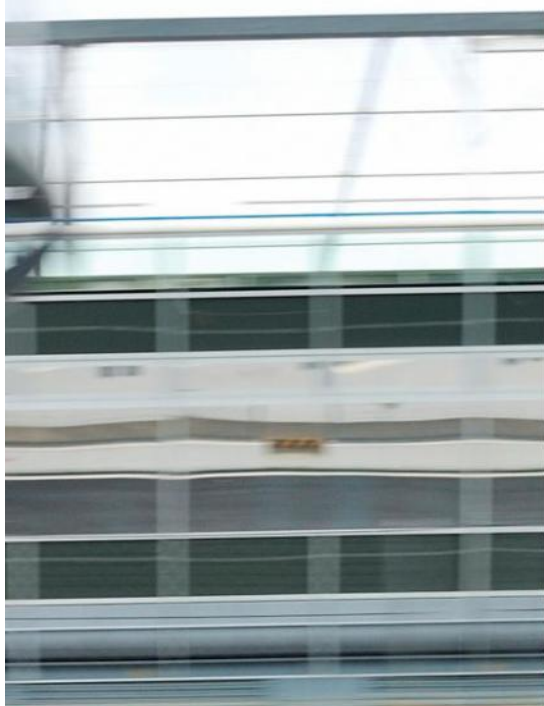
IL SUCCESSO DELL'AUTODELTA

Uno dei meriti della GTA è aver consolidato il ruolo dell'Autodelta come squadra cor-

se Alfa Romeo. I suoi successi hanno rappresentato il trampolino di lancio per l'ingegner Carlo Chiti verso le Sport, le 33 otto e dodici cilindri, i campionati del mondo, la Formula 1. “Io credo sia giusto ricordare anche il presidente Luraghi”. Giuseppe Luraghi, l'uomo che ha guidato la Casa del Biscione dal 1960 al 1974 e che ha creduto nel ritorno alle corse dell'Alfa Romeo, sostenendo Chiti e l'Autodelta. “Anche con lui c'era un rapporto d'amicizia e di stima. Sapete, non era come oggi che per arrivare all'amministratore delegato di una qualche azienda ci vuole l'appuntamento da prendere con una o forse anche due segretarie. Allora noi piloti arrivavamo ad Arese, bussavamo alla sua porta ed entravamo”. E Chiti? “Chiti era un grande ingegnere ma anche un grande uomo. Badate bene, non dico personaggio: dico uomo. Figure complete, come lo è stato Mauro Forghieri e come lo è tuttora Gian Paolo Dallara, specializzati non sul telaio o sul motore, ma su tutta la vettura”.

VINCEVA ANCHE CON I PRIVATI

Parlare di GTA significa raccontare anche un'altra faccia delle corse, quella cioè dei preparatori, i cosiddetti “privati”. Conrero, Angelini, Monzeglio, Facetti, con le loro battaglie, la loro tenacia, le loro vittorie- ➔



↓ GIRO DI PISTA CON DE ADAMICH

A MONZA LA GTA SI GUIDAVA COSÌ

Nel 1966 l'Autodromo di Monza non ha le chicane di oggi: è un tracciato velocissimo, dieci chilometri (si passa anche sull'anello d'alta velocità) da fare quasi tutti in pieno. Alla "4 Ore" di quell'anno, gara valevole per il campionato europeo Turismo, Andrea de Adamich domina gli avversari, il circuito e la Giulia GTA. Consapevole che ogni minimo dettaglio, ogni furbizia nella guida e nella strategia, possono fare la differenza tra l'essere battuti e vincere. Abbiamo fatto un giro di pista guidati dai suoi ricordi. "Formidabile uscire dalla Sopraelevata col piede tutto giù, in quinta, a oltre 200 all'ora, e puntare il Curvone (1) alla fine del rettilineo dei box. Era impegnativo il Curvone, perché non c'erano guardrail e all'esterno vedevi solo alberi. Pochi riuscivano a farlo senza alzare il piede, e io ero tra questi". La sfida, adesso, è non cedere agli avversari quella manciata di metri che ti sei guadagnato e che, prima delle curve di Lesmo (2-3), con le scie, si possono riprendere. Devi assicurarti che i metri di vantaggio tra te e loro siano almeno cinquanta. "Io correvo senza accendere i fari perché i meccanici dell'Autodelta mi avevano detto che il carico della dinamo mi avrebbe fatto perdere mezzo cavallo: con macchine tutte uguali, stessi motori e stesse prestazioni, faceva la differenza. Allora quando arrivavo al Curvone in piena velocità, magari tallonato da altre cinque GTA, accendevo i fari, solo per un attimo, così quelli dietro credevano che stessi frenando. Qualcuno se la beveva e



alzava il piede, ma è durato solo i primi giri, poi capivano". Tutto giù fino alla Prima di Lesmo (2), grande frenata, un inserimento molto impegnativo. Poi la Seconda di Lesmo (3) che è un po' tipo il Curvone: un altro tratto che pochissimi fanno in pieno. È una curva che spaventa anche visivamente ma è proprio lì che metti altri metri tra te e gli avversari per non averli in scia fino alla Parabolica (5). Prima, però, c'è l'Ascari (4): nel 1966 è una curva, non una variante, che per la GTA vale come un rettilineo. Con le F1 e i Prototipi no, ma con la GTA, se t'inserisci nella traiettoria ottimale, senza creare alcun appoggio laterale, puoi far sì che l'aderenza del pneumatico sull'asfalto non rallenti la vettura e non faccia perdere neanche un giro al motore.

"Non dico dieci, e neanche cinque, ma un giro, per restare davanti a quelli che avevi superato al Curvone o a Lesmo e per non intaccare la velocità fino alla frenata della Parabolica". Un altro punto dove i piloti migliori fanno valere le loro capacità. "Arrivavi alla frenata e vedevi le GTA che si aprivano a ventaglio. Io ritardavo molto l'inserimento, altri lo anticipavano ma era sbagliato, l'avevo imparato con i Prototipi e le Formule". Piccoli trucchi su una pista tanto veloce che permette a tutti di andare forte. Ma dove, per vincere, devi andare fortissimo. "Anche sulle Sopraelevate (6-7) ero diventato un buon tecnico, avevo trovato l'altezza giusta per avere poco appoggio laterale e per raggiungere e mantenere il massimo delle prestazioni della GTA".



La "4 Ore" del '66

Parata di GTA alla 4 Ore di Monza del 1966: Andrea De Adamich, al volante della numero 63, vince la gara e a fine stagione sarà campione europeo del Challenge Turismo. A lato, la copertina che gli dedicò "Il Quadrifoglio", storico giornale edito ai tempi dall'Alfa Romeo. L'abbiamo riscattata oggi, con la stessa posa e lo stesso casco.



ARCHIVIO DE ADAMICH



→ rie hanno contribuito a scrivere anche loro la storia di questa automobile. "Sono stati un corollario importantissimo per la GTA", conferma De Adamich. "Oddio, bisogna ammettere che qualche volta le GTA private andavano pure più forte di quelle ufficiali, ma credo che i preparatori debbano comunque molto a Chiti, che ha sempre fornito tramite l'Autodelta le parti necessarie per le elaborazioni. A loro bisogna ricono-

scere anche un altro merito: aver dato una macchina a piloti che poi sono finiti a correre con la squadra ufficiale e spesso anche in categorie superiori. Il primo che mi viene in mente è Ignazio Giunti (scoperto da Franco Angelini di Roma, ndr)".

E poi c'era il pubblico. De Adamich ricorda come la "4 Ore", l'Europeo, le gare Turismo insomma, in quegli anni fossero seguite con la stessa passione della Formula 1 e delle

gare Sport. "A Monza, per esempio, c'erano 50.000 persone, c'era gente assiepata oltre le curve di Lesmo che s'infiammava vedendo passare le GTA davanti alle Cortina. Una cosa che esaltava anche noi piloti. Quando corri in una pista deserta sì, pensi alla vittoria. Ma quando vinci e hai un pubblico che ti acclama, beh quella è una cosa che dalla mente non te la levi più. È questo, forse, il ricordo più bello che mi ha lasciato la GTA". **R**

INTERVENTO RIUSCITO

IL MOTORE DELLA SVOLTA

Insieme alle berline 2500 e 2800, questa coupé è la prima a montare il sei cilindri che torna a essere la "cifra" del marchio bavarese e lo sarà per oltre un ventennio. Il frontale ridisegnato rispetto alla due porte del 1965 aggiunge grinta e importanza alla capostipite di una fortunata serie, che resterà in produzione fino al 1977

Testo di **Maurizio Schifano** - foto di **Daniele Tenconi**



Inconfondibilmente BMW, nell'aspetto e soprattutto nel sound: questo è la 2800 CS (Serie E9), capostipite, assieme alle berline 2500 e 2800 (Serie E3), dei modelli a 6 cilindri che per oltre vent'anni hanno costituito il top della produzione della Casa di Monaco, contribuendo ad accrescerne il prestigio ma anche i guadagni, dopo anni difficili, e a creare un'immagine ancora oggi ben riconoscibile. È il settembre del 1968 quando, all'Hotel Bachmair Weis-

sach sul lago Tegernsee, nella cornice delle Alpi bavaresi, il prototipo di questa magnifica coupé è presentato assieme alle versioni definitive delle berline 2500 e 2800.

Ed è amore a prima vista per i cultori del marchio: la 2800 CS infatti rappresenta la giusta evoluzione della 2000 C - CS, lanciata nel 1965 e che, pur avendo riscosso un certo successo sul piano delle vendite, non ha mai convinto del tutto per l'atipico e troppo sofisticato design del frontale. La 2000C - CS, rimasta in produzione fino all'estate del 1969, era stata equipaggiata con un 4 cilindri in linea di 2 litri, massima evoluzione possibi-

le dell'1,5 litri realizzato per la berlina 1500 "Neue Klasse" lanciata nel 1962.

La 2800 CS monta lo stesso 6 cilindri in linea della nuova berlina 2800, senza alcun intervento per accrescerne la potenza, ritenuta adeguata anche per una coupé a 4 posti, con connotati più da vettura di classe che da sportiva. Si tratta di un 2,8 litri sviluppato, in forma modulare col 2,5 litri della berlina 2500, sotto la direzione tecnica di Bernhard Osswald, con cui la Casa di Monaco torna all'architettura che l'aveva resa famosa negli anni Trenta e che era stata abbandonata nel 1958, uno degli anni più 

Family feeling

Il frontale rispecchia quello delle altre BMW dell'epoca, rinnegando l'originalità "spinta" della precedente 2000 CS, che non aveva mai convinto. La calandra più estesa e gli sfoghi laterali agevolano il raffreddamento del motore, oltre a giovare all'estetica.





Gli abbondanti profili in acciaio inox e in alluminio anodizzato sottolineano un design complesso ma molto elegante

Qualità proverbiale

Dopo quarantaquattro anni i tessuti e le plastiche di questa vettura, mai sostituiti (sotto), sembrano appena usciti di fabbrica. L'ottima fama delle BMW si basa anche sulla qualità dei materiali impiegati.





Stili diversi

Evidenti le differenze nel design tra frontale e coda, che resta identica a quella della precedente coupé 2000 CS. Diverso anche lo stile dei paraurti, che sulla 2800 CS sono muniti di profili paracolpi e di rostri.

Si notino, su questo esemplare, i paraspruzzi aftermarket dell'epoca.



➔ problematici della sua storia. Simile nella configurazione al quattro cilindri, il nuovo 6 cilindri vanta però inedite camere di combustione "triseriche", che gli conferiscono una fluidità di funzionamento e una rapidità nel salire di giri che diverranno proverbiali. La scocca della 2800 CS, identica a quella della 2000 C - CS dal parafrangente alla coda, ha però la sezione anteriore riprogettata e allungata per ospitare adeguatamente il motore, ma anche l'avantreno della berlina 2800. Il passo così risulta maggiore di 7,5 cm e la lunghezza della vettura aumenta di 13 cm, anche a causa dei paraurti più sporgenti, con profili in gomma e rostri.

Il frontale a 4 fari, ridisegnato nello stile degli altri modelli della Casa, conferisce alla 2800 CS l'aggressività che mancava alla 2000 C - CS. Allo stesso scopo contribuisce l'adozione, di serie, di inediti cerchi sportivi in lega leggera, con pneumatici a base larga "barra 70". La nuova ammiraglia coupé BMW appare subito frutto di un'operazione riuscita, sebbene, per contenere i costi dell'intervento, abbia mantenuto il retrotreno della 2000 C - CS, con una carreggiata che ora risulta più stretta di quella anteriore (un'anomalia per le BMW dell'epoca) e con i freni a tamburo, che sulla berlina 2800 invece sono a disco. La produzione è avviata nel dicembre 1968, con un processo simile a quello già adottato per la 2000 CS.

UNA COUPÉ DI CLASSE SUPERIORE

Disegnata al centro stile della Casa, diretto da Wilhelm Hofmeister, la carrozzeria è realizzata dalla Karmann di Osna- ➔

↓ CARATTERISTICHE

Motore Ant. longitudinale - 6 cilindri in linea
7 supporti di banco
Alésaggio 86 mm - Corsa 80 mm
Cilindrata 2788 cm³
Rapporto di compressione 9:1
Potenza 170 CV DIN a 6000 giri/min
Coppia 23,8 kgm DIN a 3700 giri/min
Valvole in testa a V
Asse a camme in testa, catena duplex
2 carburatori invertiti Zenith 35/40 INAT
Accensione a spinterogeno
Lubrificazione forzata, 6,5 litri
Raffreddamento ad acqua, 12 litri
Impianto elettrico 12 V, batteria 55 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
Cambio manuale a 4 marce sincronizzate,
optional trasmissione automatica ZF
a 3 rapporti
Leva di comando centrale
Frizione monodisco a secco
Rapporto al ponte 3,45:1
Differenziale autobloccante
Pneumatici DR 70 HR14
oppure 195/70 VR14
Cerchi in lega leggera 6Jx14.

Corpo vettura Coupé 2 porte, 4 posti
Carrozzeria portante in acciaio
Sospensioni anteriori a ruote indipendenti,
montanti McPherson
Sospensioni posteriori a ruote indipendenti,
bracci obliqui, molle elicoidali,
optional regolazione del livello
Barre stabilizzatrici ant. e post.
Ammortizzatori idraulici telescopici
Freni idraulici a doppio circuito
con servocomando
ant. a disco, post. a tamburo
Sterzo a vite e rullo,
con servocomando
Serbatoio carburante 70 litri.

Dimensioni e peso Passo 2625 mm
Carreggiata ant./post. 1446/1402 mm
Lungh. 4660 mm - Largh. 1670 mm
Altezza 1370 mm - Peso a vuoto 1345 kg.

Prestazioni Velocità 205 km/h
Accelerazione 0-100 km/h in 9 secondi
Consumo medio 16,5 l/100 km.



Dotazione di prim'ordine

Il cofano motore (a sinistra), ha all'interno un rivestimento isolante. Quello del bagagliaio (pagina a fianco) ha una custodia in plastica dove è alloggiata la trousse di attrezzi. La vista di profilo (sotto) evidenzia la straordinaria estensione delle superfici vetrate, accentuata dall'assenza dei montanti centrali.

→ brück. Per l'assemblaggio con la meccanica si utilizza però lo stabilimento di Dingolfing, passato nel 1967 alla BMW dopo l'acquisizione della Hans Glas, che li produceva le sue grandi coupé 2600 e 3000 V8.

Ben rifinita ed equipaggiata, la BMW 2800 CS si dimostra davvero una coupé di classe superiore, grazie soprattutto all'ammaliante canto del suo 6 cilindri, che all'occorrenza sa sfoderare una bella grinta; verrà prodotta in 9399 esemplari fino all'aprile del 1971, quando sarà rimpiazzata dalla 3.0 CS, col motore di 3 litri e i freni posteriori a di-

sco. Pochi mesi dopo arriveranno la 3.0 CSI, la versione a iniezione, e la 3.0 CSL, quella alleggerita, dapprima a carburatori e poi a iniezione; nel giugno 1974 infine la 2.5 CS, quella anti crisi, con la quale nel 1977 la Serie E9 uscirà di scena, dopo aver totalizzato 30.544 esemplari. La Serie E9 è decisamente più diffusa nelle versioni 3.0; molto interessante quindi l'esemplare del servizio, una 2800 CS di colore Tundra (un verde scuro metallizzato), prodotta nel gennaio 1971, acquistata nuova a Torino ma immatricolata a Savona il 21 dello stesso me-





se e reimmatricolata nel 1987 a Torino, dove il proprietario si era trasferito. La vettura fu utilizzata regolarmente fino all'inizio degli anni Ottanta, come auto di tutti giorni ma anche per viaggi di vacanza, tra i quali uno decisamente avventuroso nel 1972, nella Romania retta da Ceausescu; dopodiché fu destinata solo a lunghe trasferte di piacere in Italia. Nel 1993 ottenne l'omologazione Asi con Targa Oro. Morto il proprietario, nel 2011 è stata lasciata in eredità al nipote, Andrea Dal Vecchio, che oggi ha 26 anni e che già da piccolo se n'era innamorato,

vedendola riposare nel garage di famiglia.

Ben mantenuta, questa vettura è stata sottoposta al primo intervento di una certa rilevanza solo nel 2000, per la revisione della distribuzione. Nel 2011 è la volta di un grosso tagliando, che ha comportato anche la revisione dei freni e la sostituzione di cinghie, manicotti, cavo del contachilometri, braccetti e testine dello sterzo e giunto dell'albero di trasmissione. Oggi la CS di Andrea ha all'attivo solo 120.000 km ed egli non perde occasione per utilizzarla, partecipando anche a raduni e gare di regolarità. **R**



Una primizia da ricercare

La versione d'esordio della Serie E9, ammiraglia a due porte bavarese, è in generale poco diffusa. In Italia è addirittura una rarità, perché all'epoca ne arrivarono pochi esemplari. Il valore storico è indubbio e le prestazioni sono vicine a quelle delle 3 litri

RESTAURO

ARRUGGINISCE

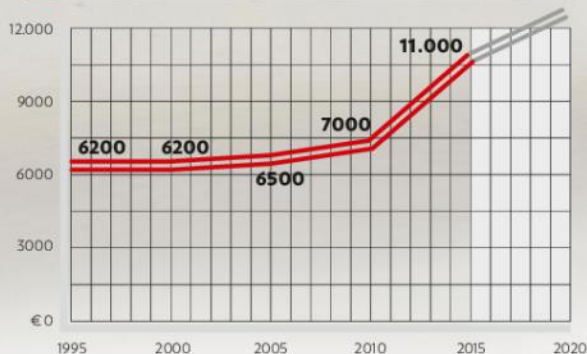
Costruita dalla Karmann, la carrozzeria delle coupé Serie E9 spicca per l'assemblaggio accurato e per il ricco abbigliamento, realizzato con l'uso esteso di acciaio inox e di alluminio anodizzato; pare tuttavia che il trattamento anticorrosione dei lamierati fosse poco efficace. In effetti, su alcuni esemplari è evidente la presenza di ruggine sui brancardi, sui passaruota anteriori e sul fondo; specie se si tratta di vetture vissute in Germania, che d'altronde sono la maggior parte. Ciò anche a causa del sale sparso in abbondanza sulle strade durante i gelidi inverni di quel Paese. Se i ricambi dei componenti esterni, come di quelli meccanici, si possono facilmente reperire ordinandoli presso i concessionari BMW, i lamierati della carrozzeria sono merce rara. D'obbligo quindi controllare con attenzione le zone più sensibili, prima di decidere l'acquisto. È ovviamente consigliabile optare per una vettura nelle migliori condizioni possibili. La meccanica robusta e relativamente semplice di queste BMW non crea in genere problemi; ma il loro 6 cilindri va spremuto per ottenere le massime prestazioni; perciò, in taluni casi, potrebbe richiedere una revisione della testata.

VALORE

IN IMPENNATA

Tra le coupé della Serie E9, la 2800 CS è quella che è sempre stata valutata meno: del 15% rispetto alla 3.0 CS e del 18% rispetto alla 3.0 CSi, vetture più performanti. Inoltre vale un buon 10% meno della oggi rarissima 2000 CS. Negli ultimi cinque anni tutti questi modelli hanno comunque visto crescere le loro quotazioni in maniera esponenziale.

VALORE NEL TEMPO



NE HANNO SCRITTO

Ruoteclassiche, luglio 1988

Nella rubrica Classiche di domani, la storia dei modelli 2000 C - CS e 2800 CS, con cenni anche alle successive coupé 3.0 e 2.5. Inoltre schede tecniche e quotazioni.

Road & Track, febbraio 1970

Prova su strada della 2800 CS, con specifiche tecniche, tabelle e grafici. Più un confronto illustrato con la 2000 CS.

BMW AUTOMOBILE, di Halwart Schrader, Motorbuch Verlag 2003, Vol. 1, 384; Vol. 2, 544 pag., 120 euro.

Catalogo della produzione automobilistica del marchio tedesco, con storia, schede tecniche e carriera sportiva dei vari modelli. Primo volume, dalle origini al 1962; secondo volume dal 1962 al 2004 compreso.

COMMUNITY

Il sodalizio italiano di riferimento è il BMW Youngtimer Club Italia presieduto da Alessandro Botta, non federato Asi ma riconosciuto dalla Casa madre. Organizza numerosi incontri e raduni su tutto il territorio nazionale (www.bycli.it) **Sito dedicato alla Serie E9** è il www.e9coupe.com, con informazioni tecniche, articoli, brochure e un registro con tutti gli esemplari censiti nel mondo.



LA PAGELLA

Fascino ****	Prezzo ***	Costo di gestione ***	Uso quotidiano ****	Affidabilità ****	Ricambi ****	Attività dei club *****
La più classica tra le coupé storiche BMW non è mai stata dimenticata, neanche in Italia. E di nostalgici che ne vorrebbero una ce ne sono sempre di più. Oggi poi la sua eleganza e il suo sound sono in grado di far girare la testa anche ai ventenni.	Le quotazioni bassissime di pochi anni fa non le rendevano merito, ma anche oggi il suo acquisto richiede un impegno limitato. Attenzione però ai "bidoni", che richiederebbero poi spese aggiuntive poco controllabili.	La cilindrata non indifferente, i due carburatori doppio corpo e il peso notevole della vettura fanno consumare parecchio nella guida sportiva. Ma il gusto di sentire il canto del 6 cilindri BMW non ha (quasi) prezzo.	La guida in città e quella tranquilla fuori porta non creano problemi. Per contro il cambio a quattro marce penalizza il confort alle alte velocità, mentre lo sterzo poco diretto e i freni posteriori a tamburo non favoriscono la guida sportiva.	La meccanica è in generale robusta e ben dimensionata e l'alimentazione a carburatori su una sportiva anni Settanta è ancora da preferire a quella a iniezione. Se si pretendono prestazioni al top, il motore però va tirato, e alla lunga ne risentirà.	BMW Mobile Tradition fornisce attraverso i concessionari una gamma piuttosto completa di componenti della meccanica e dell'abbigliamento. Qualche problema può esserci invece per i componenti e i rivestimenti degli interni.	I sodalizi di marca sono numerosissimi e in Italia ce n'è uno molto attivo. Club dedicati alle grandi coupé BMW si trovano in Germania (BMW Coupé-Club e.V.) e in Olanda (BMW Coupé Club Nederland).

↓ RICAMBI

Parabrezza	240
Griglie prese d'aria laterali (coppia)	130
Calandra (completa)	390
Fanali posteriori (coppia)	2300
Kit frizione	240
Dischi freno anteriori (coppia)	100
Cuscinetti ruota anteriori (coppia)	80
Pompa acqua	53
Paraurti anteriore (completo)	2000
Paraurti posteriore (completo)	2000
Serie stemmi e scritte	150
Serie profili esterni inox	1000



A PEZZI UNICI LANCIA TREVI VX BIMOTORE (1984)

DUE DI TUTTO

LABORATORIO INTEGRALE

Strano oggetto la Trevi Bimotore: trapiantare un secondo propulsore e un secondo cambio in una scocca di serie per creare un bolide non è certo una novità, ma scegliere per l'operazione una berlina tre volumi da famiglia è del tutto insolito. Giorgio Pianta la realizza per testare in casa la trazione a quattro ruote motrici

Testo di **Fulvio Zucco** - foto di **Massimiliano Serra**



L'operazione Bimotore di Giorgio Pianta ha l'appoggio del fratello Alberto e di Cesare Fiorio, DS della Squadra Corse HF

Nel 1984 la Lancia sta lavorando al progetto della Delta S4 a trazione integrale, destinata alle gare del Gruppo B e a sostituire la 037 Rally. Sebbene il palmarès della 037 sia invidiabile, per restare al passo, o meglio davanti agli avversari non si può, infatti, continuare a fare affidamento sulla sola trazione posteriore.

Giorgio Pianta, pilota scomparso lo scorso 18 aprile e collaudatore Abarth (cioè, in buona sostanza, delle vetture sportive del gruppo Fiat) di insostituibile sensibilità, decide che occorre iniziare subito a verificare sul campo i problemi legati all'utilizzo della trazione integrale, sulla quale la Casa di Chivasso non ha la necessaria esperienza. Come fare? La soluzione più ovvia è utilizzare un modello di

serie opportunamente modificato per la sperimentazione. La scelta di Pianta è singolare: candidato a trasformarsi in un mostro di pura asfalto non è un modello sportivo, che pure non manca nella gamma Lancia; niente Beta Coupé o HPE e nemmeno Gamma Coupé, quindi, ma neppure una Delta, che qualche (lieve) analogia con la futura S4 l'avrebbe avuta: "vittima" prescelta dell'operazione è una insospettabile Trevi.

NASCE MR. HYDE

La pacifica berlina tre volumi derivata dalla Beta, che fino a quel giorno ha condotto un'esistenza anonima e pure avara di consensi - la versione top di gamma, la VX con il compressore volumetrico, ha totalizzato 3844 esemplari nei due anni e mezzo circa in cui è rimasta in produzione, mentre la 2000 aspirata e la 1600 si sono fermate a una quota in-

fiorire - vivrà il proprio giorno da leoni dopo lo stravolgimento dei suoi organi interni.

Ottenuti il benestare da Cesare Fiorio, direttore sportivo della Squadra Corse HF Lancia e la collaborazione del fratello Alberto, direttore dello stabilimento di Chivasso, Giorgio Pianta si mette al lavoro. A una normale Trevi VX di serie viene innestato un secondo motore, collocato in posizione centrale dove di norma si trova il divano. Il quattro cilindri supplementare è accoppiato a trasmissione e sospensioni anteriori anch'essi di serie e il tutto viene ancorato a un'intelaiatura appositamente creata e saldata alla scocca.

Le paratie che racchiudono il vano vengono rivestite con la stessa moquette dell'abitacolo nonostante si tratti di una vettura laboratorio, raffinatezza in perfetto stile Lancia. La "gabbia" che contiene il secondo quattro cilindri contribuisce anche mediante traver-





se a irrigidire la struttura, insieme alle porte posteriori saldate. Le due unità motrici guadagnano una quindicina di cavalli ciascuna grazie a una modifica semplicissima: le pulegge collegate ai compressori vengono sostituite con altre di diametro inferiore, in modo da aumentare il regime di rotazione dei volumetrici. Lo scarico anteriore termina lungo la fiancata sinistra, mentre quello posteriore, realizzato appositamente, è in coda.

Per risolvere il problema del raffreddamento del gruppo posteriore le griglie di sfogo dell'aria dall'abitacolo, sui montanti posteriori, vengono conservate ma sono aperte verso l'esterno per convogliare, tramite due tubazioni, il flusso all'interno del vano motore. Due altre grandi prese d'aria sono ricavate nelle porte posteriori, mediante l'applicazione di due "orecchie" in lamiera protette da una rete metallica. Il raffreddamento non riesce comunque a essere ottimale e la Bi- ➔



Strumentazione per due

Il volante sportivo (a sinistra) è più adatto del due razze di serie; la plancia - nota al tempo come "gruviera" per i tipici fori tondi - è quella d'origine, ma gli strumenti raddoppiano. Due contagiri, due termometri acqua e due manometri olio (sopra a sinistra). Il tachimetro finisce davanti alla leva del cambio al posto di una bocchetta. Due anche i pulsanti per l'avviamento dei motori (sopra, in rosso), incassati al posto di una spia dell'illuminazione e di quella del livello del lavavetro.

La Bimotore serve anche alla Pirelli per mettere a punto i nuovi pneumatici destinati alla Delta S4



Motore in scatola

Il gruppo posteriore (sopra e in alto) è racchiuso in un vano appositamente realizzato cui si accede da un coperchio superiore. Visibili i condotti per l'aria collegati alle griglie sui montanti. Il vano motore anteriore (a destra) rimane quello di serie. In evidenza (nella foto grande) i due scarichi per i due motori.





↓ CARATTERISTICHE

Motore	Uno anteriore + uno posteriore-centrale, trasversali - 4 cilindri in linea x2 Alesaggio 84 mm - Corsa 90 mm Cilindrata 1995 cm³ x2 (3990 cm³ totali) Rapporto di compressione 7,5:1 Potenza 150 CV x2 (300 CV totali) a 5500 giri/min Due assi a camme in testa per ogni motore Alimentazione con un carburatore Weber 36 CDA per ogni motore Sovralimentazione con compressore volumetrico, uno per motore Lubrificazione forzata a carter umido Impianto elettrico 12 V.
Trasmissione	Trazione sulle quattro ruote Frizione monodisco a secco x2 Cambio a 5 marce x2 Leva di comando centrale (unificata) Pneumatici Pirelli P7 195/50 VR 15 Cerchi in lega leggera.
Corpo vettura	Berlina 2 porte (+2 saldate), 2 posti Scocca portante Carrozzeria in acciaio Sosp. ant. e post. a ruote indipendenti, schema McPherson, molle elicoidali, Barre stabilizzatrici ant. e post. Ammortizzatori idraulici telescopici Freni a disco con circuito Superduplex Sterzo a cremagliera Capacità serbatoio carburante 130 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2540 mm Carreggiata ant. 1406 mm - post. 1406 mm Lunghezza 4355 mm Larghezza 1717 mm Altezza 1400 mm Peso in ordine di marcia 1250 kg.
Prestazioni	Velocità 230 km/h.

→ motore soffre le soste a motore acceso, per le quali d'altronde non è concepita. Non è peraltro possibile escludere dal funzionamento l'unità posteriore, in quanto i doppi gruppi meccanici, e i cambi in particolare, hanno comandi unificati dal posto guida. L'acceleratore gestisce i due carburatori con un comando "drive by wire" che non ha una risposta ottimale, dato lo stato dell'arte dell'elettronica di quegli anni. Si provvede così a realizzare anche un cavo bowden apposito, per gestire meccanicamente, in alternativa, l'acceleratore (avendo avuto la possibilità di guidare la Bimotore negli anni Ottanta, posso confermare che, soprattutto nelle partenze da fermo, era difficile che i due motori andassero davvero d'accordo, ndr). Terminata la sua funzione di laboratorio mobile, la Trevi Bimotore viene custodita nella Collezione Lancia, dove si trova tuttora.

A TRENT'ANNI TORNA A RUGGIRE

Abbiamo portato la Bimotore, dopo oltre vent'anni di inattività, sul nostro circuito di Vairano per un test dinamico. Per l'occasione è stato eseguito un completo check up della meccanica: sostituite le pompe delle due frizioni, dei freni e della benzina, tutti i liquidi e

i filtri, le cinghie della distribuzione, le pastiglie dei freni e i pneumatici. È stato cambiato anche un radiatore ormai corrosivo, mentre carburatori e serbatoio hanno ricevuto un'accurata pulizia (e una revisione generale per il circuito di alimentazione). Infine, per ovviare ai già citati problemi di gestione dell'acceleratore, si è scelto di montare il comando a cavo allestito al tempo e di escludere l'elettronica di bordo, che logicamente è però rimasta al proprio posto. Così la Trevi è relativamente più docile e non ci pare di aver colto discordanze sensibili di funzionamento dei due propulsori, che girando all'unisono regalano all'auto un timbro aggressivo.

La rossa Bimotore - a proposito, la livrea riprende quella delle celebri Fulvia HF da rally, con una tonalità simile al Rosso Montebello del tempo e tanto di bande centrali gialle e blu - offre il meglio dai 3000 giri in su, quando la spinta si fa corposa e omogenea. La ripartizione dei pesi equilibrata rende l'auto stabile e ben bilanciata, mentre la frenata è adeguata (era uno dei punti di forza del modello di serie). L'accelerazione è notevole e già prima del km con partenza da fermo si superano i 200 orari. Non era poi male questa strana Lancia Trevi...



Benzina in abbondanza

Il serbatoio è posizionato nel bagagliaio insieme alla ruota di scorta e contiene 130 litri: Raffaele Terlizzi, che insieme a Silvano Sobrero e Domenico Velonà di Collezione Lancia ha rimesso in esercizio la Bimotore, afferma che il consumo medio è di circa 2 km con un litro. Le centraline (sopra) per il comando "drive by wire" dei carburatori.

MANIFESTO DELL'UNDERSTATEMENT

MISSILE IN INCOGNITO

Sotto l'abito in apparenza identico a quello di una paciosa berlina della serie W124 si cela una delle prime supercar a 4 porte d'Europa. Realizzata in collaborazione con la Porsche, ha prestazioni da cardiopalma grazie al V8 di 5 litri da 326 CV. A trovarla, è un'occasione d'oro

Testo di **Marco Di Pietro**







La 500 E è una creatura particolare, alla quale avrebbe potuto dar vita il dottor Victor Frankenstein. Sotto le forme di una banale e innocua Mercedes W124 si nasconde infatti il "cuore" della 500 SL, ovvero un grosso V8 di 5 litri di cilindrata in grado di scatenare ben 326 cavalli. Un intervento non certo semplice, come vedremo fra poco. Ed ecco quindi nascere un vero mostro, in grado di divorare rettilinei e curve al ritmo di una Formula 1.

Il trapianto, come si conviene a ogni operazione chirurgica innovativa, presentava difficoltà quasi insormontabili; i tecnici della Mercedes si convinsero della necessità di avvalersi dell'assistenza di una Casa blasonata e con grande esperienza nella progettazione di vetture sportive. La scelta non poteva che cadere a pochi chilometri di distanza dal quartier generale di Sin-

delfingen: a Zuffenhausen, per la precisione, sede della Porsche. La partnership aveva un duplice vantaggio: beneficiare di una consulenza di indubbia capacità tecnica, per fare in modo che non ci fosse crisi di rigetto, e trovare uno stabilimento dove sarebbe stato possibile produrre la 500 E in piccola serie, dato che le linee di montaggio di Sindelfingen viaggiavano a regime completo.

MECCANICA RINNOVATA

Il lavoro congiunto Mercedes-Porsche diede un risultato eccellente: fu modificato estesamente il vano motore, per dare spazio all'ingombrante V8 (la scocca anteriore era stata concepita per ospitare i 4-5-6 cilindri in linea), vennero irrobustiti i longheroni, variata la sagoma del pianale per ingrandire il tunnel di trasmissione e ospitare i catalizzatori; infine vennero introdotte numerose modifiche alle sospensioni. All'esterno, parafranghi allargati consentivano di adattare cerchi e pneumatici maggiorati. La produzio-

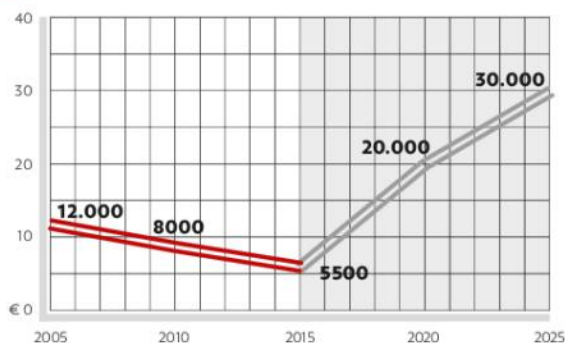
ne avveniva secondo un percorso macchinoso, ma indispensabile: si partiva da Sindelfingen, da cui uscivano le scocche da modificare prelevate dalla grande serie delle W124, per poi passare a Zuffenhausen per gli aggiornamenti agli scatolati e ai lamierati. In seguito si tornava in Mercedes per la verniciatura e di nuovo in Porsche per il montaggio della meccanica e la rifinitura (rigorosamente a mano).

Controllo qualitativo finale, test drive, delibera e consegna a Sindelfingen. Curioso notare che la linea di montaggio di Zuffenhausen era la stessa sulla quale, in precedenza, veniva costruita la mitica Porsche 959, "tirata" in soli 284 esemplari. Per la 500 E, la Porsche poteva arrivare ad assemblare 12 esemplari al giorno (pari a circa 2500 unità all'anno).

CINQUE ANNI E POCHE MODIFICHE

Questo lupo travestito da agnello fu costruito dalla fine del 1990 (con inizio consegne nella primavera dell'anno seguente)

VALORE NEL TEMPO



In pochi hanno compreso il reale valore di una Mercedes 500 E, sia dal punto di vista storico sia da quello delle prestazioni. Come tutte le berline ipervitaminizzate (di cui quest'auto è stata una delle capostipiti) ha subito un'accentuata svalutazione. Molti esemplari sono tornati in Germania negli anni recenti, perché in patria è da tempo più apprezzata. Con tutta probabilità quest'anno passa l'ultimo treno per comprarla a poco, poi anche da noi il mercato si allineerà a quanto avviene all'estero.



all'aprile del 1995, con qualche modifica di dettaglio. A partire dall'ottobre 1992 la potenza scese da 326 a 320 CV; da metà 1993 la sigla identificativa mutò in E 500, secondo la nuova nomenclatura, inaugurata con la Classe C dello stesso anno, che trasformava la W124 in Classe E.

In contemporanea la produzione venne spostata completamente a Sindelfingen, per tentare anche di contenere i costi, che furono ammortizzati mediante l'introduzione di una sorella minore, la E 400, destinata soprattutto agli Usa (dove la E 500 non era disponibile) anch'essa con un V8, ma di soli 4,2 litri e 279 CV, e senza caratterizzazioni estetiche evidenti. Nel luglio 1993 fu presentata una versione speciale curata da AMG, la E60, con motore maggiorato a 6 litri e 380 CV (prodotta in poche decine di esemplari). In tutto, di 500 E-E 500 furono costruiti 10.479 esemplari. A fine 1990, ossia all'esordio, la 500 E costava ben 137 milioni di lire, ossia più del doppio della W124 top di



Tradita dai dettagli

L'interno della 500 E sembra quello di una normale W124 ben accessoriata. In realtà piccoli dettagli la distinguono dalle versioni di serie: i sedili più profilati, la seduta del divano posteriore separata da un cassetto scorrevole portaoggetti in radica di noce, il volante in pelle di diametro ridotto e, naturalmente, la dotazione full optional.

PRO...

- Prestazioni superbe
- Prezzo basso (ancora per poco)
- In genere si trova in ordine
- Reperibilità dei ricambi
- C'è della Porsche in lei

...E CONTRO

- Stile compassato
- Appaga poco l'occhio
- Pochi esemplari rimasti in Italia
- Guida da esperti
- Immagine poco "storica"

GAMMA COLORI

CARROZZERIA

Metallizzati

Argento brillante	Blu Perla	Madreperla
Berillio	Malachite	Rosso Granato
Grigio Fumo	Impala	Bornite
Verde Cristallo	Rosso Brillante	Grigio Antracite
Blu Nautico	Nero-Blu	

RIVESTIMENTI INTERNI

Pelle

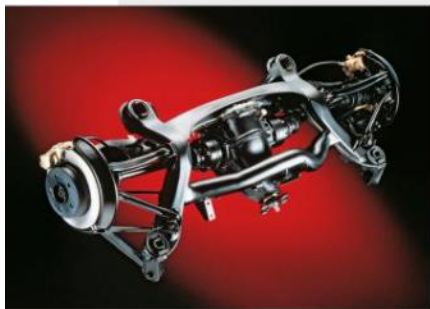
Nero	Blu	Basilite
Beige	Grigio	

Tessuto

Nero	Blu	Basilite
Beige	Grigio	

↓ LA TECNICA

IMPREZIOSITA DALL'ESPERIENZA DELLA PORSCHE



La spola continua tra Sindelfingen e Zuffenhausen serviva eccome: mai prima di allora una berlina Mercedes aveva raggiunto prestazioni così elevate, non soltanto in termini di velocità di punta e accelerazione, ma soprattutto in fatto di handling e tenuta di strada. In sostanza, la 500 E è una sportiva vera, proprio grazie alle sapienti modifiche

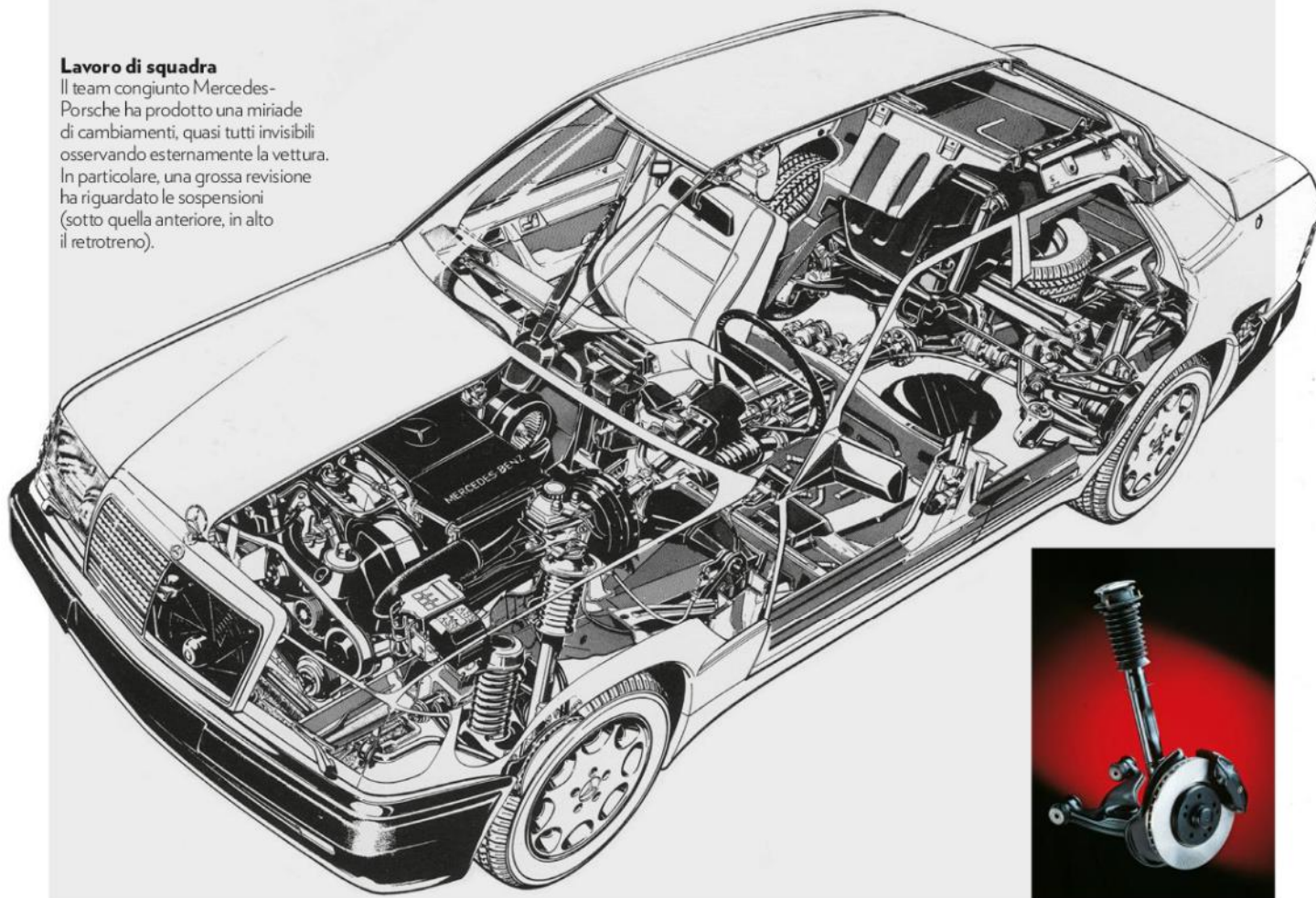
studiate in collaborazione con Porsche. Per esempio, il sofisticato retrotreno a bracci multipli, rivisto pesantemente rispetto allo schema originale delle W124; ma anche la distribuzione dei pesi, l'assetto ribassato, i freni maggiorati, le ruote più grandi. L'autentico capolavoro è il V8 in lega leggera, quattro alberi a camme in testa, quattro valvole per cilindro, cinque litri di cilindrata e con una potenza di 326 CV (240 kW). Un motore non inedito, perché già visto sulla 500 SL, ma qui aggiornato per assumere un temperamento ancora più sportivo (pur a parità di potenza): nuovo l'impianto di iniezione con tubi di aspirazione allungati e misurazione dell'aria aspirata col metodo del filo caldo, collettori di scarico modificati e catalizzatori maggiorati. Le

centraline elettroniche sono schermate per evitare interferenze elettromagnetiche. Rilevanti gli aggiornamenti al telaio. La carreggiata è allargata di 37 mm davanti e di 38 mm dietro; l'assetto è più basso di 30 mm; la tiranteria dello sterzo e i bracci trasversali sono identici a quelli della 500 SL; la sospensione posteriore è idropneumatica. L'impianto frenante, potenziato, prevede dischi autoventilanti davanti e dietro, con quattro pistoncini all'assale anteriore e due a quello posteriore. Infine la batteria è stata spostata nel bagagliaio, per migliorare l'equilibrio dei pesi tra i due assali, che infatti con due persone a bordo e 80 kg di bagaglio raggiunge il rapporto ottimale di 50/50. A livello di carrozzeria spiccano i parafranghi

allargati di quasi tre centimetri (28 mm) per parte, per ospitare le ruote maggiorate da 8x16 pollici. La collaborazione tra Mercedes e Porsche si è svolta non soltanto in ambito progettuale e produttivo, ma anche nella fase del collaudo di tutte le componenti che differenziano la 500 E dalle normali W124. Questi dettagli tecnici sono stati progettati assieme, costruiti da Porsche e direttamente collaudati sul circuito di prova di Weissach, per un periodo di ben due anni. La perfetta riuscita dell'auto si denota anche nell'analisi aerodinamica: per raggiungere livelli di stabilità adeguati, la 500 E non ha avuto bisogno di alcun dettaglio aerodinamico specifico supplementare.

Lavoro di squadra

Il team congiunto Mercedes-Porsche ha prodotto una miriade di cambiamenti, quasi tutti invisibili osservando esternamente la vettura. In particolare, una grossa revisione ha riguardato le sospensioni (sotto quella anteriore, in alto il retrotreno).





LA PAGELLA

Fascino

La 500 E è un'auto da intenditori, non certo per chi vuole farsi notare. Il suo fascino è ben celato sotto la scocca e nel cofano anteriore, dove scalpitano 326 CV. Insomma, una vera musde car.

Prezzo

Oggi si compra ancora a peso: poco più di 5000 euro sono un limite che non durerà a lungo, anche perché all'estero già vale quattro volte tanto. Tra breve tempo le nostre quotazioni si allineeranno a quelle europee, complice la penuria di esemplari in vendita sul nostro mercato.

Costo di gestione

Pur essendo una vera supercar, sebbene nascosta sotto l'aspetto di una tranquilla berlina da famiglia, non ha affatto i costi di gestione di una top car: molta componentistica è in comune con le popolari quattro porte della serie W124.

Uso quotidiano

Ha solo un difetto: il consumo di carburante, che è spropositato soprattutto in città. A velocità da codice in autostrada si percorrono i 10 km/litro, però se si esagera col gas sono guai. Nell'utilizzo frequente non vi sono controindicazioni.

Affidabilità

Una Mercedes della fine degli anni Ottanta è, a detta delle statistiche, l'auto più affidabile del mondo: difficile rimanere per strada, a meno che nel corso degli anni sia stata trascurata la manutenzione ordinaria.

Ricambi

Dal più insignificante bullone alla centralina elettronica più complessa, la rete assistenza Mercedes è in grado di fornire qualsiasi componente nell'arco delle 48 ore. Numerosi i ricambi di qualità corrispondente. Possibile utilizzare pezzi usati di altre Mercedes V8.

Attività dei club

Nonostante appaia come un'auto recente, la 500 E è ben accettata in tutti i sodalizi dedicati alle auto con la Stella sul cofano, non soltanto quelli ufficiali, ma anche quelli indipendenti come Stelle Cadenti. In Germania c'è un club specifico per questo modello.

↓ RILEVAZIONI

Velocità massima

Dichiarata (km/h - autolimitata)	250
Effettiva (km/h in Drive)	252,6

Accelerazione

km/h	secondi
0-60	2,9
0-100	6,1
0-120	8,2
0-140	10,9
0-180	18,3

Ripresa (in Drive)

km/h	secondi
70-80	1,4
70-100	3,3
70-140	12,1
70-180	21,2

Consumo

km/h	km/litro
60	13,4
100	10,9
140	8,3
180	5,9

Frenata

km/h	metri
60	13,5
100	37,2
140	73,6

↓ CARATTERISTICHE

Motore	Anteriore, longitudinale - 8 cilindri a V di 90° Alésaggio 96,5 mm - Corsa 85 mm Cilindrata 4973 cm ³ Rapporto di compressione 10:1 Potenza 326 CV (240 kW) a 5700 giri/min Coppia 471 kgm (480 Nm) a 3900 giri/min Distribuzione a due alberi a camme in testa per bancata, 4 valvole per cilindro Iniezione Bosch LH-Jetronic Impianto elettrico a 12V, batteria 92 Ah.
---------------	--

Trasmissione	Trazione posteriore Cambio automatico a 4 rapporti Leva comando centrale Rapporto finale 2,82:1 Differenziale autobloccante elettronico ASR Pneumatici 225/55 ZR 16 Cerchi in lega da 8J x 16 H2.
---------------------	---

Corpo vettura	Berlina quattro porte, quattro posti Scocca portante Sosp. ant. a ruote indipendenti, molle elicoidali Sosp. post. a ruote indipendenti, bracci multipli con dispositivo anticabraggio e antibeccheggio, molle elicoidali, correttore di assetto Ammortizzatori oleopneumatici Barre stabilizzatrici Freni a disco autoventilanti, ABS Scatola guida a circolazione di sfere, servoassistenza idraulica Serbatoio carburante 90 litri.
----------------------	--

Dimensioni e peso	Passo 2800 mm Carreggiata ant./post. 1538/1529 mm Lunghezza 4750 mm - Larghezza 1796 mm Altezza 1408 mm Peso in ordine di marcia 1700 kg.
--------------------------	---

Prestazioni	Velocità massima 250 km/h Accelerazione da 0 a 100 km/h 6,1 secondi.
--------------------	---

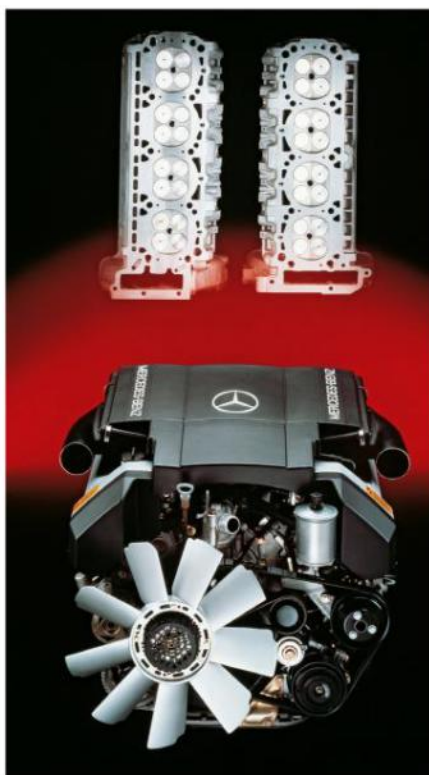


ACCESSORI ALL'EPOCA

Antifurto	Lire 1.100.000
Climatizzatore automatico	1.300.000
Frigorifero nel bagagliaio	3.700.000
Pneumatici invernali	500.000
Riscaldamento supplementare	2.900.000
Sedile ant. SX elettrico con memoria	1.150.000
Sedile ant. DX elettrico con memoria	1.150.000
Volante regolabile elettricamente	800.000
Becker Silverstone Disc Changer	2.200.000
Interni in pelle	5.200.000

RICAMBI OGGI

Proiettore anteriore	€ 600
Faro posteriore	180
Pastiglie freni ant.	130
Dischi anteriori	290
Set 4 pneumatici da 16"	900
Cofano anteriore	600
Portiera	350
Parabrezza	150
Impianto di scarico completo (originale)	1100
Motore completo (usato)	1500



gamma, la 300 E, in listino a 64 milioni di lire. Oggi la valutazione amatoriale si aggira in Italia sui 5500 euro (8000 se restaurata), ma in Germania siamo già attorno ai 20.000 euro, una quotazione che da noi sarà raggiunta, con tutta probabilità, tra breve tempo, visto che la muscle car di Stoccarda è in fase di riscoperta. Anche se nel nostro Paese ne sono rimaste pochissime: molte delle 3-400 unità vendute sono state esportate negli scorsi anni.

La 500 E può essere considerata, con gli occhi di oggi, l'antesignana delle Mercedes-AMG: una vera forza della natura sotto mentite spoglie. Assume quindi un valore storico di grande rilevanza, cui si aggiunge il fatto di essere stata prodotta in collaborazione con la Porsche. Acquistarne una adesso, prima che le sue quotazioni decolino definitivamente anche in Italia, è senza dubbio un affare.

MECCANICA INFATICABILE

Prima di procedere all'acquisto, occorre valutarne bene lo stato d'uso. Non sono rari i casi di esemplari molto sfruttati in termini di chilometraggio, anche se i 200.000



km non sono certo un limite che debba indurre alla rinuncia. In fin dei conti si tratta di un motore di (relativamente) grande serie, costruito per durare a lungo senza necessità di interventi importanti.

Indispensabile però verificare che sia presente il libretto dei tagliandi e che gli interventi di controllo siano stati frequenti (almeno ogni due anni). L'attenzione deve poi concentrarsi sulle parti specifiche che distinguono la 500 E dalla comune W124 (anche se le variazioni sono a tal punto numerose da rendere improbabile che qualcuno si sia cimentato nella realizzazione di un "falso"). Il volante, per esempio, deve essere rivestito in pelle e avere un diametro ridotto (390 mm); distintivi anche i gruppi ottici anteriori, con due spot abbaglianti al posto dei fendinebbia (mentre questi ultimi sono inseriti nel "grembiule" sotto il paraurti). Tassativa la presenza dell'autoradio Becker Mexico 2000, che faceva parte della dotazione di serie, delle ruote in lega a otto fori della giusta dimensione (8x16") e dei sedili originali sportivi (in pelle, più frequentemente, oppure in tessuto specifico). Il cambio automatico è a soli quattro rap-

porti, ma irrobustito per sopportare i poderosi 480 Nm di coppia del motore V8 (30 in più rispetto a quello utilizzato nelle 500 SL). Da non dimenticare un esame attento sul perfetto funzionamento del correttore di assetto idropneumatico della sospensione posteriore. Un ultimo controllo deve riguardare lo stato di conservazione: la 500 E non deve avere subito incidenti di grande rilevanza: una scocca mal riparata potrebbe portare a un comportamento su strada anomalo. Non si deve scherzare con un'auto in grado di raggiungere in circa 30 secondi i 250 km/h (se la gestione elettronica non "staccasse" l'alimentazione, la 500 E potrebbe raggiungere i 284 km/h). Suggeriamo quindi di far esaminare con attenzione la vettura da un carrozziere prima di procedere all'acquisto.

Per fortuna la parte elettronica non costituisce un grande problema: impostata sul finire degli anni Ottanta, e derivando da un'auto progettata all'inizio di quel decennio, la 500 E è dotata di pochi controlli elettronici, per giunta piuttosto semplificati (per esempio non c'è nemmeno l'ESP, introdotto in anteprima dalle Mercedes Classe S

soltanto nel 1995, ma un semplice ASR, dispositivo antislittamento in accelerazione).

LA SERENITÀ DI TROVARE TUTTO

Se dovesse rompersi qualcosa, nessun timore: Mercedes fornisce anche il minimo dettaglio. Per quanto concerne i costi dei ricambi, vale la solita regola commerciale della Casa: le parti "di consumo" (freni, ammortizzatori, filtri, ricambi di meccanica, paraurti, parafranghi e guarnizioni) costano meno di quelle dei marchi generalisti; quelli "a bassa rotazione" invece hanno prezzi allineati verso l'alto. Tuttavia non bisogna dimenticare che Mercedes è uno dei marchi più "replicati" nel mondo dell'aftermarket.

Perché un collezionista dovrebbe rivolgere la propria attenzione a una 500 E? Innanzitutto per i motivi esposti in precedenza (rarietà, esclusività e lignaggio), ma anche perché questa supercar è stata ed è un vero e proprio status symbol: essere e non apparire, un mostro capace di tenere il passo anche di una supercar di pari epoca, ma che non dà mai nell'occhio. Un manifesto programmatico dell'understatement... finché non si schiaccia l'acceleratore. **R**



UTILITARIA ANTESIGNANA

REMISE EN FORME DI GRAN STILE



Presentata nel 1925 e in vendita sino al 1929, la 509 è stata una delle prime auto italiane di "massa" della storia. Non era certo economica, ma si poteva comprare a rate. L'esemplare del servizio è stato acquistato in condizioni disperate negli anni 70. E restaurato con cura e ottimi risultati

Testo di **Giuseppe Valerio** - foto di **Giuseppe Barone**

La Fiat 509 può essere considerata, per certi versi, la prima utilitaria della Fiat. Presentata al Salone di Milano del 1925, ben prima che “Mille lire al mese” diventasse un tormentone generazionale, costava - secondo l'allestimento scelto - tra 14.750 e 25.000 lire, una somma dunque non proprio alla portata di tutti. Comunque venne prodotta, fino al 1929, in oltre novantamila esemplari e, in contemporanea con la sua commercializzazione, venne introdotta anche la vendita a rate grazie all'istituzione della Sava (Società Anonima Vendita Automobili), l'istituto finanziario creato dalla Fiat proprio per garantire maggiore diffusione ai propri prodotti.

Tra le novantamila 509 prodotte, è sopravvissuta quella che oggi Alessandro Caligiore, un impiegato siracusano, ostenta con grande orgoglio: “Mio nonno ne ebbe due, una di colore giallo, l'altra color amaranto e mio padre Nicola è rimasto legatissimo a quelle vetture”. Per questo Nicola Caligiore acquistò una 509 A all'inizio degli anni 70, avviando nel 1976 un restauro che si è protratto per lunghi anni, dato che l'unica regola autoimposta era quella di fare tutto nel modo migliore, ma di farlo in casa contando solo sulle proprie forze. “Ero ragazzino - spiega Alessandro - quando mio padre iniziò a restaurare la sua 509, ricordo benissimo che mi diceva la chiamassero ‘cinquecentonoie’ per via di una serie di problemi e problemini che frequentemente accusava”.

ARRIVÒ UN PEZZO PER VOLTA

La vettura restaurata e oggi posseduta da Alessandro non è ovviamente quella che era stata del nonno, ma un esemplare immatricolato per la prima volta a Milano nel 1928 e che nel 1932 giunse a Siracusa dove fu reimmatricolata con la targa attuale. “L'ultimo proprietario, prima di mio padre, era un anziano signore che viveva in uno sperduto casolare nelle campagne della zona: ce la cedette a pezzi, un po' alla volta!”.

A quel punto iniziò il restauro - “Un'opera ciclopica, viste le condizioni del rottame” - che coinvolse di fatto tutta la famiglia, oltre a qualche amico del padre particolarmente versato nella meccanica, che mise a disposizione alcuni utensili per la ricostruzione dei pezzi che non si era riusciti a scovare. ➡



Ogni particolare recuperabile del relitto è stato pazientemente rimesso a nuovo. Così, i sedili e la capote ormai a brandelli sono stati salvati



Caso disperato

La 509 acquistata da Caligiore era da "codice rosso": smontata, corrosa e incompleta (a sinistra). Inoltre il precedente proprietario, restio a cederla, la consegnò a Caligiore a pezzi, un po' per volta.



Dai rottamai a Internet

I primi ricambi acquistati negli anni 70 si trovavano ancora presso i demolitori attivi da molto tempo. Gli ultimi, come i vetri dei fari originali, sono frutto di ricerche sui siti online. Il posto aggiuntivo in coda (sopra) con lo schienale estraibile.





La Fiat 509, in versione berlina, è stata l'insospettabile trionfatrice del Rally di Montecarlo 1928: primo e secondo posto assoluti

➔ La "macchina" era in pessime condizioni generali: i Caligiore si ritrovarono per le mani, in buona sostanza, brandelli delle lamiere della carrozzeria e parti in legno totalmente marcite. Il primo passo fu quello di rivolgersi alla Fiat, che inviò le copie di alcuni disegni originali. Nicola Caligiore non è un meccanico né un carrozziere, ma un professore di matematica e fisica di un liceo scientifico. Dalla sua ha però una manualità non comune nella lavorazione del legno e della lamiera e l'abilità di interpretare correttamente i disegni originali della 509 e le quote in essi indicate.

Assemblando i pezzi della vettura, inaspettatamente quasi tutti presenti, si nota che manca però la parte terminale di uno dei due parafranghi anteriori: "Scopro che il precedente proprietario l'aveva divelta per utilizzarla come paletta per la raccolta dei rifiuti...". Nicola Caligiore ricava allora un calco in cemento dall'altro parafrangio, fortunatamente integro, e su quello ribatte una lastra di lamiera, fino a ottenere il pezzo mancante.

Il sedile e la sua spalliera, anch'essi in condizioni precarie, vengono scuciti striscia per striscia: ciascuna di queste viene pazientemente trattata con creme apposite e tanto olio di gomito, per poi essere ricucita in casa con la vecchia Singer dell'amica della nonna. "Probabilmente - ammette Alessandro Caligiore - il colore della selleria non è più perfettamente aderente all'originale, ma preferisco lasciare tutto com'è perché comunque la pelle è proprio la sua, di fine anni Venti; e poi mi ricorda il lavoro indefesso di mia nonna che partecipò con la sua arte - come altro definirla? - anche al recupero della capote".

INVENTIVA AL POTERE

Il restauro della parte meccanica è stato forse quello più complesso da gestire. Qui i ricordi di Alessandro si fanno ancora più precisi e spiegano l'ingegno e la passione conferite nel restauro casalingo di questa vettura: "Abbiamo dovuto ricostruire il giunto in gomma che si trova tra l'albero a camme e il magnete. Quello originale era ormai "cotto" dal tempo e privo dei denti, pertanto la fasatura dell'accensione non poteva essere correttamente assicurata. Quindi, un pezzo di gomma, una piccola pressa fatta in casa ad hoc e l'uso del forno della nostra cucina, ed ecco realizzati diversi nuo-

vi giunti in gomma, funzionali come quelli usciti di fabbrica".

Anche l'interno del quadro strumenti era irrimediabilmente deteriorato, ormai sfarinato e strutturalmente inconsistente. È stato riprodotto manualmente con abilità e pazienza, utilizzando materiali il più possibile aderenti all'originale.

Circa quattro anni fa Alessandro ha fatto pure ricostruire in acciaio inox le pareti interne del serbatoio della benzina: quello originale, che suo padre aveva semplicemente ripristinato anni prima, si era definitivamente ammalorato.

Alcuni elementi, inizialmente, sono stati recuperati addirittura dagli sfasciacarrozze; gli ultimi, invece, attraverso Internet: per esempio i profili originali delle pedane, così come i tappi valvola delle ruote, i vetri dei fari con la serigrafia Fiat, il pomello del cambio, le maniglie per il sollevamento dei portelli posteriori, i "bottoncini" della cerniera del cofano motore, gli ammortizzatori e le cinghie in cuoio e ottone. La gemma rossa di uno dei due fanalini posteriori, in attesa che si trovasse il pezzo originale, per qualche tempo è stata decorosamente sostituita da un lumicino per la commemorazione dei defunti...

CRUSCOTTO IN NERO

Dopo decenni di lavoro appassionato, la 509 di Caligiore è finalmente pronta; ma con l'omologazione Asi arriva anche una piccola delusione: "Ci annotarono la dicitura 'Crusotto non conforme perché verniciato nero anziché amaranto come il resto della carrozzeria'. Mio padre ricordava benissimo che quel particolare fosse nero su entrambe le 509 di mio nonno, ma la sua testimonianza non venne mai considerata. Da qualche tempo - che soddisfazione! - l'Asi ci ha comunicato che invece il crusotto nero è corretto".

Oggi la 509 di Alessandro Caligiore è perfettamente funzionante e marciante. "Io però ne centellino l'utilizzo limitandomi a qualche passeggiata nei dintorni e a pochi e selezionati raduni in zona. La macchina 'gira' perfettamente, ma è molto delicata e va guidata con estrema attenzione: la poca potenza disponibile e l'età, in riferimento allo sterzo e ai freni in particolare, non consentono certo lunghe trasferte. Questa macchina a ogni modo racchiude un po' la storia di tre generazioni della mia famiglia, per cui le sono molto legato".

↓ CARATTERISTICHE

Motore	Tipo 109, 4 cilindri in linea, anteriore Cilindrata 990 cm ³ Alésaggio 57 mm - Corsa 97 mm Rapporto di compressione 5,35:1 Potenza massima 22 CV a 3400 giri/min Alimentazione a caduta, carburatore Solex 26 MVD o 26 FV oppure Zenith 22 K4 Distribuzione con valvole e asse a camme in testa, catena Accensione a magnete ad alta tensione Raffreddamento ad acqua, termosifone, capacità 8 litri Lubrificazione forzata, capacità 2 kg Impianto elettrico 12 V, batteria 30 Ah.
Trasmissione	Trazione posteriore Frizione monodisco Cambio a 3 marce, comando a leva centrale Riduzione finale con coppia conica elicoidale, rapporto 9/55 Cerchi a razze metalliche tipo Sankey Pneumatici 12 x 45.
Corpo vettura	Spider 2 porte, 2+2 posti Telaio a longheroni e traverse in acciaio Sospensioni anteriori ad assale rigido Sospensioni posteriori a ponte rigido Balestre longitudinali Freni meccanici a tamburo sulle quattro ruote Freno a mano meccanico sulle ruote posteriori Sterzo a vite senza fine e ruota elicoidale Capacità serbatoio carburante 24,5 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2550 mm Carreggiata anteriore 1200 mm Carreggiata posteriore 1200 mm Lunghezza 3700 mm Larghezza 1420 mm Altezza minima da terra 175 mm Peso a vuoto 795 kg (versione berlina).
Prestazioni	Velocità 78 km/h Pendenza massima superabile 23,5% Consumo medio 9 litri/100 km.



Piccolo ma evoluto

Un motore come quello della 509, appena un litro di cilindrata, era raro negli anni Venti. Vantava però soluzioni moderne, come la distribuzione con valvole e asse a camme in testa.

UNA PICCOLA LOCOMOTIVA

SECONDA VITA SUI BINARI

Nata probabilmente come taxi, in una seconda giovinezza, dotata di ruote da treno, è stata per anni al servizio delle Ferrovie Complementari Sarde per l'ispezione della rete. È originale, ma il volante non sterza più: la scocca ruota su se stessa. Ora è esposta in museo

Testo e foto di **Massimo Condolo**





Oggi è in pensione

La 509 del Museo delle Ferrovie della Sardegna a Monserrato (CA); sullo sfondo, la locomotiva numero 202 "Graziella" delle Ferrovie Complementari Sarde. Le targhe con il numero di telaio e i limiti di velocità in ferrovia (a destra).



In ferrovia le chiamano ancora "draisine", come le biciclette senza pedali inventate a inizio Ottocento dal conte Karl von Drais. I primi veicoli per l'ispezione delle linee ferroviarie, infatti, erano proprio bici spinte con i piedi dal guidatore, ma con quattro ruote anziché due per poggiare sulle rotaie. Il nome è rimasto negli anni, anche dopo che gli ispettori erano passati ai veicoli a motore spesso derivati da motoleggere di 125 o 150 cm³.

Qualche fortunato cantoniere, come quelli delle Ferrovie Complementari Sarde, si spostava in auto. Per andare da Cagliari verso Mandas e i monti del Sorgono, o per ispezionare la Mandas-Arbatax, 150 km a scartamento ridotto, usavano una "draisina" ricavata da una Fiat 509 A berlina due porte; il suo garage era a Seui, circa a metà della linea. Della sua storia si conosce pochissimo. Sul longherone posteriore il numero di telaio punzonato è 268964, mentre sul cruscotto è riportato il 219339. Probabilmente è stata trasformata a fine carriera; a memoria dei ferrovieri è sempre stata verde e nera, livrea che fa pensare a un impiego originale come taxi. La ditta Del Corvo, fondata a Cagliari da un meccanico pavese che fu tra l'altro l'autista della prima automobile giunta in Sardegna, usava in effetti delle 509 per il servizio di piazza. Non si sa nemmeno se il modello sia stato una scelta casuale (magari l'unica auto disponibile in quel momento) o per qualche precisa ragione tecnica, come la carreggiata di 1200 mm che ha facilitato l'installazione delle ruote da treno, fissate ai mozzi originali Fiat con 16 bulloni: è bastato l'arretramento della flangia per ottenere lo scartamento delle "Complementari", 950 mm.

Trasformare per l'impiego in ferrovia un'automobile comporta due problemi: ➔



Come in prima classe

Dall'alto in senso orario: il cruscotto e il tachimetro originale Fiat, la calzataia per l'inversione di marcia montata sotto il telaio e i sedili rivestiti con il velluto della prima classe dei treni.

→ lo sterzo, che deve essere disabilitato perché una manovra accidentale potrebbe far deragliare il veicolo, e l'installazione di un sistema per invertire la marcia.

Nelle stazioni più importanti, in particolare ai capilinea, ci sono le piattaforme girevoli usate per le locomotive. Ma può capitare di tornare indietro anche in piena linea. Spesso, per questo scopo, si usava un invertitore di marcia montato sulla trasmissione: l'auto diventa bidirezionale, con la possibilità di raggiungere la velocità massima in ogni marcia anche nella direzione opposta alla marcia avanti originale.

Questa soluzione si adatta però male all'architettura dell'auto e soprattutto diventa pericolosa se la "draisina" deve viaggiare con un solo ferroviere, che si ritrova a guidare con gli occhi in direzione opposta a quella di marcia. Sulla 509 A delle "Complementari" c'è invece un sistema simile a quello utilizzato dalle Jeep su rotaia.

SCOCCA GIREVOLE

Al centro del telaio è stata fissata una calzataia, una sorta di imbuto con la punta in alto; vi viene inserito un puntale conico montato su un martinetto idraulico, con cui si solleva l'auto. Una volta portato il bordino delle ruote al di sopra delle rotaie, la si gira a mano di 180°. La meccanica della vettura è così rimasta quella d'origine.

Oltre alla calzataia, la 509 A ha un bau-

le applicato dietro l'abitacolo, probabilmente retaggio del servizio taxi, e i fari spostati più in alto come previsto dal regolamento ferroviario. Il rivestimento dei sedili è stato rifatto nelle officine delle FCS negli anni Ottanta: il velluto usato è quello dei divani di prima classe di qualche decennio fa.

Il baule contiene il martinetto, delle tanniche per olio e benzina e le bandiere rossa e verde, utilizzate per segnalare i treni ordinari (previsti e descritti dall'orario) o straordinari (come sono, quasi sempre, le corse del materiale di servizio come le "draisine"). Un motore di riserva è stato scoperto in un vagone abbandonato verso il 1985.

A giudicare dai ricordi dei ferrovieri e dall'età della "draisina" che l'ha sostituita, un mezzo specifico costruito con lamierati della Fiat 850 Familiare e del 600 T e il motore della 500, la 509 A deve essere rimasta in servizio fino a inizio anni Settanta.

Per alcuni anni è stata utilizzata in occasione dei treni speciali a vapore, fotografatissima dai viaggiatori e dagli appassionati, come quella volta che i soci del Lancia Club la incrociarono quasi per caso, viaggiando sul loro treno, a Villanovatulo. Da alcuni anni la nostra 509 A è conservata nel Museo delle Ferrovie della Sardegna annesso alla stazione di Cagliari Monserrato dell'ARST, l'azienda che ha assorbito nel 2010 le Ferrovie della Sardegna, che a loro volta avevano inglobato le "Complementari". **R**

↓ CARATTERISTICHE

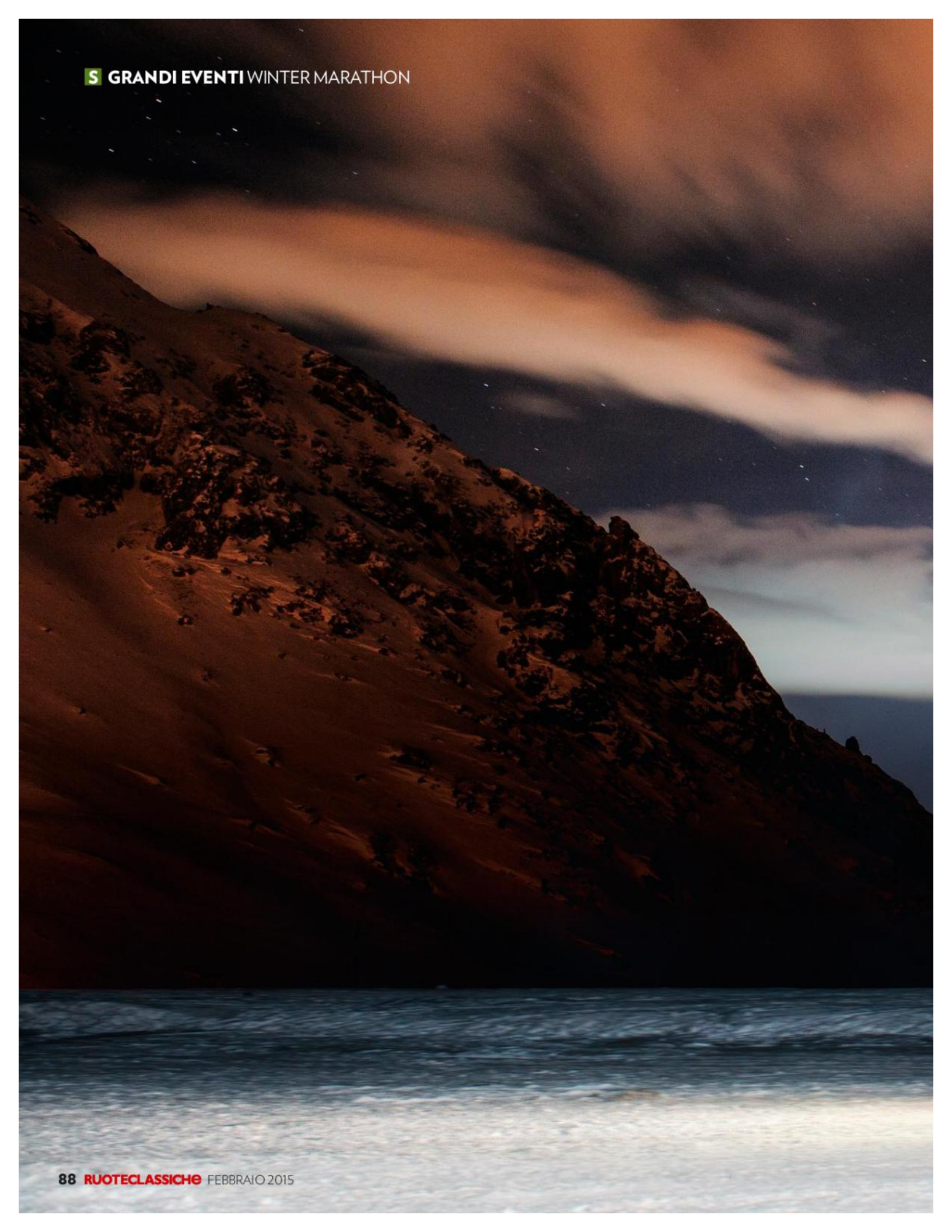
Motore	Fiat tipo 109 Anteriore longitudinale 4 cilindri in linea Alesaggio 57 mm Corsa 97 mm Cilindrata 990 cm ³ Potenza 22 CV a 3400 giri/min Valvole in testa Distribuzione con albero a camme in testa Raffreddamento ad acqua.
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio a 3 marce Leva di comando centrale Frizione monodisco a secco Rapporto al ponte 9/55 Cerchioni ferroviari in acciaio, a disco Ruote anteriori con bordini sfilabile.
Corpo vettura	Berlina 4 posti, 2 porte Struttura a telaio separato in acciaio Sospensioni anteriori ad assale rigido e balestre Sospensioni posteriori a ponte rigido e balestre Freni ant. e post. a tamburo,
Dimensioni e peso	Passo 2550 mm Scartamento 950 mm Lunghezza 4100 mm Larghezza 1420 mm.
Prestazioni	Velocità massima ammessa: 50 km/h in rettilineo, 40 km/h in curva.

Per viaggiare su rotaia non basta cambiare ruote: bisogna eliminare lo sterzo e costruire un sistema per girare su se stessi



Espresso 509

Il baule con il martinetto idraulico e la scorta di benzina e olio (in alto, in senso orario) poi il motore, le ruote ferroviarie anteriori e posteriori e le bandiere di segnalazione per i treni ordinari e straordinari.



S GRANDI EVENTI WINTER MARATHON

AVVIO DI STAGIONE

UNICA ASSENTE LA NEVE

La grande "classica" d'inverno, che si disputa per 12 ore filate con partenza e ritorno a Madonna di Campiglio, dopo 427 km e 11 passi dolomitici, ha aperto l'annata della regolarità. La sola nota "stonata" le strade troppo pulite... Delle 120 auto al via, 83 hanno tagliato il traguardo. Per prima, la Lancia Aprilia del 1940 di Aliverti-Maffi

Testo e foto di **Alessandro Barteletti**



Abbigliamento tecnico, calzamaglie e passamontagna erano parte del kit fondamentale per Patron-Casale, quarti su Bentley 3 Litre del 1925



Aspettando il via

Fervono i preparativi prima della partenza: gli equipaggi mettono a punto i riferimenti sulle vetture per "sdoppiare" i cronometri al passaggio sui pressostati e alle fotocellule.

Dodici ore continue di una gara che parte col sole e finisce di notte significa allestire l'abitacolo anche con viveri e strumenti d'illuminazione. In alto, la Bentley 3 Litre del 1925 di Patron-Casale (quarta in classifica). A destra, l'Alfa Romeo 1900 di Ciresola-Franchini.





Partecipazioni ufficiali

Automobilismo Storico Alfa Romeo ha schierato la Giulia Ti Super con Gamberini-Rehmann (14°). Porsche Italia ha partecipato con una 356 Speedster e una 911 2.7 RS "navigata" da Pietro Innocenti, DG della filiale italiana (80°). Per la terza volta consecutiva, l'ex ferrarista Ivan Capelli ha corso su Volvo PV544 (68°). In alto, "spiame" l'interno della Fiat 600 D Multipla di Gregori-Ghadini (35°).



La prima domanda che ti viene, all'arrivo, fremono appena li vedi scendere dalla loro auto, è la più scontata ma anche l'unica possibile. "Allora, com'è andata?".

Sono quasi le tre di mattina e il traguardo l'hanno tagliato dopo oltre dodici ore in abitacolo, tutte di seguito, al freddo, in quota, di notte. E loro, per nulla provati, ti rispondono con un serafico "bene grazie". Precisan- do poi quasi sconsolati che "c'era poca neve".

Dalle parole di Alberto Aliverti (pilota) e Alberto Maffi (navigatore), primi assoluti con una Lancia Aprilia del 1940 alla Winter Marathon edizione 2015 (la numero ventise- tte), che si è tenuta lo scorso 23 genna- io, capisci al volo lo spirito di chi parteci- pa a una competizione come questa. Una gara di regolarità che è anche una gara di durata. E di resistenza. "Vincerla vale come aggiudicarsi un campionato intero", sotto- linea ancora con orgoglio l'equipaggio Ali- verti-Maffi, già campioni italiani 2014 di re- golarità nella categoria Top Car e portacolori della scuderia Franciacorta Motori. La neve ti manca, se non ce n'è a sufficienza; la not- te, il buio, il freddo li vuoi, li cerchi, perché sono il valore aggiunto di una gara fatta di 427 chilometri su tortuose strade di monta- gna e dieci diversi passi alpini (sulla piaz- za di Madonna di Campiglio la partenza e l'arrivo, Canazei il giro di boa). Saperli ge- stire fa la differenza.

OTTANTATRÉ ALL'ARRIVO

Gli imprevisti infatti non sono mancati: di 120 equipaggi partiti, al traguardo ne so- no arrivati 83. Perché questa è una gara che va preparata, a cominciare dall'equipaggia- mento personale: abbigliamento tecnico, cal- zamaglie, sciarpe e passamontagna facevano parte del kit fondamentale dell'equipaggio Pa- tron-Casale, che è giunto quarto al traguardo a bordo di una Bentley 3 Litre del 1925. Ma an- che dei piloti e navigatori che con le varie "sco- perte" (parliamo per esempio di Porsche 356 Cabriolet e Speedster, Alfa Romeo Giulietta Spider, Triumph TR2 e TR3 A) hanno scelto, costi quel che costi, di lasciare giù la capote.

Ai meccanici di Automobilismo Storico Alfa Romeo, che ha schierato la Giulia Ti Su- per affidata a Gamberini-Rehmann (quattor- dicesimi), abbiamo chiesto invece come si pre- para la vettura. "Abbiamo parzializzato le 

Persino nei tratti più in quota, di notte, la temperatura non ha oltrepassato i -10°C : un clima che, rispetto a qualche anno fa, è da considerarsi mite...

Una tazza di tè caldo

Due commissari a ridosso di una prova cronometrata (45 in totale sul percorso) si scaldano con una bevanda fumante; quest'anno le temperature più basse (sui passi di notte) erano intorno a -10 gradi centigradi. Nella pagina accanto il passaggio dell'Alpine A110 (1976) di Pasquale-Roggeri (ritirati).



I tre gradini del podio

Alberto Aliverti e Alberto Maffi (foto più a destra) festeggiano sulla loro Lancia Aprilia del 1940 la vittoria alla Winter Marathon. Antonino Margiotta e Bruno Perno su Volvo 1800 S del 1965 (sopra) hanno conquistato invece il secondo posto. Terzi (a lato) Gianmario Fontanella e Alessandro Malta su Porsche 356 A del 1955.





↓ PORSCHE CAYENNE EXPERIENCE

SULLE ORME DELLE STORICHE

La partecipazione ufficiale di Porsche Italia ha visto schierati due modelli storici provenienti dalla sua collezione, la 356 Speedster del 1956 e la 911 Carrera RS del 1973, affidata a Felix Bräutigam (vicepresidente regione Europa di Porsche AG) e "navigata" da Pietro Innocenti (direttore generale di Porsche Italia). Scenario ideale per testare l'attuale gamma, le strade dolomitiche e i passi alpini della Winter Marathon sono stati attraversati anche da una carovana di Porsche Cayenne nelle versioni Turbo, E-Hybrid e Diesel (con cui abbiamo seguito la gara, nella foto in basso a destra). Per sottolineare ancora una volta l'attenzione che la Casa intende riservare alle vetture storiche in circolazione, al termine della manifestazione Innocenti (nella foto a sinistra) ha confermato l'arrivo anche in Italia dei centri Porsche Classic che offriranno consulenza (dai tagliandi al restauro passando per la certificazione e la fornitura di ricambi da un catalogo di oltre 50.000 articoli) ai collezionisti. Il primo sarà inaugurato il 19 marzo presso il Centro Porsche di Milano Est.



→ prese d'aria, aggiunto quaranta chili di zavorra al posteriore, montato pneumatici chiodati", la risposta. "Fondamentale tenere caldo il motore ma convogliare comunque aria fresca verso gli scarichi, la bobina e riservarne un po' anche per l'aspirazione. Come fondamentale è ottimizzare la trazione". Chi ha affrontato la Winter Marathon a bordo di vetture più anziane ha aggiunto anche l'impianto di riscaldamento. Nella categoria, la Lancia Aprilia, forte della sua affidabilità, delle prestazioni e del coefficiente vantaggioso per il calcolo delle penalità, resta ancora una delle preferite.

Anche nei tratti più in quota, la minima non ha superato i "meno dieci". Un clima che rispetto agli anni precedenti è da considerarsi mite e che, unito al tempo sereno, ha permesso di godere più del solito dello straordinario scenario dolomitico. "Al Pordoi io e il mio navigatore siamo scesi per ammirare il cielo stellato", ci ha raccontato la mattina dopo Ivan Capelli, ormai un habitué della Winter Marathon. Questa infatti è la sua terza edizione consecutiva al volante della Volvo PV 544 numero 1: "Non ho particolari velleità, lo confesso, e non ho modo di prepararmi come chi fa regolarità abitualmente. Ma dopo averla scoperta, alla Winter Marathon e al fascino di una gara di dodici ore non rinuncio".

LA CLASSIFICA FINALE

Per la cronaca: al primo posto - lo abbiamo detto - Aliverti-Maffi su Lancia Aprilia del 1940. Al secondo la Volvo 1800 S del 1965 condotta da Margiotto-Perno, seguita di un soffio dalla Porsche 356 A del 1955 di Fontanel-la-Malta. Quarta la Bentley 3 Litre (1925) di Patron-Casale e quinta la Fiat 508 C (1938) di Di Pietra-Di Pietra. Prima tra le scuderie Loro Piana Classic Car Team, seconda Franciacorta Motori e terza Classic Team. Il primo equipaggio straniero è stato quello sammari-nese composto da Bollini-Galassi su Porsche 356 A Cabriolet (1957), seguito dai tedeschi Mach-Jan su Volvo 121 (1959) e dalle svizzere Pasquale-Sibilia su Jaguar S Type, prime a loro volta tra gli equipaggi femminili. La sfida sul lago ghiacciato di Madonna di Campiglio ha visto imporsi la Fiat 508 C del 1938 di Francesco e Giuseppe Di Pietra tra le anteguerra del Trofeo Ma-Fra; la Fiat 1100/103 del 1953 di Lui-Ceccardi ha invece vinto il Trofeo Tag Heuer Barozzi nella sfida a eliminazione riservata ai primi 32 equipaggi classificati. Il Trofeo APT è andato a Benetti-Battagliola su Porsche 356 Speedster. **R**

ROTTAMI PREZIOSI

RUGGINE RUGGENTE

Chi le ha trovate stenta ancora oggi a crederlo. E ammette di avere fatto il colpo della vita. Sono le sessanta vetture dell'ex collezione Baillon, recuperate - in condizioni disperate - in un villaggio nel Sudovest della Francia, dopo mezzo secolo di completo abbandono. C'è di tutto, persino una Ferrari 250 GT Spider California stimata attorno a 10 milioni di euro

Testo di **Dario Tonani**







Il paradiso? Può presentarsi sotto le sembianze di un vecchio fienile invaso dalla polvere e custodire al suo interno tesori incrostati di ruggine. Impossibile anche solo credere alla sua esistenza fino a un momento prima di varcarne la soglia, immerso nel verde della campagna francese, dove nessuno dei "vicini" ne ricorda la presenza. Eppure... Lo spettacolo che si trovano di fronte gli uomini della casa d'aste Artcurial, al secolo Matthieu Lamoure e Pierre Novikoff, ha dell'incredibile: sessanta vetture dagli anni 20 agli anni 70 abbandonate a se stesse in un

complesso di garage e capannoni di un piccolo villaggio del Sudovest del Paese. Ridotte a carcasse da circa mezzo secolo di abbandono, coi vetri rotti, le gomme rinsecchite, il metallo aggredito dalla vegetazione selvaggia.

Le vetture sono stipate in condizioni pietose, alcune - le più fortunate - al chiuso, in diversi garage, tra utensili e barili mezzi marci, qualcuna persino col cofano gravato da plichi di vecchie riviste, come una splendida Ferrari 250 GT Spider California (1961) del valore stimato tra 9,5 e 12 milioni di euro; altre, la maggior parte, sommariamente parcheggiate sotto una tettoia, alla mercé delle intemperie e delle forti escursioni termiche. Appartenevano tutte a tal Roger Baillon, im-

prenditore francese del ramo trasporti, grande appassionato di auto d'epoca e con buone (se non ottime) competenze di meccanica, tanto da costruire con le proprie mani una roadster - la "Oiseau bleu" (l'"uccello blu") - che ha l'onore di essere esposta al Salone di Parigi del 1947. "Un veicolo dalle linee scultoree" ci dice oggi Pierre Novikoff, che assieme al collega ha ripercorso a ritroso la storia dello sfortunato collezionista. "L'opera di un artista, realizzata secondo gli standard più alti dell'epoca". Baillon comincia a racimolare i suoi pezzi piano piano, come qualsiasi collezionista, i migliori dal 1955 al 1965, con una predilezione per le vetture anteguerra. Ma si fa prendere la mano, accumula sen-

ERA GRADITO L'ABITO BLU

La Gallery completa sul sito di
Ruoteclassiche - <http://goo.gl/luvo17>



Delahaye Type 43 Coupe Chauffeur Adenineau et Cie (1914)
6000-8000 euro



Lorraine Dietrich A4 Torpedo Grummer (anno non disponibile)
4000-6000 euro



Avions Voisin C7 Lois Galle (1925)
12.000-18.000 euro



Delahaye 135 Cabriolet Faget Varnet (1948)
100.000-150.000 euro



Delaunay Belleville Type VL8 Limousine (1932)
4000-6000 euro



Citroën Type C 5 HP Torpedo "Trèfle" (1924)
800-1200 euro



Audi Front 225 Avant (1936)
6000-8000 euro



Facel Vega Excellence (1960)
60.000-80.000 euro



Hispano Suiza H6B Cabriolet Million Guiet (1925)
200.000-300.000 euro



Porsche 356 SC (1963)
20.000-30.000 euro

↓ I GIOIELLI RECUPERATI



Amilcar CGSS (1927)
3000-5000 euro



Sandford Type S cyclecar (1951)
15.000-20.000 euro



Lagonda LG45 Cabriolet (1936)
10.000-20.000 euro



Renault 12 HP EU Torpedo (1918)
1000-1500 euro



Talbot Lago T26 Record Cabriolet Saoutchik (1948)
120.000-150.000 euro



Bugatti Type 57 (1937)
120.000-160.000 euro



Panhard et Levassor Dynamique X76 Coupé (1936)
25.000-35.000 euro



Delage D8 15 S Coach (1930)
30.000-50.000 euro



Maserati A6G Gran Sport Berlinetta Frua (1956)
800.000-1.200.000 euro



Ferrari 308 GTSi (1982)
5000-10.000 euro



Talbot Lago T26 Grand Sport SWB Saoutchik (1949)
400.000-600.000 euro



Ferrari 250 GT Spider California SWB (1961)
9.500.000-12.000.000 euro



+ za freni, non sa più dove mettere i nuovi arrivi. Più che guidarli desidera dar loro una casa permanente, un museo nel quale poter restituire a ognuno la propria dignità dopo averli rimessi in sesto. Le cose vanno però molto diversamente da come le immagina.

Negli anni 70 gli affari subiscono un tracollo e Baillon è costretto a disfarsi di un numero imprecisato di splendidi esemplari (si parla di blocchi di più di cinquanta macchine). Quelli che non riesce a vendere o che ostinatamente cerca di tenere accanto a sé finiscono nella sua tenuta, qualcuno "alloggiato" meglio, qualcun altro peggio, con un'idea di "democrazia" tutta sua. Per essere poi dimenticati alla sua morte. Chi ha trovato il suo tesoro, oggi paragona candidamente la propria emozione a quella che devono aver provato Lord Carnarvon e Howard Carter al momento dell'ingresso, nel 1922, nella tomba di Tutankhamon.

"Quel giorno - ricorda Pierre Novikoff - avevo la sensazione che sarebbe successo qualcosa. Dalle informazioni raccolte al telefono ero convinto che sarebbe stato qualcosa di grosso. Ma non avevo ben chiaro su che scala di grandezza. Contattai Matthieu e ci accordammo per andare a dare un'occhiata".

"Al momento di varcare i cancelli per entrare nella proprietà" rincara la dose Lamoure, "non avevamo assolutamente idea di che cosa avremmo trovato. A mano a mano che ci addentravamo nei tre ettari della tenuta cominciammo a vedere parecchie strutture improvvisate, con i tetti di lamiera deformata, e tra le ombre scorgemmo delle sagome, alcune moderne, altre decisamente più vecchie. Capimmo subito che ci eravamo imbattuti in qualcosa di davvero importante". Bugatti, Hispano Suiza, Talbot Lago, Panhard et Levasor, Maserati, Ferrari, Delahaye, Hotchkiss, Delage, molte delle quali vestono le carrozzerie dei più grandi atelier di ogni tempo: Sautoutchik, Chapron, Pininfarina, Frua... Baillon aveva un gusto del bello piuttosto incontestabile, sapeva scegliere.

Tra tante regine, lui che aveva un'azienda di trasporti, si era tolto però lo sfizio di salvare dalla rottamazione anche qualche umile rospo, un paio di camioncini e persino un trenino, che nelle sue intenzioni avrebbe dovuto accompagnare i visitatori nel tour al museo.

I pezzi migliori? "Certamente la Ferrari Spider California" risponde Novikoff. "Mentre stavamo compilando l'inventario saltò

Cacciatori di tesori

Matthieu Lamoure e, a destra, Pierre Novikoff sul luogo del ritrovamento. Sullo sfondo, la Spider California.

fuori che era quella di Alain Delon, che l'aveva comprata praticamente nuova dal collega Gérard Blain. L'attore fu fotografato in varie occasioni accanto alla vettura: nel 1964 assieme a Jane Fonda, durante le riprese di 'Crisantemi per un delitto', e in Costa Azzurra con Shirley Mac Laine. Un altro pezzo di cui conosciamo la storia è la stravagante Talbot Lago T26 Cabriolet appartenuta a re Farouk".

Difficile dare un valore al ritrovamento nel suo complesso, anche se gli esperti di Artcurial hanno dovuto ovviamente "trovare la quadra" prima di mettere all'asta l'intera collezione il 6 febbraio a Parigi, in occasione di Retromobile: a una prima stima approssimativa si va dai 500 euro per il rottame più "proletario" e malconcio ai milioni di euro per i gioielli come la Maserati di Frua e la 250 GT Spider California, quest'ultima tutto sommato tra le più in ordine, coperta dalla sua montagna di vecchie riviste patinate... **R**

S SPECIALISTI CORRADO E GUIDO PATELLA

ARTIGIANI DELLA QUALITÀ

UOMINI IN ROSSO

La loro abilità nel restauro e nella preparazione di motori ha varcato i confini nazionali. Sulle Ferrari sono tra i migliori, grazie anche a un fornitissimo magazzino ricambi, ma la loro competenza spazia su auto di tutti i marchi e di ogni epoca

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



Passione di famiglia

Corrado Patella e il figlio Guido nella loro officina, con alcune delle auto in lavorazione: una Ferrari F. 1 "Supersqualo" 4 cilindri 2500 cm³ del 1955; una Ferrari 308 Gr. 4 del 1976 (sul ponte) e, di coda, una Ferrari 250 GT Cabriolet del 1960.





Ferrari nel cuore

In primo piano, con ancora il numero di una recente gara, una Ferrari 166 MM del 1948 e, al centro, una Ferrari 275 GTB/4 del 1966.

Non c'è solo la Motor Valley emiliana ad attirare i collezionisti di tutto il mondo con i suoi specialisti capaci di fare miracoli su qualsiasi auto storica abbia delle sfumature di colore rosso. Anche il Veneto vanta una rete di restauratori di grande livello che contende ai colleghi emiliani abilità ed esperienze fuori dal comune.

Tra i "veneti", una figura di spicco è sicuramente quella di Corrado Patella, 72 anni, meccanico e preparatore, considerato uno dei migliori restauratori di Ferrari (e non solo) sulla piazza internazionale. Poco noto al grande pubblico, ha sempre privilegiato l'anonimato e la tranquillità della campagna a Nord di Vicenza ai riflettori della fama. Qui gestisce, con il figlio Guido di 37 anni e altri cinque dipendenti fidati, un'officina altrettanto anonima, senza insegne e indicazioni che facciano immaginare cosa si lavori all'interno. Non ha

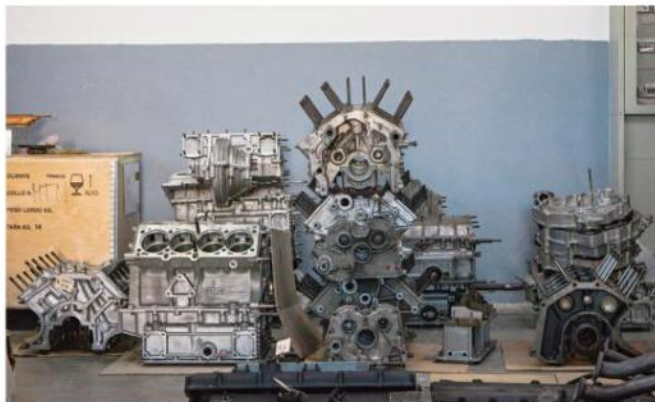
nemmeno un proprio sito Internet su cui poter andare a curiosare e su Google esiste solo come meccanico generico. Per avere notizie su di lui ci si deve affidare agli addetti ai lavori. "Bravissimo" ci ha confidato Adolfo Orsi, storico dell'auto, consulente internazionale e giudice nei principali concorsi di eleganza; "È il mio preparatore" ha replicato Lopresto, uno che di restauri se ne intende, avendo vinto premi in tutto il mondo.

SUBITO VINCENTE

Come molti suoi colleghi, Corrado inizia a lavorare a 14 anni in un'officina di rettifiche e la sera frequenta le scuole superiori. Nel 1962, a studi conclusi, lo chiama nella sua concessionaria Fiat a Schio l'ex rallista Pino Ceccato, che nel 1967 gli affida la direzione del neonato reparto corse. Non un repertorio qualsiasi, ma una struttura con ben 16 persone. Corrado si occupa della preparazione e dello sviluppo delle vetture da gara. E vince: le sue automobili primeggiano in tutti i campionati a cui

partecipano. Nel 1975 si mette in proprio, continuando a curare vetture sportive, Porsche in particolare, e proseguendo con i successi. Iniziano a bussare alla sua porta anche i primi collezionisti di auto storiche. E dalla metà degli anni 80 avvia la sua attività di restauro. "Ho iniziato mettendo a punto le loro vetture: restauravo ed elaboravo. È successo poi che questi signori non si accontentavano più delle vetture restaurate, ma volevano anche delle auto adatte a partecipare alle gare storiche, prima nella Coppa Intereuropa, poi nel Challenge Ferrari, e l'attività si è allargata". Prende vigore anche il passaparola tra collezionisti. Patella infatti vince ancora: su undici campionati storici le sue auto se ne aggiudicano sette, tutti con piloti e macchine differenti. La fama aumenta.

Le auto di Corrado Patella in pista sono imbattibili, ma anche nelle messe a punto e nella ricostruzione di motori ha pochi rivali. Nell'officina Omega di Zané, in fondo alla Valdastico, iniziano ad arrivare anche moto-



Lavorazioni di un tempo

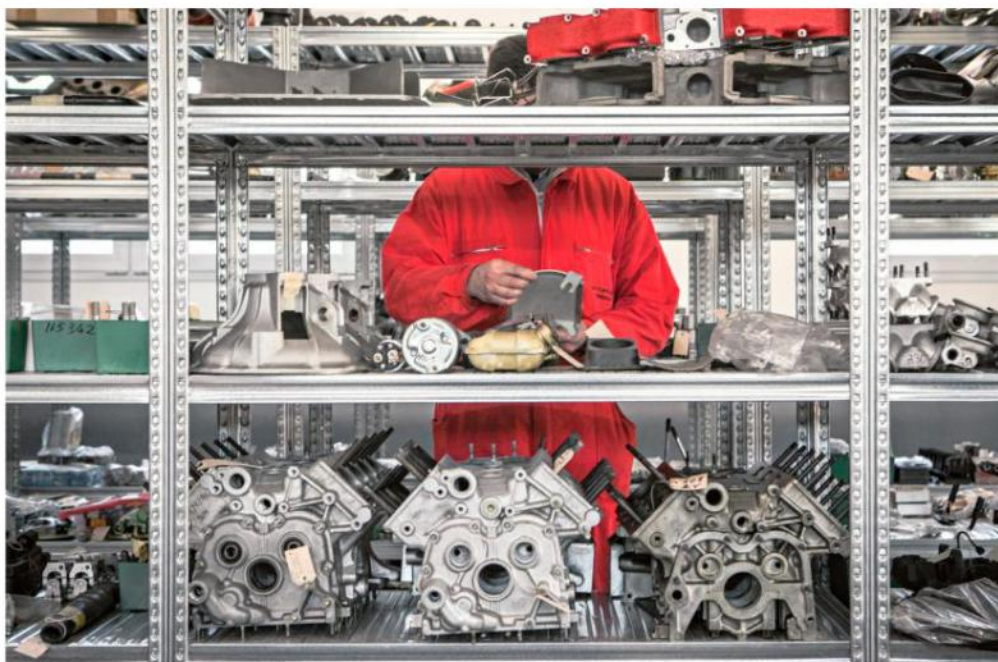
In alto a sinistra, bilancieri e alberi di distribuzione di una Ferrari 250 in restauro. Qui sopra, monoblocchi di motori Ferrari 308 a magazzino. A sinistra, uno scorcio dell'officina nella zona montaggio motori, dove si lavora ancora con macchinari d'epoca.

Tutto quel che serve

L'abbondanza di parti originali è uno dei punti di forza dell'attività di restauro di Corrado Patella, che si dichiara "collezionista di ricambi". Il suo è forse il magazzino più fornito in assoluto.

ri, cambi e differenziali da tutta Europa. Non sono solo i grandi collezionisti a richiedere il suo aiuto, ma anche i concessionari Ferrari e le officine specializzate spagnole, francesi, belghe e svizzere. Lui recupera dove è possibile recuperare, compie miracoli su motori che si sono letteralmente aperti riuscendo a riportarli in vita e conservando il più possibile le parti originali. E quando ciò non è possibile, ricostruisce da zero. Non ha problemi a farlo: l'esperienza decennale e un vasto archivio di disegni ufficiali che è riuscito ad alimentare nel tempo ("una volta era facile averli, bastava chiederli") gli consentono oggi di ricostruire qualsiasi pezzo gli sia necessario.

Un veloce giro tra i banchi e gli scaffali dell'officina rivela la presenza di testate Maserati 200 S e Ferrari 250 GT Tour de France, bilancieri delle valvole e alberi di distribuzione di Ferrari 250 GT, monoblocchi vari, pompe di iniezione, alberi motore ricavati dal pieno, cilindri sistemati su carrelli o appoggiati casualmente sugli scaffali. Quasi tutti pez-



La forza dell'esperienza

Qui sotto e in basso, il motore di una Ferrari 250 GT Berlinetta Competizione del 1961 in fase di restauro. Nello specifico, il motore arriva dalla Germania dove era stato montato male: aveva la catena lenta, la distribuzione fuori fase e problemi ai pistoni.

Affermazioni sportive

Corrado Patella con il figlio Guido alle prese con una Ferrari 166 MM del 1948 (a destra). La fama di Corrado nasce in pista dove ha conquistato numerosi campionati storici, attirando su di sé l'attenzione dei grandi collezionisti internazionali. Il passaparola ha fatto il resto.



→ zi ricostruiti in casa. Il vantaggio per chi si reca da lui è infatti l'elasticità e la tempestività nelle decisioni. "Quando manca un pezzo lo si ricostruisce subito, senza impicci burocratiche o lunghe attese" dice. Non solo. Una delle prerogative che fanno dell'officina di Corrado Patella un luogo unico nel suo campo è il magazzino ricambi, un autentico paese dei balocchi per chi ama le storiche. "Sono da sempre un collezionista di ricambi" dice Corrado, "Li raccolgo da una vita e penso che un magazzino così fornito come il mio non l'abbiano nemmeno in Ferrari". Come se non bastasse, da poco lo ha ulteriormente arricchito ac-

quistando tutto lo stock della Scuderia Francorchamps, il cui titolare Jacques Swaters, oltre a essere stato il fondatore della prima concessionaria Ferrari nel mondo, è stato uno dei più importanti collezionisti di Ferrari d'epoca.

RICAMBI PER OGNI ESIGENZA

Impressionante la descrizione che Corrado Patella fa del suo magazzino ricambi: "Qui abbiamo guarnizioni per motori Ferrari 12 cilindri, guarnizioni teste, guarnizioni punterie, guarnizioni per coppe dell'olio. Li testate per 250 GT Tour de France e 250 berlinetta; mozzi ruota, supporti per moto-

rini d'avviamento, coppie coniche, collettori, freni, tutti originali. Qua gli ingranaggi dei rapporti ravvicinati del cambio delle 250 da competizione; manicotti scorrevoli, innesti, alberi a camme, tappi che vanno sugli sfianti dell'olio, alberi di trasmissione, valvole per Ferrari GT, GTO, GTE, 166 e per Ferrari 4 cilindri 500 e 750 Monza. Per la 308 Gr. 4 abbiamo collettori, pompe di iniezione, pistoni, innesti frontali del cambio, bielle. Abbiamo molto materiale anche per la Dino 246 e la Stratos: testate, pistoni, bielle, ingranaggi, alberi motore e molto altro ancora". Nella sua officina passano così negli anni le Ferrari più



prestigiose. Le 250 in tutte le versioni (berlinetta, TR, Le Mans, GTO), le 375 MM (tra cui quella di Jean Sage, “una bestia da guidare, è l’auto che più mi ha impressionato” dice di lei Corrado), le 166, 212, 225, 500 TR, 512 BB/LM, le F.1 512, 312 T4 (ex Niki Lauda) e “Supersqualo”. Ma non solo.

Corrado snocciola altri nomi di auto restaurate da far invidia a qualsiasi museo: Maserati 4CM, 6CM, A6 GCS, 150, 200 S, la 300 S di Stirling Moss; Alfa Romeo 6C 1750, 8C 2300, 6C 2300 MM, 1900 SS, GTA, TZ, 33 Stradale (“bellissima, la più bella di tutte”); Lancia Lambda, Aprilia, Ardea, Fla-

minia; Lamborghini Miura e Jarama. Senza dimenticare le Jaguar XK 120 ed E Type e le Mercedes 300 SL coupé e Roadster.

Nel tempo Corrado Patella rinforza anche il sodalizio con Dino Cognolato, considerato tra i più bravi restauratori al mondo, che gli affida molti dei suoi lavori: Cognolato si occupa della carrozzeria e lui della parte meccanica.

A differenza di molti altri preparatori Corrado vanta anche un’abilità nel trattamento dei materiali fuori dal comune, che gli deriva dall’esperienza maturata sulle macchine utensili. Una pratica a cui ha sottopo-

sto anche il figlio Guido prima di indirizzarlo al montaggio motori. “Ho lasciato che prima si impraticasse sulle macchine utensili, perché è lì che si acquista una conoscenza e una preparazione sui materiali che altri non hanno” dice Corrado. Grazie a ciò Corrado e Guido Patella possono intervenire su motori di tutte le epoche e quando viene loro richiesto si dedicano anche a restauri di auto molto datate. Anche qui l’elenco è ricco. Tra queste, in ordine sparso: OM 35 e Superba SS, Darracq, Léon Bollée, Delahaye Grand Prix, Talbot Lago da corsa e T26 GS Le Mans, Italia 65, Bianchi S5 e Ansaldo Tipo 22. **R**



PROGETTISTA VISIONARIO

UOMO FORTE E RARO GENIO

Cinquant'anni fa, il 13 marzo, se ne andava suicidandosi con un colpo di pistola uno dei più talentuosi progettisti della storia dell'auto: Vittorio Jano. Dalla sua mente sono nate alcune delle vetture più vincenti di sempre: le Alfa Romeo P2 e P3 e la Lancia D50. Un ultimo gesto di "supremo coraggio", disse Ferrari in quei giorni

Testo di **Dario Tonani**

Uomo schivo e mite, e come ogni piemontese propenso a un umorismo sottile, quasi british, Vittorio Jano sosteneva, schermendosi, *A fa men fin mustrese* (non è bello far mostra di sé). E in tutta la sua vita lascia che a parlare siano solo e soltanto le sue creazioni, i motori e le macchine: Fiat, Alfa Romeo, Ferrari, Lancia, nell'ordine.

Era nato a San Giorgio Canavese, in provincia di Torino, il 22 aprile 1891, e dal padre Francesco - che lavorava come capotecnico all'Arsenale - aveva ereditato l'entusiasmo verso ogni applicazione pratica della propria intelligenza. I suoi studi sono modesti, un corso di disegnatore industriale presso l'Istituto Professionale Operaio che gli permette di entrare nell'ufficio tecnico della Rapid, una delle tante fabbriche automobilistiche fondate dai fratelli Ceirano. Di giorno lavora e la sera frequenta corsi per affinare la sua formazione. Tanto che in appena un biennio fa il grande salto passando alla corte della Fiat, presso la quale in una manciata di anni (1920) diventa "capogruppo disegnatori" nel reparto automobili di cui è responsabile Carlo Cavalli, considerato uno dei progettisti più capaci che il marchio torinese abbia mai avuto. Anche Cavalli, come Jano, non può vantare una laurea specialistica (è avvocato) e come il suo giovane caporeparto per anni si è sentito moralmente in dovere



Quattro chiacchiere con i piloti

Vittorio Jano, con l'immane cappello, s'intrattiene con Alberto Ascari (al centro) e Gigi Villoresi. Nella pagina a fianco, accanto all'Alfa Romeo P2 di cui fu progettista.

di studiare la notte per riparare a quelle che lui stesso definisce "vaste lacune della mia preparazione tecnica".

Tra i due s'instaura da subito un rapporto di grande stima reciproca, che unito a un gruppo di lavoro d'eccellenza porta alla realizzazione di diversi motori di grandi prestazioni: dal quattro cilindri della 801-401 all'otto della 805-405, passando per il sei della 804-404. In quegli anni la fiducia dei vertici Fiat nei confronti del mite e talentuoso ex disegnatore è tale che a Jano viene chiesto di seguire la squadra corse, al fianco del responsabile, l'ingegner Severino Rossi. Il destino ha però in serbo per Jano altri pro-

getti, non ultimo l'incontro che da lì a poco cambierà la sua vita: quello con il vulcanico Enzo Ferrari, il quale - con la spregiudicatezza che gli è tipica - si attribuisce il merito di avere strappato il progettista alla Fiat per farlo approdare in Alfa Romeo. Un gesto che a Torino prendono talmente male da accusare apertamente Jano di avere trafugato alcuni disegni per portarli a Milano. "Mio zio - ricorda la nipote Bianca Brasso Freni in un'intervista rilasciata una quindicina d'anni fa proprio a Ruoteclassiche - si risentì moltissimo che l'avessero ritenuto così stupido. 'L'unica cosa che ho portato via, diceva, è stata la mia testa'". Sta 



L'attrazione della pista

Come qualsiasi appassionato, Vittorio Jano assiste in compagnia di amici al Circuito del Mugello, gara che si disputò dal 1920 al 1929, per poi riprendere nel 1955. Qui sotto (ancora col cappello), è con Mauro Forghieri ed Eugenio Dragoni, negli anni trascorsi come consulente Ferrari.



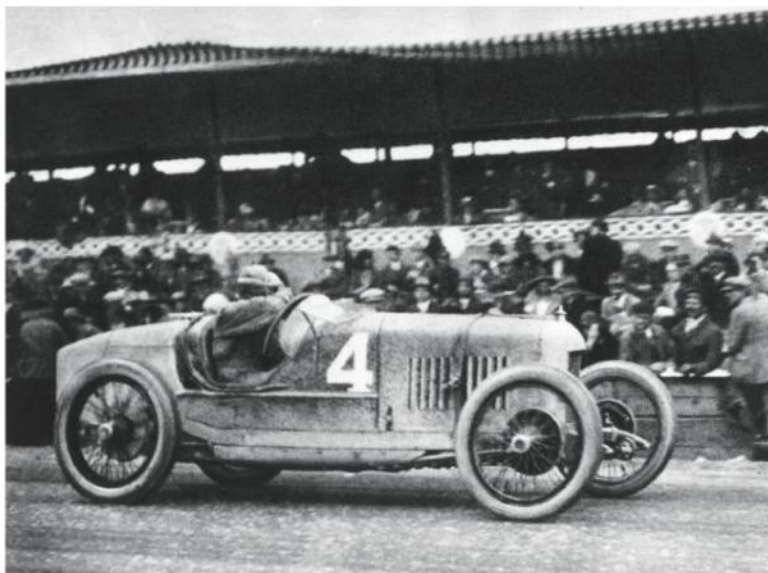
di fatto che il legame con Ferrari è subito fortissimo, anche se mai sbandierato pubblicamente. A funzionare è proprio l'intesa tra due temperamenti non facili: pratico e straripante di genio quello di Jano, focoso, esigente e visionario quello del Commendatore. Su entrambi, poi, si abatterà la stessa mannaia del destino: la malattia prima e la morte poi dell'unico figlio. Francesco per Jano, di difterite all'età di vent'anni, nel 1941; Dino per il Drake, nel 1956, affetto da distrofia di Duchenne.

Al di là dei caratteri personali in qualche modo complementari e delle tragedie della vita, sono però le vittorie in pista a cementare il loro rapporto. Soprattutto quelle della formidabile P2, alla quale spetta un posto particolare nella storia per aver vinto, nel 1925, il primo campionato del mondo di automobilismo, antenato di quello che sarebbe poi diventato il circus della Formula 1. Vettura biposto ancora più straordinaria se si pen-

sa che fu sviluppata e terminata nel volgere di circa nove mesi, dall'autunno 1923, quando Jano sbarca a Milano, al maggio dell'anno dopo, poco prima di esordire vincendo (il 9 giugno) sul circuito di Cremona con Antonio Ascari al volante.

Per la Fiat, che proprio nel 1924 si ritira dalle corse, è uno smacco difficile da digerire, anche se col tempo il risentimento per aver perduto uno dei suoi uomini migliori si tramuta nel vanto di aver contribuito in modo determinante alla sua formazione. Persino Mussolini, appassionatissimo di Alfa, vuole conoscere il grande progettista e lo invita a Roma; e lui da uomo riservato qual è si sottopone non senza fatica a giorni di ricevimenti, brindisi, discorsi in pubblico. Al suo ritorno, ai familiari che gli chiedono "ma il Duce com'è?" risponde con un laconico *Parèi* ("così").

Con l'inserimento nel 1933 dell'Alfa Romeo nell'orbita delle aziende controllate dall'Iri, l'attività sportiva del marchio pas-



sa sotto la gestione della Scuderia Ferrari, che proprio grazie a un'altra creatura di Jano - la P3 - conosce un triennio di spettacolari vittorie. Sono anni per certi versi irripetibili, prima che sulla scena si affacci la minaccia tedesca, con Mercedes e Auto Union.

ESCE DI SCENA IN SILENZIO

Nel 1936 Jano, accusato dalla stampa di aver perso la sua vena, lascia Milano per tornare a Torino, questa volta fronte Lancia, dove in realtà dimostra di avere ancora più di una freccia al proprio arco: arrivano così gli anni delle stradali Ardea e Aurelia (sviluppate con la collaborazione dell'ingegner Francesco De Virgilio, recentemente definito dal New York Times "Il Leonardo da Vinci del motore V6") e, sul fronte agonistico, soprattutto della D24 e delle sue splendide vittorie alla Carrera Panamericana, alla Mille Miglia e alla Targa Florio.

Nel 1955, in seguito alla morte del suo pilota di punta Alberto Ascari (il 26 maggio, a

Monza), la Lancia annuncia il suo addio alle corse. Tutto il materiale relativo alla D50, ultima vettura progettata da Vittorio Jano, viene ceduto a Enzo Ferrari. L'anno dopo, Juan Manuel Fangio si aggiudica con quella innovativa monoposto il primo campionato del mondo di Formula 1. Terminata l'esperienza in Lancia, durata circa 17 anni, Jano si ritira a vita privata, pur accettando un ruolo di consulente per la Casa di Maranello. Fino a quel maledetto giorno in cui decide di uscire di scena in punta di piedi, spinto dal timore di avere un cancro e soprattutto mosso dalla volontà di non essere di peso alle persone care.

Il 13 marzo 1965 è un sabato: Jano si ritira nel suo studio, si siede alla scrivania e compila una meticolosa lettera di commiato in 12 punti, in cui ricorda persino di regolare le pendenze finanziarie con la domestica, che teme "negli ultimi giorni di aver disturbato troppo". Se ne va in silenzio, com'era vissuto. Senza lasciare nulla in sospeso.



Con i suoi bolidi

Dall'alto, in senso orario, una panoramica delle "sue" creature: il primo esemplare della Lancia D50 (con Alberto Ascari); Fiat 804 (al volante Felice Nazzaro); Lancia D24 (al Circuito di Ospedaletti del 1954, con Alberto Ascari); Alfa Romeo P3 (al Circuito di Biella del 1935, con a bordo il vincitore Tazio Nuvolari). Qui sopra, una delle ultime immagini di Vittorio Jano, su un'Alfa 6C 1750.

COLLEZIONE UNICA AL MONDO

UNA VITA PER IL BISCIONE

L'amore per l'Alfa Romeo è viscerale. Ma, caso più unico che raro, non si limita alle auto: in 38 anni Marco Rigoni ha collezionato modelli di tutto ciò che ha coinvolto la Casa di Arese: dai camion agli aerei, dai mezzi militari ai treni, dagli autobus ai tram, dalle bici alle moto... Un migliaio di pezzi, parte dei quali li possiede solo lui

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

“Le ruote sono come la pettinatura di una donna: se una donna è bella ma è pettinata male diventa brutta. E così è con i modellini: una riproduzione in scala con le ruote sbagliate cambia completamente il profilo di quell'auto. Le ruote sono la cosa fondamentale su un modellino”. Parola di Marco Rigoni, uno che se ne intende davvero. Milanese, 69 anni, ex top manager della IBM, grande appassionato di Alfa Romeo, Rigoni è l'autore di una collezione di modellini della Casa del Biscione unica al mondo: 1039 riproduzioni in scala ridotta che coprono nell'insieme 115 anni di storia di questo marchio.

Non solo modellini di auto però, che comunque rappresentano la quota più importante della produzione Alfa Romeo, ma anche tutto ciò che è stato realizzato dalle consociate Alfa Romeo o che ha utilizzato componenti prodotti da questa Casa:

aerei, sommergibili, razzi, mezzi militari, elicotteri, navi, tram, lanciafiamme, proiettili da cannone, camion, filobus, treni, trattori, cucine economiche, biciclette, moto e altro ancora. Sì, anche una motocicletta, rimasta fino a pochi anni fa sotto forma di disegno, nascosta tra le carte dell'archivio storico di Arese e scoperta per caso cinque anni fa da Marco Fazio, responsabile del Centro Documentazione Alfa Romeo, che l'ha segnalata a Rigoni.

“È la prima volta che questa moto si vede in tre dimensioni, anche se in scala ridotta: è sempre stata su un foglio da disegno. Realizzarla non è stato facile: non c'era alcun modellino di moto che assomigliasse a questa da utilizzare come base. Il problema più grosso era rappresentato dalle ruote, che sono di diametro diverso davanti e dietro. Solo dopo otto mesi di ricerca ➔

Il paese dei balocchi

Marco Rigoni nel seminterrato dove ha raccolto la sua collezione (per visitarla si può scrivere a marco.rigoni@fastwebnet.it). In primo piano il prototipo del 1963 della 2600 SZ e la riproduzione di Nicola Romeo, che proprio 100 anni fa entrò nel capitale A.L.F.A. cambiando la ragione sociale in Alfa Romeo Spa.





1

1 12 HP TORPEDO, 1910

È la sorella minore della 24 HP, la prima Alfa Romeo prodotta. Il modellino è realizzato sulla base di un precedente pezzo unico di 24 HP, sottoposto a pesanti interventi "chirurgici".



2

2 6C 2500 S CABRIOLET GHIA, 1948

Vettura speciale costruita appositamente per Rudi Cressi, vincitrice del Gran Premio d'Onore al concorso d'eleganza di Montecarlo. Il modellino è della BBR, originale.



3

3 1900 SUPER, 1954

Prodotto dalla M4 è uno degli esempi più riusciti di modellini realizzati in grande serie. È stato acquistato nel 2008 e, cosa rara, non ha subito alcuna modifica da parte di Rigoni.



4

4 AUTOTELAIO 24 HP, 1910

Il primo autotelaio Alfa Romeo. Il modellino riproduce la prima versione della 24 HP, così come usciva dal Portello. Si tratta di un esemplare unico costruito appositamente per Rigoni.



5

5 33 STRADALE, 1967

Esemplare di presentazione della 33 Stradale, diverso dai successivi prodotti "in serie". Il modellino, su base Tenariv, è stato rielaborato per sostituire il tergicristallo e modificare fari, cerchi e gomme.



6

6 24 HP CORSA, 1912

Versione schierata al primo Giro di Sicilia. Ogni faro, nella riproduzione, è alimentato da una batteria. La base è Brumm, completamente rielaborata.

8 8C 2300 CORSA, 1931

Con lei Tazio Nuvolari vinse la Targa Florio di quell'anno. Il modellino parte da una base Minichamps, segata e completamente rielaborata.



8



7 2000 SPIDER TOURING, 1964

L'auto utilizzata in visita ufficiale dall'allora cardinale Montini poco prima di diventare Papa. Il modellino è un Tron, rielaborato per inserire la figura dell'alto prelato.





9 6C 2300 GARAVINI, 1938

Versione da parata realizzata per il Duce. Modellino realizzato su base della 6C 2300 di serie prodotta dalla Gamma Model.



11 GIULIA GTA 1600, 1965

Esemplare che ha partecipato alla Targa Florio; su base Minichamps, è modificato in molti particolari: dal tetto allo specchietto retrovisore e al tappo della benzina.



10 4C 1500 (TIPO 1), 1935

Prototipo mai entrato in produzione. È considerato la madre concettuale della Giulietta, con ben 20 anni di anticipo. Il modellino è una rielaborazione su base FB Model, modificata in varie parti.



12 6C 1750 GS ZAGATO, 1930

Prima assoluta alla quarta Mille Miglia con Nuvolari-Guidotti. Il modellino è realizzato da Vincenzo Bosica e ha il cofano apribile. È stato completamente riverniciato.



13 GRAND PRIX, 1914

La prima auto da gran premio Alfa Romeo. Non ha mai corso fino al 1920 a causa dello scoppio della guerra. Il modellino è stato realizzato appositamente per Marco Rigoni.



14 33 SPIDER PROTOTIPO, 1967

È la capostipite delle 33 da competizione. La base è un modello De Tomaso. Sono state ricostruite la presa d'aria, la parte posteriore, le fiancate. Dell'auto vera esistono solo tre immagini.



15 RM TORPEDO, 1923

Esemplare che ha corso alla Coppa delle Alpi. La base del modellino è FB Model, ma il risultato finale è frutto di "innesti" di cinque modellini differenti che non sono Alfa Romeo.



16 TIPO BAERODINAMICA, 1934

Vettura prima assoluta al G.P. dell'Avus. Il modellino è un vecchio ABC di Carlo Brianza del 1978, molto ben realizzato e davvero raro. Non è mai più stato riproposto.

17 ALFA SPECIAL, 1965

Costruita da Peter de Klerk, ha corso nel G.P. del Sudafrica. Montava il motore della Giulietta portato a 1500 cm³. La base è di Villa Model, ampiamente rielaborata.



ho trovato il modellino di una Triumph di fine anni 30 con ruote simili. E da lì siamo partiti. Un'altra complicazione è stata poi cercare di capire il funzionamento del blocco trasmissione-sospensione posteriore, che nel disegno non è chiaro. Ho dovuto studiarli come erano fatte le moto degli anni 40 e una volta intuito lo schema ho realizzato tutti i disegni necessari per il modellista. Dopo due anni e tre mesi ecco il risultato".

La motocicletta è l'ultimo pezzo a essere entrato nella collezione, e il modo con cui è stata realizzata rende bene l'idea di come Marco Rigoni si approccia a ogni modellino che gli interessi: non solo da collezionista con il pallino del perfezionismo, ma soprattutto da storico. Rigoni infatti non si accontenta di possedere una riproduzione qualsiasi: vuole che sia "perfetta", proporzionata, veritiera, che riproduca esattamente l'esemplare reale. La studia nei minimi particolari, cerca conforto sui libri, analizza tutte le fotografie possibili per verificarne la fedeltà, e se non lo soddisfa "si smonta, si apre, si taglia, si rifanno dei pezzi e la si trasforma nel modello che voglio, magari ricostruendo le fiancate, modificando il colore, togliendo o aggiungendo particolari. Non lo faccio io, ma un gruppo di artigiani che ho selezionato negli anni, ai quali fornisco tutta la documentazione fotografica possibile e i disegni in scala che, quelli sì, realizzo in prima persona".

La prova del nove è nella fotografia. "Se si guarda un modellino a occhio nudo non si capisce se è bello o brutto" dice Rigoni: "Quello che faccio è fotografarlo come se fosse un'auto vera: di fianco, davanti, dietro. È così che si notano tutti i difetti. Non solo se è proporzionato, ma anche se l'assetto è giusto e se la vettura è ben posizionata sul telaio".

Ogni modellino diventa così un pezzo unico, perfezionato con cura certosina fino a renderlo il più possibile simile all'originale. È grazie a questa sua curiosità storica, al grande lavoro di ricerca, di studio e di indagine che Rigoni ha scoperto anche l'infinità di prodotti nei quali è presente un pezzettino di Alfa Romeo. Nessun mo-



18

18 BIPLANO SANTONI-FRANCHINI, 1910

Monta il motore n.4 costruito dall'Alfa Romeo, preparato per la 24 HP con compressore. È il 10° aereo costruito in Italia. Il modellino è stato realizzato da un artigiano sui disegni forniti da Rigoni.



19

19 LOCOMOTIVA E 471, 1924

Locomotiva elettrica bitensione: funzionava sia con la tensione industriale a 10.000 Volt sia con quella a 3600 Volt. Era costruita dalle Officine Meccaniche Saronno Nicola Romeo.



20

20 AR 50, 1931

Il primo camion costruito dall'Alfa Romeo. Nasceva al Portello su licenza della tedesca Bussing. Il modellino è stato costruito in esclusiva da un artigiano, in esemplare unico (marchio Gila).



21

21 MOTOCOMPRESSORE TIPO C, 1915

Era chiamato "Il piccolo italiano". Fu utilizzato dal Regio Esercito per scavare le trincee sulle Alpi Orientali e utilizzava il motore 24 HP. Il modellino è in esemplare unico.



22

22 AUTOMOTRICE C 8701, 1924

La prima automotrice in servizio sulle linee italiane. Anticipa di 10 anni le famose Littorine. Era costruita dalle Officine Meccaniche Saronno Nicola Romeo. Esemplare unico.

23 MISSILE NAVE-ARIA, 1984

Missile prodotto per la Marina Militare Italiana dalla Oto Melara (azienda di Finmeccanica, come l'Alfa Romeo). L'Alfa Romeo è stata capo-commessa della fornitura dei motori turbogetto.

23



Non solo auto

Marco Rigoni (a sinistra) e alcuni modellini della sua collezione. Sono 1039 in totale i pezzi che ne fanno parte, raccolti con cura maniacale in 38 anni di ricerca.

23 S S, 1948

Progetto di una moto Alfa Romeo, rimasto allo stadio di disegno e tradotto per la prima volta in tre dimensioni con questo modellino.



24 AUTOFILOBUS 85/100, 1937

Autobus e filobus in un'unica soluzione: terminata la parte elettrificata si utilizzava il motore diesel, evitando così ai passeggeri di cambiare autobus. Non ebbe successo: troppo pesante.



25

Il delmino è stato inserito a caso. Il risultato è la rappresentazione in scala della vita di un'azienda come non è mai stata raccontata in alcun libro. Con due regole ben precise: "Omogeneità di scala per famiglia di prodotti e un solo modellino per ogni versione del prodotto vero" spiega Rigoni. Auto e furgoni sono in scala 1:43 (quarantatré volte più piccoli di quelli reali), gli aerei sono in scala 1:72, i mezzi pesanti militari e civili in scala 1:35 e i locomotori in scala 1:87. "Qualche rara eccezione c'è, ma si può dire che la collezione è omogenea al 99%".

Complessivamente, dal punto di vista modellistico la collezione è composta per il 70% da modelli speciali, definiti tali per via della tiratura limitata (da poche decine a qualche centinaio di pezzi); da modelli derivati da versioni preesistenti per un 10%; da modelli commerciali per un altro 10% e infine da un 10% di esemplari unici, fatti costruire da Rigoni su commissione da artigiani attentamente selezionati, ai quali fornisce egli stesso i disegni dettagliati dei pezzi da costruire.

In termini di costi, invece, un modello di serie ha un prezzo che varia dai 30 ai 70 euro; un modello speciale in media 200-250 euro e un modello unico tra gli 800 e i 2500 euro. "Il valore della mia collezione può quindi essere valutato in qualche centinaio di migliaia di euro, ma è una stima grossolana e, per me, senza interesse, dato che non ho alcuna intenzione di venderla" sostiene Rigoni. Anni fa si era interessato alla sua collezione il museo Alfa Romeo di Arese, poi Sergio Marchionne bloccò le trattative. Da qualche mese la raccolta è alloggiata in un seminterrato di 250 metri quadri, ristrutturato anch'esso con criteri studiati da Rigoni e con la consulenza della nipote Ilaria, laureata in architettura, che ha progettato l'allestimento con vetriette in cristallo di colore bianco illuminate da luci a led, "le migliori per far risaltare le linee di un modellino".

La collezione non è aperta al pubblico, ma Marco Rigoni, su richiesta e per poche persone alla volta, è disposto a mostrarla. Purché si tratti di veri appassionati del marchio Alfa Romeo.

R



26

26 AUTOBLINDO, 1927

Non è mai esistita "in 3D", tranne il telaio e il motore, derivati da quelli della vettura RM. Era stata pensata per l'utilizzo nelle colonie. Il modello è stato ricavato dagli schemi progettuali.



27

27 BRAGOSO DI CHIOGGIA, 1920

Monta il motore svedese a olio pesante Bolinder, che ha motorizzato tutte le chiatte del mondo. Nicola Romeo era riuscito a ottenere la concessione per l'Italia.

28 CUCINA ELETTRICA, 1946

Tentativo non riuscito di diversificare la produzione Alfa Romeo nell'immediato dopoguerra, per far fronte alla crisi produttiva. Alle cucine fu affiancata la fabbricazione di tapparelle metalliche.

28



L'ARTE DEL RECUPERO

TRASPARENZE RITROVATE

I danni causati dal tempo convincono spesso a rimpiazzare i fanali originali della nostra storica. I ricambi nuovi, a trovarli, costano cari. Le repliche sono più economiche, ma sarebbero da evitare. Un restauro spesso può dare ottimi risultati. È facile, ma richiede metodo e tanta, tanta pazienza

Testo e foto di **Maurizio Schifano**

Rari e costosi

Una Bianchina prima serie del 1957, restaurata, sfoggia i fanali originali "a spicchio di mela". Altissimo N. 260/1. Nuovi oggi sono quasi introvabili e usati sono quotati oltre 100 euro (la coppia). La maggior parte dei "trasparenti" in vendita alle mostre-scambio (foto sotto) è degli anni 60 e 70.



Corpo in zama cromata, "trasparente" in plastica; così, in genere, erano realizzati i fanali posteriori degli anni 50, 60 e in parte anche quelli degli anni 70. Oggi molti di essi, esposti a lungo a sole, intemperie, smog, abrasioni e urti, mostrano sul corpo la classica fioritura di ossido grigio-verde, mentre i "trasparenti" sono opacizzati o scoloriti; spesso anche graffiati e crepati, se non addirittura scheggiati. Andrebbero so-

stituiti, ma originali e nuovi di magazzino, i fanali degli anni 50, come quelli dell'Autobianchi Bianchina prima serie del 1957 oggetto del servizio, sono ormai merce rara e costosa. E pure quelli degli anni 60 e 70 cominciano a scarseggiare. Da qualche tempo ricambisti intraprendenti, sollecitati dai club di marca più attivi, hanno cominciato a riprodurre i fanali delle storiche più diffuse; in molti casi però la replica riguarda solo i "trasparenti", tra l'altro non sempre realizzati con plastiche di buona qualità. Un'alternativa, migliore e spesso più economica, c'è ed

↓ I GIUSTI PRODOTTI...

...E OLIO DI GOMITO

Il restauro in oggetto richiede solo l'uso di abrasivi e lucidanti. Con prodotti professionali, reperibili presso colorifici per carrozzieri, impiegherete meno tempo e otterrete risultati migliori. In pratica, per trattare il "trasparente" servirà carta abrasiva fine (1000) ed extra fine (1500 e 2000), pasta abrasiva "supermordente" e polish specifico per fari e fanali in plastica; per il corpo servirà invece del polish per cromature più o meno aggressivo, a seconda del grado di ossidazione riscontrato. La scelta dei prodotti più idonei potrà basarsi sull'esperienza, ma potrà anche risultare da una serie di tentativi, effettuati con cautela, su aree inizialmente limitate.



è quella di restaurare i propri fanali, preservando così l'assoluta originalità della vettura. Se ciò non fosse possibile, perché crepe e scheggiature profonde non permetterebbero di ottenere un risultato accettabile, basterà procurarsi degli "usati" che, sporchi, ossidati e opacizzati, costano decisamente meno ma non di rado, alla fine del lavoro, torneranno come nuovi, o quasi.

La difficoltà di un restauro di questo tipo è minima e sta essenzialmente nella capacità di scegliere i prodotti giusti (riquadro in alto) e di stabilire la corretta sequenza degli interventi (foto a destra). A tale proposito, a chi, con poca esperienza in merito, non se la sentisse di cimentarsi subito su un pezzo che potrebbe essere insostituibile, suggeriamo di far pratica su componenti di scarto. In ogni caso consigliamo vivamente di lavorare a mano, poiché le plastiche di un tempo, sensibili al calore più di quelle attuali, mal sopporterebbero una lucidatura a macchina che, se effettuata dai meno esperti, potrebbe provocare abrasioni e graffi più vistosi di quelli che si intende eliminare. Un ultimo consiglio: se le parti interne del fanale sono in buone condizioni, non smontate il "trasparente" dal corpo; eviterete così di danneggiarlo mentre lo maneggiate per lucidarlo.



1 I danni vanno valutati...

Molto sporco, lievi abrasioni, graffi poco profondi e nessuna crepa. La situazione non è disperata.



2 ... e messi a nudo

Per evidenziare i danni, basta un panno inumidito con acqua. Meglio evitare detergenti o solventi.



3 L'importante è levigare

Passando in successione carta abrasiva 1000, 1500 e 2000 si cancellano anche graffi di una certa entità.



4 Meglio crema che pasta

Sulle zone rese opache dalla carta abrasiva va applicata una pasta abrasiva, meglio se in crema.



5 Non stancarsi di fregare

Strofinando con un panno morbido, le zone opache tornano lucide. Altrimenti basta riapplicare la pasta.



6 Superficie uniforme

Per eliminare gli aloni e ottenere una finitura uniforme, stendere del polish specifico per fari e fanali.



7 Lucentezza totale

Strofinando energicamente con un panno morbido si otterrà una superficie perfettamente lucida.



8 Antiestetica fioritura

L'ossido della zama, affiorato dalle porosità della cromatura, va asportato con un polish specifico per metalli.



9 Trattamento intensivo

Il polish per metalli va applicato in abbondanza, evitando le parti in plastica; quindi lasciato agire per un paio di minuti. Sfrestando con un panno, si potrà valutarne l'effetto. Ripetere l'operazione più volte.



10 Effetto specchio

Trattato con i prodotti più idonei, il nostro fanalino riacquisterà trasparenza e lucentezza. Nella maggior parte dei casi non si otterrà l'aspetto di un pezzo nuovo, ma piuttosto "vintage", a riprova dell'autenticità.

R

2015 AL VIA COL BOTTO

FEBBRE FERRARI IN ARIZONA

Continua l'andamento in crescita delle quotazioni. La conferma viene dalle prime aste dell'anno che si sono svolte nel Sud Ovest degli Usa, tutte caratterizzate da elevate percentuali di venduto e da numerosi prezzi record. In testa, come al solito, le vetture di Maranello

Testo di **Gilberto Milano**

Il 2015 inizia sotto i migliori auspici dal punto di vista del mercato dell'auto da collezione. Nelle più importanti aste che si sono tenute quasi contemporaneamente in Arizona tra Phoenix e Scottsdale, il venduto è stato superiore alle aspettative. Non è scoppiata, cioè, la temuta bolla paventata da vari addetti ai lavori dopo un 2014 chiuso a livelli record, sia nel numero di auto vendute sia nelle quotazioni. Anzi, a leggere i resoconti di Bonhams, RM Auctions e Gooding & Co., le più prestigiose case d'asta del settore, sembra che la febbre da auto storica sia ancora in cre-

scita. Complessivamente, su 339 lotti presentati da questi tre operatori (escludendo quindi gli oltre 2000 battuti da Barrett & Jackson), ben 301 sono stati aggiudicati, per una percentuale media dell'88,8%, con una punta del 90,5% ottenuta da Gooding & Co.

Elevato anche il "fatturato" delle tre vendite, pari a 156 milioni di dollari (133,4 milioni di euro al cambio del 15 gennaio). Cifre enormi che mandano un segnale di ottimismo per il futuro. Lo confermano anche le 41 auto vendute a cifre superiori al milione di dollari. Ancora una volta sono le vetture di Maranello a fare la parte del leone. Nella top ten delle più care del 2015 compaiono solo Ferrari, con una punta di 9.625.000 dollari (8.225.000

euro) pagati a RM per una 250 LM del 1964, che però non è riuscita a superare il record del 2014 di 10,4 milioni di euro. A 9.405.000 dollari (€ 8.030.500) è stata aggiudicata da Bonhams una 275 GTB Competizione del 1966. Record di valutazione anche per una Ferrari 288 GTO del 1988, venduta da RM a € 2.350.000. Prezzi alle stelle anche per le Porsche, con una rara 906 Carrera 6 del 1966 battuta da Gooding & Co. a 1.980.000 dollari (1.700.000 euro circa) e nuovo record per la Porsche 959 Sport del 1988, venduta da Gooding & Co. alla sorprendente cifra di 1.705.000 dollari (€ 1.457.000).

L'esclusività e il passato sportivo continuano quindi a offrire ottime garanzie, sia a chi vende sia a chi compra. **R**

1 FERRARI 250 LM, 1964
Stima d'asta € **8.000.000 - 10.500.000**
Venduta a € **8.225.000**
RM Auctions - Phoenix (Usa), 15-16/01
Lo scorso agosto un'altra 250 LM è passata di mano a 10,4 milioni di euro, ma aveva una carriera agonistica più importante.





2 MERCEDES 540K CABRIOLET, 1937

Stima d'asta € **3.000.000 - 3.500.000**

INVENDUTA

RM Auctions - Phoenix (Usa), 15-16/01

Prima di classe a Pebble Beach 2014, non ha trovato acquirenti. L'offerta massima è stata di 2.650.000 euro.

2



3 LAMBORGHINI COUNTACH LP400S, 1979

Stima d'asta € **680.000 - 850.000**

Venduta a € **620.000**

RM Auctions - Phoenix (Usa), 15-16/01

Prima variante della LP 400. Venduta a un prezzo in linea con le aggiudicazioni massime dello scorso anno.

3

4 FERRARI 275 GTB COMPETIZIONE, 1966

Stima d'asta **SU RICHIESTA**

Venduta a € **8.038.500**

Bonhams - Scottsdale (Usa), 15/01

Esemplare con carrozzeria in alluminio venduto nel 1966 alla scuderia svizzera Filipinetti. Prezzo record.

4



5 FERRARI 288 GTO 1984

Stima d'asta € **1.625.000 - 2.000.000**

Venduta a € **2.350.000**

RM Auctions - Phoenix (Usa), 15-16/01

Stima d'asta abbondantemente superata.

Ha fatto parte della collezione di Yoshiho Matsuda.



6 LAMBORGHINI 400 GT 2+2, 1968
 Stima d'asta € **600.000 - 700.000**
INVENDUTA
 Gooding & Co. - Scottsdale (Usa), 15/01
 Offerta inferiore alla stima, anche se non di molto: 583.000 euro. Un prezzo ritenuto però insufficiente.



7 BMW 507, 1959
 Stima d'asta € **1.540.000 - 1.880.000**
 Venduta a € **1.552.000**
 Gooding & Co. - Scottsdale (Usa), 15/01
 Dopo l'impennata dei prezzi del 2014 la quotazione della roadster bavarese sembra essersi stabilizzata.



8 BUGATTI EB 110 GT, 1993
 Stima d'asta € **500.000 - 660.000**
INVENDUTA
 RM Auctions - Phoenix (Usa), 15-16/01
 La EB 110 si ferma a 488.000 euro, nonostante l'esemplare abbia percorso solo 8000 km.



9 ALFA ROMEO GIULIETTA SZ, 1960
 Stima d'asta € **512.000 - 685.000**
 Venduta a € **493.500**
 Gooding & Co. - Scottsdale (Usa), 15/01
 Prezzo altissimo per questa SZ in condizioni originali. Acquistata da Bulgari nel 1961, corse numerose gare.



10 PLYMOUTH FURY "CHRISTINE", 1958
 Stima d'asta **SENZA RISERVA**
 Venduta a € **169.200**
 Barrett-Jackson - Scottsdale (Usa), 10-18/01
 Un pezzo di storia di Hollywood: forse la più originale delle poche sopravvissute utilizzate nel film "Christine".



11 ALFA ROMEO GIULIA SS, 1964
 Stima d'asta € **105.000 - 150.000**
INVENDUTA
 Inizialmente immatricolata a Frosinone e poi arrivata in Usa, è stata ritirata dall'asta per mancanza di offerte ritenute adeguate.



12 MASERATI 3500 GT SPYDER, 1961

Stima d'asta € **810.000 - 1.000.000**

Venduta a € **1.152.000**

RM Auctions - Phoenix (Usa), 15-16/01

Una delle 242 carrozzate da Vignale, splendidamente restaurata. Ha superato di molto le stime d'asta.

14 FIAT ABARTH 1000 OTR, 1967

Stima d'asta € **60.000 - 77.000**

Venduta a € **77.565**

Bonhams - Scottsdale (Usa) 15/01

Rara OTR (Omologata Turismo Radiale), su carrozzeria 850 Coupé. Stima al rialzo.



13 BUGATTI TYPE 57 ROADSTER, 1938

Stima d'asta € **470.000 - 600.000**

Venduta a € **573.500**

Bonhams - Scottsdale (Usa) 15/01

Vincitrice di classe nel 2010 ad Amelia Island, ha strappato un ottimo prezzo.



15 AUDI SPORT QUATTRO, 1984

Stima d'asta € **300.000 - 400.000**

Venduta a € **343.160**

RM Auctions - Phoenix (Usa), 15-16/01

Due soli proprietari e 8300 km percorsi per questa icona dei rally cresciuta fino a quotazioni stratosferiche.



16 FERRARI 365 GT4 BB, 1974

Stima d'asta € **340.000 - 510.000**

Venduta a € **437.200**

RM Auctions - Phoenix (Usa), 15-16/01

Solo 387 esemplari costruiti e un prezzo in linea con le quotazioni 2014 per la vettura che anticipa la 512 BB.



17 FERRARI 365 GTS, 1969

Stima d'asta € **3.335.000 - 4.100.000**

Venduta a € **2.950.000**

RM Auctions - Phoenix (Usa), 15-16/01

Una delle più affascinanti spider Ferrari di sempre, la 17ª delle 20 prodotte. Prezzo inferiore alle attese.



ALL'INCANTO 230 LOTTI

BONHAMS PUNTA SU DUE RUOTE

Una memorabile asta di pezzi storici ha inaugurato la stagione nella capitale del gioco e del divertimento d'Oltreoceano. Tra i lotti anche tre modelli appartenuti a Steve McQueen e molti esemplari da competizione

Testo di **Gilberto Milano**

Bonhams è molto nota come casa d'aste di auto storiche di grande pregio, ma anche quando affronta la vendita di motociclette d'epoca non tradisce il contenuto di esclusività dei suoi lotti. Lo scorso 7 gennaio lo ha ribadito a Las Vegas, proponendo pezzi di grande valore collezionistico. Non tutti però hanno trovato un compratore, appesantiti da stime elevate anche per il mercato statunitense. Dei 230 lotti in catalogo una cinquantina sono infatti rimasti inven-

duti. Tra loro esemplari di primo piano come la F.B. Mondial 250 cm³ bialbero da G.P. del 1957, ex Mike Hailwood (erano richiesti dagli 85.000 ai 110.000 euro), una Brough Superior SS 100 del 1938 (stimata 280.000-320.000 euro); il prototipo di una Vincent HRD B Series bicilindrica a V del 1946, il pezzo più quotato in asta (300.000-390.000 euro); una rara Suzuki RH67 del 1968, prima giapponese da cross, costruita in soli 200 esemplari, per la quale erano stati richiesti dai 26.000 ai 35.000 euro. E altri ancora.

Una sorte migliore è toccata invece a una Ducati 175 cm³ F3 del 1959, battuta a 76.000

euro, compreso il premio d'asta, e a una più recente Honda RC 30 del 1990 (nel 1988 e '89 ha vinto il Mondiale Superbike), venduta a 45.650 euro. L'esemplare battuto era praticamente intonso, con appena 740 miglia percorse. Bene anche una Vincent C Series White Shadow del 1950, battuta per 190.000 euro contro una stima massima di 145.000. E bene, come al solito, tutto ciò che è appartenuto al compianto Steve McQueen, un accumulatore seriale di moto. Dei tre suoi pezzi in catalogo solo uno però è stato venduto: Harley-Davidson X8E "Big Twin" del 1912, battuta a 101.225 euro. **R**

1 VINCENT BLACK PRINCE PROT., 1955
Stima d'asta € **220.000 - 260.000**
INVENDUTA

È il prototipo di poco più di cento esemplari costruiti prima del fallimento della società, avvenuto un anno dopo. Non ha però commosso nessuno.

2 NORTON-BEART MANX, 1961
Stima d'asta € **40.000 - 60.000**
Venduta a € **65.498**

Francis Beart è stato uno dei protagonisti del motociclismo britannico. Questa è una delle rare Norton Manx preparate da lui.





3 HARLEY-DAVIDSON X8E "BIG TWIN", 1912

Stima d'asta € 100.000 - 120.000

Venduta a € 101.225

Ex Steve McQueen ma non molto originale: le ruote non son corrette ed è anche stato aggiunto un faro. Nonostante ciò, quotazione al top.

4 BROUGH SUPERIOR SS 80, 1936

Stima d'asta € 90.000 - 100.000

Venduta a € 99.240

Una delle rare Brough Superior con sidecar in ottime condizioni di originalità proposte negli ultimi anni in un'asta pubblica.



5 BSA GOLD STAR EX WORKS, 1957

Stima d'asta € 26.000 - 35.000

INVENDUTA

Versione speciale ordinata da un concessionario BSA per vincere la 200 Miglia di Daytona, affidandola al pilota Al Gunter. Che arrivò secondo.



6 F.B. MONDIAL 250 BIALBERO G.P., 1957

Stima d'asta € 86.000 - 110.000

INVENDUTA

Ex Mike Hailwood, una delle sole quattro costruite. Il pilota inglese la utilizzò nella sua seconda stagione di corse con risultati straordinari per un principiante.



8 AJS 7R, 1949

Stima d'asta € 35.000 - 50.000

Venduta a € 44.658

Una delle prime 7R costruite, utilizzata nelle gare di durata inglesi. La storia di questo esemplare è poco chiara, ma la quotazione è stata comunque alta.



7 HARLEY-DAVIDSON XR 750 DIRT TRACKER, 1972

Stima d'asta € 38.000 - 42.000

Venduta a € 26.800

È la più vincente moto da gara nelle serie Ama. Su questo esemplare ha corso Davey Camlin, campione americano scomparso nel 1999.

CLUB MILLE MIGLIA FRANCO MAZZOTTI

A spasso nelle terre del Tridente

Maserati, Modena, Mille Miglia: quattro "emme" che raccontano alcune delle pagine più esaltanti della storia motoristica del nostro Paese. Per ricordarle, sabato 17 gennaio i soci del Club Mille Miglia Franco Mazzotti si sono recati nella città emiliana con l'obiettivo di vivere una giornata tutta dedicata al Tridente. Al mattino, al Museo Enzo Ferrari di Modena, guidati da alcuni soci fondatori - coloro che hanno portato a termine (non è sufficiente aver partecipato) almeno un'edizione della Mille Miglia 1927-1957 -, i partecipanti hanno visitato la mostra "Maserati 100 - A Century of Pure Italian Luxury Sports Cars": un'esposizione che ripercorre la storia della Casa automobilistica italiana attraverso alcuni dei modelli da strada e da pista più significativi e con uno spettacolo realizzato grazie a ben 19 videoproiettori, che permettono al visitatore di rivivere i momenti più significativi della storia della Maserati. Nel pomeriggio, il Club Mille Miglia è stato ospite di Matteo Panini nei 330 ettari

dell'azienda agricola di famiglia, all'interno della quale è aperto il museo Maserati denominato Cup (Collezione Umberto Panini). In un grande edificio arredato con elementi in ghisa provenienti da una stazione ferroviaria demolita, i Panini conservano la collezione delle 19 vetture dell'originario Museo Maserati, salvate dalla completa dispersione voluta negli anni 90 da De Tomaso. Le auto si trovavano già in Inghilterra per essere vendute all'asta quando il ministro dei Beni Culturali di allora Walter Veltroni, il sindaco di Modena Giuliano Barbolini e le associazioni locali si attivarono per tentare il recupero di questo patrimonio storico e culturale che l'Italia rischiava di perdere per sempre. Grazie all'intervento di Umberto Panini, poco prima della fatidica data la Casa d'aste Brooks annunciò che la collezione del Museo Maserati veniva ritirata dall'asta per tornare nella città d'origine ed essere esposta nei locali di proprietà della famiglia Panini, insieme ad altre Maserati e veicoli (auto



e moto) di diverse marche. La vicenda è stata narrata da Matteo Panini, figlio di Umberto, a Mario Omati, Giovanni Corazza e Alfredo Coppellotti, presidente e vicepresidenti del Club Mille Miglia, e alla cinquantina di soci presenti. Al termine della

visita, davvero affascinante, si è tenuto un augurale scambio di doni con lo stesso Matteo Panini, vicepresidente del Circolo della Biella, Lello Montorsi e Luca Bortolotti, soci di entrambi i sodalizi e organizzatori della giornata.

Paolo Mazzetti

MOTOCUB DI FLERO (BS)

STORICHE ALLA "PUSTERLA"

La quinta edizione del raduno dedicato alla Befana, come tradizione delle manifestazioni organizzate dal Motoclub di Flero (BS), ha testimoniato il desiderio di tanti proprietari di veicoli storici d'incontrarsi tra amici, senza troppe formalità e costi esosi. La massiccia partecipazione - 280 veicoli, tra i quali alcune decine di moto - ha confermato che un programma semplice, nessun documento richiesto e un costo di partecipazione simbolico inducono molti ad aprire le porte dei garage.

Se poi si aggiunge il sole splendente e la giornata tiepida e tersa, atipica per l'Epifania, l'interessante itinerario e le soste in luoghi di grande fascino ma poco conosciuti, il "Raduno bresciano della Befana" si è rivelato un appuntamento di grande appeal, assai godibile per tutti. Il programma, con un costo di partecipazione di soli 5 euro, più altri 10 a testa per chi voleva aggiungere il pranzo, prevedeva ritrovo e partenza a Mairano, al Museo della Civiltà Contadina. Alle 9.30 la carovana si è mossa verso la città, attraversando alcuni comuni dell'hinterland. Clou della mattinata è stato il ristoro nel Vigneto Pusterla, all'ombra millenaria del Castello di Brescia, che domina il centro storico del-



la città. Il "Pusterla", nome anche del vino qui prodotto, è il più grande vigneto urbano (quasi quattro ettari) produttivo d'Europa, posizionato tra i bastioni e un terrapieno difensivo. Lasciate la maggior parte delle auto ai piedi del castello, tutti i partecipanti e una decina di veicoli sono saliti alla vigna per un aperitivo, salutati dalla Befana e dagli elfi del Motoclub di Flero. Il brindisi più sentito è stato quello dei proprietari di veicoli storici ventennali, dopo che l'assessore regionale Mauro Parolini e il consigliere Fabio Rolfi hanno annunciato che la Regione Lombardia manterrà l'esenzione dal pagamento del bollo.



RADUNI, CONCORSI E REGOLARITÀ

Febbraio

8
GIRO DELLA LOMELLINA (PV)
Manifestazione turistico-culturale con prove di regolarità e di media organizzata da Historic Motors Sport. www.historicmotorssport.it

15
TROFEO PANORMUS HISTORIC (PA)
Gara Asi di regolarità con strumentazione libera organizzata dal Veteran Car Club Panormus. Tel. 091 522090, www.giroadisicilia.it

14 - 15
COPPA ATTILIO BETTEGA (VI)
Competizione di regolarità classica Csaì, organizzata dal Rallyclub 70 di Romano d'Ezzelino, con 450 km da percorrere lungo passi alpini e strade forestali innevate (dalle 13.30 del sabato alle 3.00 della domenica; partenza da Marostica). www.coppaattilibettega.it

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

22
ALFAMANIAPASSION AL MIRAFIORI MOTOR VILLAGE (TO)
Raduno organizzato da Alfamaniapassion Club. Tel. 347 6306772, alfamania@hotmail.it

28 - 2/3
TROFEO CARLO FABRI (RI)
Manifestazione Asi di regolarità con strumentazione classica organizzata dal Club Autostoriche Rieti. Tel. 0746 201449, www.carstoriche.it

Marzo

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

8
TROFEO DI CARNEVALE (RM)
Manifestazione di regolarità Formula Asi organizzata a Fregene-Maccarese dal Club Motori d'Altri Tempi di Fiumicino. www.cmat.it

GARECLASSICHE

Febbraio

28 - 1/3
RALLY STORICO RIVIERA LIGURE (SV)
Rally storico organizzato a Spotorno dalla Scuderia Riviera. www.scuderiariviera.it

Marzo

6 - 7
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

28 - 29
RALLY MILLE MIGLIA STORICO (BS)
Rally storico concomitante con il 39° Rally 1000 Miglia moderno organizzato dall'Automobile Club di Brescia. www.rally1000miglia.it

CALENDARIO SALONI E MOSTRE-SCAMBIO

Febbraio

1
GIOCATTOLI E MODELLI (VR)
Borsa-scambio di giocattoli d'epoca e automobili alla Fiera di Verona. Tel. 045 504644.

4 - 7
MOSTRA-SCAMBIO A PESARO
Per auto, moto e cicli d'epoca al Quartiere fieristico di Pesaro (PU). Tel. 0541 731096 - 347 1844267, mostrascambiopesaro@libero.it

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

13 - 15
AUTOMOTORETRÒ (TO)
A Lingotto Fiere si tiene la trentaduesima edizione del Salone internazionale, con mostra-scambio, organizzato dall'Associazione Automotoretrò. www.automotoretro.it

20 - 22
MOSTRA-SCAMBIO NOVEGRO (MI)
Auto, moto, cicli, ricambi e accessori d'epoca al Parco Esposizioni di Novegro. www.parcoesposizioneinovegro.it

28 - 1/3
MOSTRA-SCAMBIO BUSTO ARSIZIO (VA)
A Malpensa Fiere, una mostra-scambio per auto e moto d'epoca. www.automotoepoca.eu

28 - 1/3
AUTISSIMA (SI)
Mostra-scambio, mercato dell'usato, modellismo e concorso d'eleganza presso il Centro Espositivo in località Fosci a Poggibonsi. www.autissimapoggibonsi.it

Marzo

1
BORSA-SCAMBIO NOVEGRO (MI)
Giocattoli, modellismo e bambole d'epoca al Parco Esposizioni di Novegro. www.parcoesposizioneinovegro.it

7 - 8
MOSTRA-SCAMBIO LONIGO (VI)
Auto, moto, cicli e ricambi d'epoca organizzata dalla Pro loco di Lonigo. www.prolonigo.it/index.php/mostra-scambio

7 - 8
OLD TIME SHOW FIERA DI FORLÌ
Mostra-scambio organizzata dal Club Romagnolo Auto Moto Epoca (Asi). Tel. 0543 793511, www.fieraforli.it

14 - 15
MOSTRA-SCAMBIO VALLO DELLA LUCANIA (SA)
Per auto, moto e ricambi d'epoca, presso Fiere di Vallo, organizzata da Auto Revival Club (Asi). Tel. 334 7088996, www.fieredivallo.it

ASTE

Febbraio

3
RM AUCTIONS - PARIS (F)
In occasione di Retromobile. www.rmauctions.com

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

6
ARTCURIAL MOTORCARS RETROMOBILE - PARIS (F)
Concomitante con Retromobile. www.artcurial.com

Marzo

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

CALENDARIO CSAI

Competizioni in crescita e grandi novità

Arrivano un supervisore al cronometraggio e la nuova categoria Gare Superclassiche

A metà gennaio la Csaì ha finalmente reso noti i calendari delle quattro specialità storiche; la prima notizia è che si è interrotta la tendenza negativa degli ultimi due anni. Se nel 2012 il totale degli eventi era stato di 163, con un calo a 141 nel 2013 e a 128 lo scorso anno, nel 2015 gli appuntamenti sono saliti a 131. Nel 2015 le gare di regolarità saranno 80, i rally storici 27 e le cronoscalate 18; l'aumento totale è tutto a carico della regolarità, mentre resta identico il numero dei rally e cala di due unità quello delle gare in salita. Resta ancora da definire il calendario della velocità in circuito: alle consuete sei gare di campionato organizzate da Peroni Race saranno da aggiungere quelle di GPS Classic, che non ha ancora comunicato gli

appuntamenti del Challenge Formule Storiche. Questo mese ci occupiamo della regolarità, da sempre la specialità più affollata che, pur non raggiungendo la quota di 88 gare del 2012, supera le 76 del 2013 e le 62 del 2014: le novità sono parecchie, a cominciare dall'introduzione di una nuova categoria, le Gare Superclassiche. In pratica, si tratta di un declassamento della categoria Grandi Eventi, titolo che rimane appannaggio solo di Mille Miglia, Gran Premio Nuvolari, Coppa d'Oro delle Dolomiti e Targa Florio. Al momento non risulta ben chiaro quali siano i criteri di discriminazione: non si comprende perché, per esempio, eventi con lunga tradizione e alto numero di iscritti siano di categoria inferiore

a manifestazioni che l'anno scorso non hanno neppure raggiunto i cento partecipanti. Le gare di campionato italiano saranno 13, una in più dello scorso anno. Importanti novità anche sotto il profilo regolamentare, come l'introduzione di due nuovi Raggruppamenti, l'8° (auto 1982-85) e il 9° (1986-90, con classifica a parte). Sarà anche introdotta la figura di un esperto di cronometraggio, che di fatto dovrà controllare il lavoro dei cronometristi e le loro apparecchiature; il regolamento 2015 prevede poi che non si possano collegare più di due pressostati agli strumenti di rilevamento e la riduzione a 60 km della lunghezza massima tra un controllo orario e l'altro.

P.M.

REGOLARITÀ STORICA

■ DATA ■ GARA E PROVINCIA ■ ORGANIZZATORE ■ TIPO ■ VALIDITÀ ■ ZONA

FEBBRAIO

■ 14-15 ■ **COPPA ATTILIO BETTEGA (VI)**
 Rally Club 70 ■ NAZ. □ Regolarità Turistica □ 2

■ 21-22 ■ **22ª COPPA CITTÀ DELLA PACE (TN)**
 Adige Sport ■ NAZ. □ Campionato Italiano □ 2



MARZO

■ 1 ■ **COLLI ZUCCHERO E TERME (PD)**
 F.A.V.A. Club Autostoriche ■ NAZ. □ Regolarità Turistica □ 2

■ 5-7 ■ **WINTERACE (BL)** ■ Alte Sfere Srl ■ INT. □ Superclassica □ 2

■ 6-7 ■ **4ª REGOLARITÀ SPORT DELLE VALLATE ARETINE (AR)**
 Scuderia Etruria Sport ■ NAZ. □ Regolarità Sport □ 3

■ 13-14 ■ **2ª REVIVAL ADRIA CITTÀ DEL PANE (RO)**
 Delta Sport ■ NAZ. □ Regolarità Sport □ 2

■ 21-22 ■ **5° TROFEO STRADE SCALIGERE - MEMORIAL BRUNO ZORZI (VR)** ■ Scuderia Historic Cars Club ■ NAZ. □ Campionato Italiano □ 2

■ 21-22 ■ **TROFEO FORESTI CON ELDA E GUIDO (BS)**
 Alte Sfere Srl ■ ENPEA □ Regolarità Classica □ 1

■ 27-29 ■ **5ª LESSINIA SPORT (VR)**
 Rally Club Valpantena ■ NAZ. □ Regolarità Sport □ 2

■ 29 ■ **COPPA DEI CASTELLI PAVESI (PV)**
 Scuderia Black Eagles - Ruote d'Epoca Pavia ■ NAZ. □ Campionato Italiano □ 1

APRILE

■ 8-11 ■ **29ª COPPA DEI FIORI (IM)**
 Automobile Club Sanremo ■ INT. □ Regolarità Classica □ 1

■ 10-11 ■ **FRANCIACORTA HISTORIC (BS)**
 Vecars Snc ■ NAZ. □ Regolarità Classica □ 1

■ 12-12 ■ **14ª GRAN TOUR DELLE TERME E DEI FIORI (PT)**
 Kursaal Car Club ■ NAZ. □ Regolarità Turistica □ 3

■ 16-19 ■ **TERRE DI CANOSSA (PR)**
 Scuderia Tricolore ■ ENPEA □ Superclassica □ 3

■ 18-19 ■ **REVIVAL 500 MINUTI (VR)**
 Valpolicella Motorsport ■ NAZ. □ Regolarità Sport □ 2

■ 25-26 ■ **TROFEO OFFICINE BONTÀ (VT)**
 Etruria Historic Racing Club ■ NAZ. □ Regolarità Turistica □ 3

■ 25-26 ■ **20ª COPPA DEGLI ETRUSCHI (VT)**
 Etruria Historic Racing Club ■ NAZ. □ Campionato Italiano □ 3

■ 26 ■ **9ª TROFEO MIRAMARE (LI)**
 Automobile Club Livorno ■ NAZ. □ Regolarità Turistica □ 3



MAGGIO

■ 1 ■ **CIRCUITO DELLA FASCIA D'ORO (BS)**
 Automobile Club Brescia ■ NAZ. □ Regolarità Classica □ 1

■ 2-3 ■ **7ª CAMPAGNOLO HISTORIC (VI)**
 Rally Club Isola Vicentina ■ NAZ. □ Regolarità Sport □ 2

■ 2-3 ■ **22ª SAN MARINO REVIVAL (RSM)**
 Federazione Auto Motoristica Sammarinese ■ NAZ. □ Campionato Italiano □ 3

■ 10-10 ■ **FRANCIACORTA CLASSIC WINES AND CARS (BS)**
 Franciacorta International Circuit Srl ■ NAZ. □ Regolarità Classica □ 1

■ 12-17 ■ **MILLE MIGLIA (BS)**
 1000 Miglia Srl ■ INT. □ Grande Evento □ 1

■ 14-17 ■ **TRIBUTE TO MILLE MIGLIA (BS)**
 1000 Miglia Srl ■ NAZ. □ Regolarità Classica □ 3

■ 15-17 ■ **2ª RALLY COSTA SMERALDA (OT)**
 Great Events Sardinia ■ NAZ. □ Regolarità Classica □ 3

■ 15-17 ■ **VAL PASSIRIA (BZ)**
 Scuderia Racing Team Merano ■ NAZ. □ Regolarità Turistica □ 2

■ 16-17 ■ **MEMORIAL CONRERO (TO)**
 Auto Sport Promotion ■ ENPEA □ Regolarità Sport □ 1

■ 23-24 ■ **16ª COPPA DELLA COLLINA STORICA (PT)**
 Veteran Car Club Pistoia ■ NAZ. □ Campionato Italiano □ 3

■ 29-30 ■ **5ª DUE VALLI CLASSIC (VR)**
 Automobile Club Verona ■ NAZ. □ Regolarità Sport □ 2

■ 29-31 ■ **RALLY 4 REGIONI REGOLARITÀ CLASSICA (PV)**
 Automobile Club Pavia ■ NAZ. □ Regolarità Classica □ 2

■ 30-31 ■ **1ª ROMAGNA SPORT (FC)**
 Prosevent SRL ■ NAZ. □ Regolarità Sport □ 3

■ 30-31 ■ **9ª COPPA CITTÀ DI MELDOLA (FC)**
 Scuderia Sadurano Motorsport ■ NAZ. □ Regolarità Classica □ 3

■ 30-31 ■ **GIRO 4 CASTELLI (FC)**
 Scuderia Sadurano Motorsport ■ NAZ. □ Regolarità Turistica □ 3

GIUGNO

- 1-2 ■ **11ª TARGA PALAZZOLO (BS)**
Kronos ■ NAZ. □ Regolarità Classica □ 1
- 2-7 ■ **MODENA CENTO ORE CLASSIC (MO)**
Scuderia Tricolore ■ ENPEA □ Regolarità Sport □ 3
- 5 ■ **6ª COPPA CITTÀ DI BASSANO (VI)**
Bassano Rally Racing ■ NAZ.
□ Regolarità Turistica □ 2
- 6-7 ■ **9ª MENDOLA/MENDEL HISTORY (BZ)**
Scuderia Dolomiti ■ NAZ.
□ Campionato Italiano □ 2
- 7 ■ **RALLY 4 REGIONI (PV)**
Automobile Club Pavia ■ NAZ. □ Regolarità Sport □ 2
- 11-14 ■ **4ª SUMMER MARATHON (BS)**
Autoconsult ■ INT. □ Superclassica □ 2
- 13 ■ **18ª COPPA PEDAVENA (VI)**
Rally Club 70 ■ NAZ. □ Regolarità Turistica □ 4
- 13-14 ■ **4ª DOLOMITI REVIVAL (BL)**
Dolomiti Motorsport Promotion ■ NAZ. □ Sport □ 2
- 19-21 ■ **5ª LANA STORICO (BI)**
Veglio 4x4 ■ NAZ. □ Regolarità Sport □ 1
- 21 ■ **1ª TROFEO VALLI BRESCIANE E MEMORIAL CIRILLO GNUTTI (BS)**
Emmebi 70 ■ NAZ. □ Regolarità Classica □ 1
- 20-21 ■ **3ª TARGA A.C. BOLOGNA (BO)**
Automobile Club Bologna ■ NAZ. □ Campionato Italiano □ 3
- 21 ■ **11ª TOUR TRA LANGA E MONFERRATO (AT)**
Club Autostoriche Lancia Fulvia & Co. ■ NAZ.
□ Regolarità Turistica □ 1
- 27-28 ■ **2ª SPORT CITTÀ DI MODENA (MO)**
Prosevent SRL ■ NAZ. □ Regolarità Sport □ 3
- 28 ■ **6ª REVIVAL COUNTRY RAID CORTONESE (AR)**
Club Cortona Classic Cars ■ NAZ. □ Regolarità Turistica □ 3

AGOSTO

- 29-30 ■ **29ª TROFEO ROLANDO D'AMORE (AV)**
Scuderia Auto Storiche Green Racing Club Avellino ■ NAZ.
□ Campionato Italiano □ 4

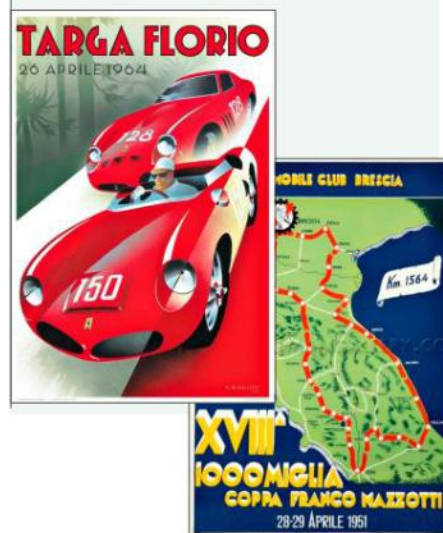


SETTEMBRE

- 5-6 ■ **15ª CITTÀ DI LUMEZZANE AUTO STORICHE (BS)**
Lumeventi ■ ENPEA □ Campionato Italiano □ 1
- 11-12 ■ **7ª REVIVAL RALLYE SAN MARTINO (TN)**
San Martino Corse ■ NAZ. □ Regolarità Sport □ 2
- 13-13 ■ **9ª 50 MIGLIA DELLE COLLINE PISANE (PI)**
Scuderia automobilistica Kinzia ■ NAZ. □ Regolarità Turistica □ 3
- 17-19 ■ **28ª ELBA GRAFFITI (LI)**
Automobile Club Livorno ■ INT. □ Regolarità Classica □ 3
- 18-20 ■ **PREMIO NUVOLARI (MN)**
Scuderia Mantova Corse ■ INT. □ Grande Evento □ 1
- 19-20 ■ **1ª RAAB SPORT (BO)**
Prosevent Srl ■ NAZ.
□ Regolarità Sport □ 3
- 20-20 ■ **1ª RIEVOCAZIONE STORICA DELLA COPPA DEL CIMINO (VT)**
Automobile Club Viterbo ■ NAZ.
□ Regolarità Turistica □ 3
- 27 ■ **17ª TROFEO AIDO MONICA GIOVANNELLI (BS)**
Aido Gardone VT ■ NAZ. □ Regolarità Classica □ 1
- 27-3/10 ■ **RAID DELL'ETNA (PA)**
Scuderia Mediterraneo ■ NAZ. □ Regolarità Turistica □ 4

OTTOBRE

- 3-4 ■ **CAMPAGNE E CASCINE 2015-13ª COPPA 3T (CR)**
Scuderia 3T Cremona ■ NAZ. □ Campionato Italiano □ 1
- 9-10 ■ **7ª COPPA FRANCO MAZZOTTI (BS)**
Club Mille Miglia ■ NAZ. □ Regolarità Classica □ 1
- 9-11 ■ **8ª RIEVOCAZIONE STORICA COPPA MONTE VENDA (PD)**
Gugu Corse ■ NAZ. □ Regolarità Turistica □ 2
- 11 ■ **ALPINE MARATHON (VI)**
Rally Club 70 ■ NAZ.
□ Regolarità Classica □ 2
- 11 ■ **SMALL ALPINE MARATHON (VI)**
Rally Club 70 ■ NAZ.
□ Regolarità Turistica □ 2
- 15-18 ■ **TARGA FLORIO CLASSICA (PA)**
Automobile Club Palermo ■ Grande Evento □ 4
- 16-17 ■ **5ª VALSUGANA HISTORIC CLASSIC (TN)**
Autoconsult ■ NAZ. □ Regolarità Sport □ 3
- 17 ■ **CIRCUITO DEL GARDA (BS)**
Automobile Club Brescia ■ NAZ. □ Regolarità Classica □ 1
- 17-18 ■ **COLLINE DELL'OLTREPO (PV)**
Automobile Club Pavia ■ NAZ. □ Regolarità Sport □ 2



NOVEMBRE

- 6-7 ■ **3ª TROFEO ACI NOVARA 999 MINUTI (NO)**
Automobile Club Novara ■ NAZ. □ Regolarità Sport □ 1
- 8 ■ **3ª COPPA CITTÀ DI SOLESINO (PD)**
Scuderia Ruote Storiche Solesino ■ NAZ. □ Regolarità Turistica □ 2
- 8 ■ **6ª RONDINA D'AUTUNNO (FI)**
Cassia corse 264 Storica ■ NAZ. □ Regolarità Sport □ 2
- 12-15 ■ **13ª REVIVAL RALLY CLUB VALPANTENA (VR)**
Rally Club Valpantena ■ NAZ. □ Regolarità Sport □ 2
- 21-22 ■ **12ª MEMORIAL MARIANO DAL GRANDE (VI)**
Rally Club Isola Vicentina ■ NAZ. □ Regolarità Turistica □ 2
- 21-22 ■ **2ª RIEVOCAZIONE STORICA RALLY ACI VARESE (VA)**
Automobile Club Varese ■ NAZ. □ Regolarità Turistica □ 1

DICEMBRE

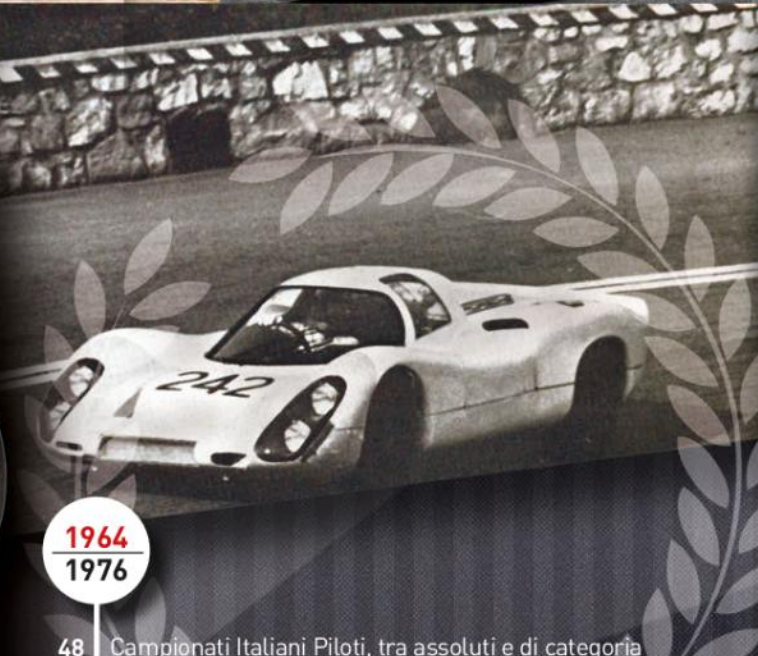
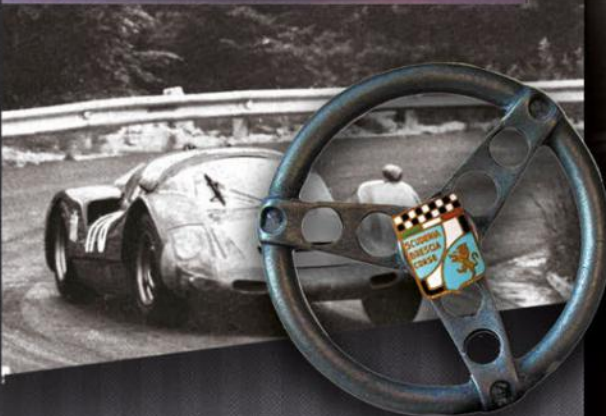
- 5-6 ■ **3ª TROFEO DELL'IMMACOLATA (PD)**
Padova Autostoriche ■ NAZ. □ Regolarità Turistica □ 2

LUGLIO

- 4-5 ■ **10ª LA MILLECURVE (AV)**
Millecurve Club Auto Storiche Avellino ■ NAZ. □ Campionato Italiano □ 4
- 17-18 ■ **REVIVAL SAN MARTINO, RALLYE DEL MITO (TN)**
Scuderia San Martino ■ NAZ.
□ Regolarità Turistica □ 2
- 23-26 ■ **COPPA D'ORO DELLE DOLOMITI (BL)**
Meet Comunicazione S.R.L. ■ INT. □ Grande Evento □ 2



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

NORVALIEN

**RUBINETTERIE
BRESCIANE**

SIFRAL

BERETTA

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
- 1 Tour de France Auto



www.scuderiabresciacorse.it

223

IRAN

MERIDIANI

EDITORIALE DOMUS

ANNO XXVIII Febbraio 2015 N.223 Euro 6,20 (solo Italia)

MERIDIANI

Iran

PERSIA MILLENARIA

PERSEPOLI CAVIALE CARAVANSERRAGLI ISFAHAN TAPPETI
STREET ART IMPERO ACHEMENIDE ZOROASTRO CITTA' SANTE
SHIRAZ ZURKHANEH NOMADI QASHQAI TEHRAN PISTACCHI

MERIDIANI
TI ASPETTA IN EDICOLA

FIAT NUOVA 500

La più amata dagli italiani

La Fiat Nuova 500 è in assoluto l'auto storica più popolare in Italia: ne sopravvivono quasi 50.000 esemplari. Nonostante la diffusione l'andamento delle sue quotazioni è in costante crescita, anche se occorre fare delle distinzioni che, forse, non sono chiare a tutti i "cinquecentisti". Le vere storiache da premiare dovrebbero essere solamente i modelli "pre F", ovvero quelli costruiti fino al 1965, caratterizzati dalle portiere con apertura "in favore di vento", di cui sopravvive un numero di esemplari piuttosto limitato (specie se lo si confronta con le F, le L e le R che costituiscono la stragrande maggioranza delle superstiti). Delle Nuova 500 propriamente dette poi, ossia l'originale del 1957 e le Economica e Normale del biennio successivo, ne sono rimaste assai poche (qualche centinaio di esemplari, considerando anche quelle prive di documenti o da restaurare), per non parlare delle 500 Sport che sembrano essere più rare delle Abarth.

Le quotazioni di Ruoteclassiche sottolineano questa differenza tra le versioni fino alla 500 D e le successive: i listini vanno da un minimo di 7000 euro (per la D) a un massimo di 14.000 (per la Sport), cifre che possono lievitare

rispettivamente a 10.000 e 21.000 per esemplari restaurati professionalmente.

Per una più comune F, invece, una quotazione corretta si aggira attorno ai 5000 euro (+50% per un ripristino eccelso), ossia un prezzo sensibilmente inferiore. A scalare, qualche centinaio d'euro in meno per le L e ancora qualcosa meno per le R. Molti speculatori, invece, chiedono cifre molto elevate per questi modelli, forse "dimenticando" quante ne siano sopravvissute. Il che è ingiustificabile, soprattutto nel caso di esemplari restaurati in maniera raffazzonata o non corretta nei dettagli (e sono tanti). Il restauro delle 500 è facile e relativamente poco costoso (se paragonato ad altri modelli di pari categoria), perché sono disponibili quasi tutti i particolari (originali o riprodotti) grazie proprio al fatto che si tratta di una vettura molto diffusa tra i collezionisti. Il difficile è comprendere quali siano i dettagli sbagliati o non corrispondenti alla serie, anche perché queste vetture sono rimaste in servizio spesso fino a pochi anni fa, quindi è frequente che abbiano ricevuto aggiornamenti poco corretti dal punto di vista storico (per esempio un motore di una serie più moderna o sellerie non conformi).

A chi volesse entrare nel mondo della Nuova 500 suggeriamo di documentarsi con attenzione prima di acquistarne una:

esiste una formidabile produzione editoriale (anche della nostra Casa editrice) sul tema e i numerosi club dedicati a questa vettura sono senz'altro in grado di fornire un supporto tecnico di grande rilievo agli associati.

Quale destino attende la 500 dal punto di vista economico nel prossimo futuro? Senz'altro il trend al rialzo dei prezzi non si fermerà. Mantenendo però ben distinte due fasce di prezzo (fino alla D e dopo la D) che tenderanno a divaricarsi sempre più.

di **Marco di Pietro**



Mosca bianca (e fascia rossa)

La Fiat 500 Sport Tetto Apribile (a destra) è stata prodotta in questa livrea e solo fra il 1959 e il 1960. Ha una quotazione media di 13.000 euro.

La 500 L (in alto) è invece molto diffusa e vale 4500 euro.

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 restaurabili, 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 ³	Anni	Euro x 1000	
ABARTH ITALIA				
500 BERLINA	479	1957-63	10.0	20.0
500 COUPE ZAGATO	479	1957-59	15.0	30.0
595	594	1963-71	13.0	25.0
595SS	594	1964-71	15.0	30.0
695	690	1964-71	13.0	25.0
695SS	690	1964-71	16.0	32.0
695SS ASSETTO CORSA	690	1965-71	18.0	35.0
750 BERLINA	747	1955-61	10.0	20.0
750 COUPE ZAGATO	747	1955-57	25.0	50.0
750 RECORD MONZA ZAGATO	747	1958-59	35.0	70.0
750 SPIDER ZAGATO	747	1957-59	40.0	80.0
850 RECORD MONZA ZAGATO	785	1959-61	35.0	70.0
850 TC BERLINA	847	1961-65	15.0	30.0
850 TC TURBOBURGRING CORSA	847	1961-66	20.0	40.0
850 STRADALE ZAGATO	847	1960-61	30.0	60.0
MONDRIAN SCORPIONE/GT	982	1961-63	35.0	70.0
OT 850 BERLINA	847	1964-68	10.0	15.0
OT 1000	982	1964-68	10.0	18.0
OT 1000 COUPE	982	1964-68	10.0	20.0
OT 1000 COUPE	982	1964-68	10.0	20.0
OT 1300Z4	1280	1966-69	10.0	20.0
OT 1300 SCORPIONE SS FLOMBARDI	1280	1969-71	13.0	25.0
OT 1300 PROTOTIPO	1280	1965-68	50.0	100.0
OT 1000 COUPE BERTRONE	982	1965-67	13.0	25.0
OT 1000 COUPE	982	1964-68	15.0	30.0
1000 BERLINA	982	1962-67	15.0	30.0
1000 BERLINA CORSA	982	1962-64	18.0	35.0
1000 BERLINA CORSA	982	1965-67	18.0	35.0
1000 RADIALE BERLINA	982	1966-67	20.0	40.0
2200 COUPE 2-ZALAMANO	2160	1959-60	15.0	30.0
2200 CABRIOLET ALLEMANO	2160	1959-60	18.0	35.0
2400 COUPE ELLENA	2325	1961-63	15.0	30.0
2400 COUPE ALLEMANO	2325	1963-65	15.0	30.0
1300 BERLINA TIA SIMCA	1280	1962-64	50.0	100.0
2000 BERLINA TIA SIMCA	1946	1963-64	65.0	130.0
AC GRAN BRETAGNA				
2LITRI SEI CILINDRI	1991	1947-55	13.0	25.0
2LITRI SEI CILINDRI CABRIOLET	1991	1947-55	15.0	30.0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	
ACE (MOTORE ACE) (FORD)				
ACE (MOTORE BRISTOL)	1971	1954-63	30.0	60.0
ACE (MOTORE BRISTOL)	1971	1954-63	45.0	90.0
ACE (MOTORE ACE) COUPE	1991	1954-60	23.0	45.0
ACE (MOTORE FORD) COUPE	2533	1961-63	25.0	50.0
ACE (MOTORE BRISTOL) COUPE	1971	1954-63	35.0	70.0
COBRA 260	4261	1962-63	180.0	350.0
COBRA 289 MK2 MK3	4736	1962-65	300.0	600.0
COBRA 427	6997	1964-68	250.0	500.0
COBRA MK IV	4942	1983-97	60.0	120.0
COBRA Z12 SE V8 MK IV CRS	3506	1992-99	60.0	120.0
428 FRIAL COUPE SPIDER	6989	1967-73	20.0	40.0
3000 ME	2994	1979-84	8.0	15.0
SUPERLOWRIDER COBRA	3506	1992-94	60.0	120.0
ACM ITALIA				
101 ENDURO OFF-4WD	1588	1985-93	0.5	1.0
ACMA FRANCIA				
VESPA 400	393	1958-64	4.5	9.0
ALFA ROMEO ITALIA				
RLN'S	2916	1922-25	100.0	200.0
RL TURISMO	2994	1925-27	75.0	150.0
RLSS	2994	1925-27	150.0	300.0
RLN'S/II	1944	1996-1993	50.0	100.0
6C 1500 NORMALE	1487	1927-29	60.0	120.0
6C 1500 SPORT/SS	1487	1928-29	250.0	500.0
6C 1750 SUPER SPORT	1752	1929-30	200.0	400.0
6C 1750 SPORT	1752	1929-33	150.0	300.0
6C 1750 TURISMO	1752	1929-33	75.0	150.0
6C 1750 GRAN TURISMO	1752	1930-33	150.0	300.0
6C 1750 GRAN SPORT	1752	1930-33	500.0	1000.0
6C 1750 GRAN TURISMO COMPR.	1752	1931-32	250.0	500.0
8C 2300	2336	1932-34	1250.0	2500.0
6C 2300 TURISMO B/LUNGO	2309	1934-39	75.0	150.0
6C 2300 GRAN TURISMO B/CORTO	2309	1934-39	125.0	250.0
6C 2300 PESCARELLA/PESCARA	2309	1934-37	175.0	350.0
6C 2300 MILLE MIGLIA	2309	1938-39	250.0	500.0
8C 2900A	2905	1936	1250.0	2500.0
8C 2900B	2905	1937-39	1750.0	3500.0
6C 2500 TURISMO 5 POSTI (6 POSTI)	2443	1939-45	50.0	100.0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	
6C 2500 SPORT	2443	1939-45	90.0	180.0
6C 2500 SUPER SPORT	2443	1939-45	100.0	200.0
6C 2500 COULONIA	2443	1939-42	35.0	70.0
6C 2500 TURISMO 6 PLYMOUTH	2443	1946-50	50.0	100.0
6C 2500S FRECCIA D'ORO	2443	1947-52	75.0	150.0
6C 2500S VILLAD'ESTE	2443	1949-52	225.0	450.0
6C 2500S CABRIOLET	2443	1946-51	175.0	350.0
1900	1884	1950-54	12.5	25.0
1900 TI	1884	1952-54	17.5	35.0
1900 SUPER	1975	1954-59	12.5	25.0
1900 TI SUPER	1975	1954-57	20.0	40.0
1900 PRIMAVERA	1975	1955-57	20.0	40.0
1900 SPRINT I SERIE	1884	1951-53	50.0	100.0
1900 SPRINT II SERIE	1884	1953-54	50.0	100.0
1900 SS	1975	1954-55	50.0	100.0
1900 SS (MODELLO 1956)	1975	1956-58	50.0	100.0
ARSI «MAT IN»	1884	1951-53	12.5	25.0
DAUPHINE	845	1960-64	1.8	3.5
GIULIETTA I SERIE	1290	1955-59	7.0	14.0
GIULIETTA II SERIE	1290	1959-61	6.5	13.0
GIULIETTA III SERIE	1290	1961-65	6.0	12.0
GIULIETTA IV SERIE	1290	1957-59	8.0	16.0
GIULIETTA V SERIE	1290	1959-61	7.5	15.0
GIULIETTA VI SERIE	1290	1961-65	7.0	14.0
GIULIETTA SPRINT I SERIE	1290	1954-58	20.0	40.0
GIULIETTA SPRINT II SERIE	1290	1958-59	18.5	37.0
GIULIETTA SPRINT III SERIE	1290	1959-62	17.5	35.0
GIULIETTA SPRINT VELOCE I SERIE	1290	1956-58	30.0	60.0
GIULIETTA SV I SERIE «CONFOR»	1290	1958	27.5	55.0
GIULIETTA SPRINT VELOCE II SERIE	1290	1958-62	25.0	50.0
1300 SPRINT	1290	1963-65	15.0	30.0
GIULIETTA SPRINT SPECIALE	1290	1957-62	35.0	70.0
GIULIETTA SZ	1290	1958-61	100.0	200.0
GIULIETTA SZ CODATRONCA	1290	1961-62	125.0	250.0
GIULIETTA SPIDER I SERIE	1290	1955-58	30.0	60.0
GIULIETTA SPIDER II SERIE	1290	1958-61	27.5	55.0
GIULIETTA SPIDER III SERIE	1290	1961-62	25.0	50.0
GIULIETTA SPIDER VELOCE I SERIE	1290	1956-58	35.0	70.0
GIULIETTA SPIDER VELOCE II SERIE	1290	1958-61	32.5	65.0
GIULIETTA SPIDER VELOCE III SERIE	1290	1961-62	30.0	60.0
GIULIA 1600 SPRINT	1570	1962-64	17.5	35.0

Modello	cm ³	Anni			Euro x 000	
GIULIA SPRINT SPECIALE	1570	1962-65	35.0	70.0	105.0	
GIULIA 1600 SPIDER	1570	1962-65	23.0	45.0	65.0	
GIULIA 1600 SPIDER VELOCE	1570	1964-65	30.0	60.0	90.0	
GIULIA TZ	1570	1963-65	150.0	300.0	450.0	
GIULIA TZ2	1570	1964-65	500.0	1.000.0	1.500.0	
GIULIA TI (FRENIA TAMBURIO)	1570	1962-63	6.0	12.0	18.0	
GIULIA TI (FRENIA 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	1958-62	6.0	12.0	18.0	
2600	2584	1962-69	7.5	15.0	22.0	
2600 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	
1750S PRO VELOCE	1779	1967-69	10.0	20.0	30.0	
SPIDER VELOCE 1750	1779	1969-72	8.5	17.0	25.0	
2000 BERLINA	1962	1971-77	5.0	10.0	15.0	
2000 GTV	1962	1971-76	12.5	25.0	35.0	
2000 SPIDER VELOCE	1962	1971-82	9.0	18.0	27.0	
SPIDER 1300 JUNIOR	1290	1968-69	8.5	17.0	25.0	
SPIDER 1300 JUNIOR (CODA TRONCA)	1290	1969-72	6.0	12.0	18.0	
SPIDER JUNIOR 1.3	1290	1972-77	5.0	10.0	15.0	
SPIDER JUNIOR 1.6	1570	1972-75	5.5	11.0	16.5	
SPIDER 1.6	1570	1975-82	5.5	11.0	16.5	
SPIDER 1.6	1570	1983-90	3.5	7.0	10.0	
SPIDER 1.6	1570	1990-93	5.0	10.0	15.0	
SPIDER 2.0	1962	1983-90	4.0	8.0	12.0	
SPIDER 2.0	1962	1990-94	6.0	12.0	18.0	
SPIDER 2.0 QV	1962	1986-90	5.0	10.0	15.0	
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 GARDINETTA	1186	1975-77	1.5	3.0	4.5	
ALFASUD SPRINT 1313 VELOCE	1286	1351	1976-82	2.0	4.0	6.0
ALFASUD SPRINT 1515 VELOCE	1490	1978-83	2.0	4.0	6.0	
SPRINT 1315	1351	1490	1983-89	2.0	4.0	6.0
SPRINT QV	1490	1712	1983-89	2.5	5.0	7.5
ALFETTA	1779	1972-75	3.5	7.0	10.0	
ALFETTA 1.6	1570	1975-77	3.0	6.0	9.0	
ALFETTA 1.6	1570	1977-81	2.5	5.0	7.5	
ALFETTA 1.8	1779	1975-81	3.0	6.0	9.0	
ALFETTA 2000	1962	1977-78	2.8	5.5	8.5	
ALFETTA 2000L	1962	1978-81	3.0	6.0	9.0	
ALFETTA 2000 LAMERICA	1962	1981	3.3	6.5	10.0	
ALFETTA 1618	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	1979	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	1983-87	3.5	7.0	10.0	
ALFETTA GTV 2.0 GRAND PRIX	1962	1981-82	4.5	9.0	13.0	

Modello	cm ³	Anni			Euro x 000
ALFETTA GTV25	2492	1980-82	5.0	10.0	15.0
GTV25	2492	1983-87	5.0	10.0	15.0
GULLETTA1316/1820	1357	1962	1.5	3.0	4.5
GULLETTA2.0SUPER TI	1962	1980-84	2.0	4.0	6.0
GULLETTA TURBODIESEL	1962	1982-84	7.5	15.0	22.0
GULLETTA2.0TURBODIESEL	1995	1983-85	1.0	2.0	3.0
ALFA6	2492	1979-83	3.0	6.0	9.0
ALFA62.0	1997	1983-86	2.5	5.0	7.5
ALFA62.5Q.ORO	2492	1983-86	3.0	6.0	9.0
ALFA62.5TURBODIESEL	2494	1983-86	1.5	3.0	4.5
ARNA(LSI/TI)	1186	1490	1984-86	0.5	1.0
331315/33154X4(TUTTI I M.)	1351	1490	1983-89	0.8	1.5
33Q.VERDE	1490	1984-86	1.3	2.5	3.5
3315 GARDINETTA	1490	1985-87	0.8	1.5	2.3
334X4GARDINETTA	1490	1984-87	1.0	2.0	3.0
3317/17 IE	1712	1986-89	0.8	1.5	2.3
3317 QV	1712	1986-90	1.3	2.5	3.5
3313 S17SPORT WAGON	1351	1712	1987-89	0.5	1.0
3315/17 4X4 SPORT WAGON	1490	1712	1987-89	0.8	1.5
33 SPORT WAGON QV	1712	1988-90	1.0	2.0	3.0
3318 TD	1779	1986-89	0.5	1.0	1.5
3318 TD GARDINETTA	1779	1986-87	0.5	1.0	1.5
3318 TD SPORT WAGON	1779	1987-89	0.5	1.0	1.5
NUOVA 331315	1351	1490	1990-94	0.5	1.0
NUOVA 3313 SPORT WAGON	1351	1990-94	0.5	1.0	1.5
NUOVA 3318 TD INTERCOOLER	1779	1990-94	0.4	0.8	1.5
NUOVA 3318 TD INTERCOOLERS W.	1779	1990-94	0.4	0.8	1.5
NUOVA 3317 IE	1712	1990-94	0.5	1.0	1.5
NUOVA 3317 IE SPORT WAGON	1712	1990-94	0.5	1.0	1.5
NUOVA 3317 IE 4X4	1712	1990-94	0.8	1.5	2.3
NUOVA 3313 IE SPORT W. 4X4	1351	1992-94	0.8	1.5	2.3
NUOVA 3317 IE SPORT W. 4X4	1712	1990-94	0.8	1.5	2.5
NUOVA 3317 IE PERMANENT 4WD	1712	1991-94	1.0	2.0	3.0
NUOVA 3317 IE PERM. 4X4 SW. 4X4 SW.	1712	1991-94	1.3	2.5	3.5
NUOVA 3317 IE 16V QV	1712	1990-94	1.0	2.0	3.0
NUOVA 3317 IE 16V QV SW	1712	1990-94	1.0	2.0	3.0
NUOVA 3313 IE IMOLA	1351	1992-94	0.8	1.5	2.3
ALFA 75 1.6 16V 1818 IE	1570	1779	1985-91	2.0	4.0
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 INDI	1779	1991-92	2.5	4.5	6.5
ALFA 75 2.0 TWIN SPARK S.N.	1962	1991-92	3.5	7.0	10.0
ALFA 75 25 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 2020 V6	1779	1996	1984-87	1.5	3.0
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
SZ (B3)	2999	1989-93	20.0	40.0	60.0
RZ	2999	1992-94	20.0	40.0	60.0
155 1.7 1820	1748	1995	1992-95	0.5	1.0
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 1.92 5 TD	1929	2499	1993-95	0.5	1.0
GTV 1.8 20 TWIN SPARK	1747	1970	1994-02	1.0	2.0
GTV 2.0 V6 TURBO 3.0 V6 V6 24V	1996	2999	1995-02	1.3	2.5
GTV II SERIE 2.0 TS	1970	2003-04	1.3	2.5	3.5
GTV II SERIE 2.0 JTS	1970	2003-04	1.5	3.0	4.5
GTV II SERIE 3.2 V6 24V	3179	2003-04	2.0	4.0	6.0
SPIDER 1.8 20 TWIN SPARK	1747	1970	1994-02	1.5	3.0
SPIDER 2.0 V6 TURBO 3.0 V6 V6 24V	1996	2999	1995-02	1.8	3.5
SPIDER II SERIE 2.0 TS	1970	2003-04	1.8	3.5	5.0
SPIDER II SERIE 2.0 JTS	1970	2003-04	2.0	4.0	6.0
SPIDER II SERIE 3.2 V6 24V	3179	2003-04	2.5	5.0	7.5
145 1.3 16	1351	1596	1994-95	0.5	1.0
145 1.7 16V	1712	1994-95	0.8	1.5	2.3
145 QUADRIFOGLIO 20 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 16	1351	1596	1994-95	0.5	1.0
146 1.7 16V	1712	1994-95	0.8	1.5	2.3
146 1.1 20 T. 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 ³	Anni	Euro x 000		
					
156 2.5V6 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 SPORTWAGON	3179	2001-04	5.0	10.0	15.0
156 GTA SPORTWAGON SELESPEED	3179	2001-04	5.5	11.0	16.5
156 1.9 JTD CROSSWAGON	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/GTA SELESPEED	3179	2002-04	5.5	11.0	16.5
GT2.0 JTS	1970	2003-04	1.5	3.0	4.5
GT3.2 V6 24V	3179	2003-04	2.3	4.5	6.5

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
4F TORPEDO	1847	1926-28	17.5	35.0	50.0	
Z2 BERLINA	3500	1929-32	35.0	70.0	100.0	

ARMSTRONG SIDDELEY

GRAN BRETAGNA						
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	1928	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	2785	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 WHITLEY/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	3455	1953-60	12.5	25.0	35.0	
SAPPHIRE 234	2290	1955-58	11.0	22.0	33.0	
SAPPHIRE 256	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	2495-319	1972-95	0.8	1.5	2.3	
10	1289-1870	1980-00	0.5	1.0	1.5	

ASA ITALIA

1000 GT COUPE	1032	1962-67	40.0	80.0	120.0	
1000 GT SPIDER	1032	1963-67	50.0	100.0	150.0	

ASIA MOTORS COREA DEL SUD

ROCKA (TUTTI MODELLI)	1789-2184	1990-95	0.5	1.0	1.5	
-----------------------	-----------	---------	-----	-----	-----	--

ASTON MARTIN GRAN BRETAGNA

15 LITRE OHC	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 I ROADSTER	1495	1934-36	40.0	80.0	120.0	
2 LITRE ROADSTER	1950	1936-40	32.5	65.0	100.0	
2 LITRE (DBI)	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	
DBS	3995	1967-72	20.0	40.0	60.0	
DBS VANTAGE	3995	1968-71	22.5	45.0	67.0	
DBS 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	
V8 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	25.0	50.0	75.0	
LAGONDA	5340	1976-87	13.5	27.0	40.0	
LAGONDA	5340	1987-90	16.0	32.0	48.0	
DB7	5259	1994-99	11.0	22.0	33.0	
DB7 VOLANTE	5259	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	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
VANQUISH	5955	2001-04	20.0	40.0	60.0	
DB9	5955	2004	16.5	33.0	50.0	
DB9 VOLANTE	5955	2004	17.5	35.0	52.0	

ATS ITALIA

GT2500	2468	1963-64	150.0	300.0	450.0	
GT52500	2468	1963-64	175.0	350.0	525.0	

AUDI GERMANIA

AUDI/AUDI L (22 CV)	1696	1965-68	1.8	3.5	5.0	
60/60 L	1496	1968-72	1.3	2.5	3.8	
60 VARIANT	1496	1968-72	1.5	3.0	4.5	
75/80 L	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)	1093	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 G16/16 I SERIE	1588	1976-81	1.0	2.0	3.0	
80/80 Q/90/105 (TUTTI I M.)	1296-2226	1981-86	0.5	1.0	1.5	
80 D80 TD II SERIE (TUTTI I M.)	1588	1981-86	0.5	1.0	1.5	
80/80 QUATTRO I SERIE	1595-1994	1986-90	0.5	1.0	1.5	
80/80 QUATTRO I6V I SERIE	1994	1990	0.5	1.0	1.5	
80 DTD I SERIE	1588-1896	1986-90	0.5	1.0	1.5	
90/90 QUATTRO II SERIE	1994-2509	1987-89	0.5	1.0	1.5	
90/90 QUATTRO 20V II SERIE	2509	1988-90	0.5	1.0	1.5	
100/100 S/100 LS	1760	1968-71	1.3	2.5	3.8	
100 COUPLES	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.)	1986	1978-82	0.5	1.0	1.5	
100/100 QUATTRO II SERIE	1781-2509	1982-90	0.5	1.0	1.5	
100 TURBO TURBO QUATTRO III S.	2226	1986-90	0.8	1.5	2.3	
100 DTD TD III SERIE	1986-2461	1982-90	0.5	1.0	1.5	
100 AVANT/AVANT QUATTRO	1781-2509	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/TDI	1986-2461	1983-91	0.5	1.0	1.5	
100/100 QUATTRO IV SERIE	1984-2509	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.	1984-2509	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	2135-2144	1983-86	65.0	130.0	180.0	
COUPE 2.0 E	1994	1989-95	0.8	1.5	2.3	
COUPE 2.0 20V QUATTRO	1994	1989-93	1.0	2.0	3.0	
COUPE 2.3 E/2.3E 20V	2509	1988-94	1.0	2.0	3.0	
COUPE 2.3 E/2.3E 20V QUATTRO	2509	1988-94	1.3	2.5	3.5	
COUPE 2.6 E/2.6 E 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	1984-2509	1991-94	0.5	1.0	1.5	
80 2002 S AVANT	1984-2509	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 1.8/20/25 20V/26 V6/28 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 1.6/1.8/2.0 TURBO	1995-1781	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 1.6/1.8/2.0 TURBO AVANT	1995-1781	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	2.0	3.0	
A4 CABRIOLET 1.8 T/2.4/3.0	1781-2976	2002-04	2.0	4.0	6.0	
S4/2 V6 30V	2671	1997-00	1.5	3.0	4.5	
S4 AVANT 1.2 V6 30V	2671	1997-00	1.8	3.5	5.0	
RS4 AVANT	2671	1999-00	6.0	12.0	18.0	
A4 CABRIOLET 2.5 V6 TD	2496	2002-04	1.8	3.5	5.0	
A6 2.0	1994	1994-95	0.5	1.0	1.5	
A6 19 TDI/25 TDI	1896-2461	1994-95	0.5	1.0	1.5	

Modello	cm ³	Anni			Euro x 000
A6 2.0 AVANT	1984	1994-95	0.7	1.5	2.2
A6 2.6 V6/2.8 V6	2598-2771	1994-96	0.5	1.0	1.5
A6 2.8 V6 3.0V		1977-1971-01	0.7	1.5	2.2
A6 19 TDI (25 TDI)AVANT	1896-1461	1994-95	0.7	1.5	2.2
A6 2.6 V6/2.8 V6/2.8 V6 3.0V AVANT	2771	1994-98	1.0	2.0	3.0
A6 2.8 V6 3.0V AVANT	2771	1998-01	1.3	2.5	3.8
A6 4.2 V8	4172	1998-02	1.5	3.0	4.5
S6 2.2 20V (4.2 V8)	2226-4172	1994-97	1.3	2.5	4.0
S6 AVANT 2.2 20V (4.2 V8)	2226-4172	1994-97	1.5	3.0	4.5
S6 4.2 V8	4172	1999-03	1.5	3.0	4.5
S6 4.2 V8 AVANT	4172	1999-03	1.8	3.5	5.0
R56 4.2 V8 QUATTRO	4172-41720	2002-04	2.5	5.0	7.5
R56 4.2 V8 QUATTRO AVANT	4172	2002-04	3.0	6.0	9.0
A8 2.8 V6/2.8 V6 3.0V QUATTRO	2771	1994-98	1.3	2.5	3.5
A8 2.8 V6 3.0V QUATTRO	2771	1998-02	1.8	3.5	5.3
A8 3.7 4.2 V8 QUATTRO	3697-4172	1994-98	1.5	3.0	4.5
A8 3.7 4.2 V8 4.0V QUATTRO	3697-4172	1998-02	2.0	4.0	6.0
A8 6.0 V12 4.8V QUATTRO	5998	1999-02	2.5	5.0	7.5
A8 6.0 3.7 4.2 QUATTRO (R5)	3697-4172	2002-04	2.8	5.5	8.0
A8 3.0 V6 (R5)	2976	2003-04	2.0	4.0	6.0
A8 4.0 TDI QUATTRO (R5)	3996	2003-04	2.3	4.5	6.5
A8 6.0 V12 4.8V (R5)	5998	2002-04	3.0	6.0	9.0
S8 4.2 V8 3.2V	4172	1996-98	2.0	4.0	6.0
S8 4.2 V8 4.0V	4172	1999-02	2.5	5.0	7.5
A8 3.0 TDI QUATTRO (R5)	2967	2003-04	2.0	4.0	6.0
A31.8 2.0V TURBO	1781	1996-02	0.8	1.5	2.3
A31.8 2.0V TURBO QUATTRO	1781	1998-02	1.0	2.0	3.0
S3	1781	1999-02	2.0	4.0	6.0
A31.8 2.6 24V (R5)	3389	2003-04	2.3	4.5	6.5
T1	1781	1998-04	2.5	5.0	7.5
T1 QUATTRO	1781	1998-04	3.0	6.0	9.0
T1 3.2 V6 24V QUATTRO	3189	2003-04	3.5	7.0	10.5
T1 ROADSTER	1781	1999-04	3.3	6.5	9.8
T1 ROADSTER QUATTRO	1781	1999-04	5.8	7.5	11.0
ALLROAD 2.7 V6 3.0V	2671	2000-04	1.5	3.0	4.5
ALLROAD 4.2 V8 4.0V	4165	2002-04	2.0	4.0	6.0
A4 V6 3.0 3.0V (R5 SERIE)	2976	2001-04	1.3	2.5	3.5
S4 4.2 V8 4.0V (R5 SERIE)	4165	2002-04	1.8	3.5	5.0
S4 CABRIOLET 4.2 V8 4.0V	4165	2003-04	3.8	7.5	11.0
A4 3.2 V6 24V (R5)	3125	2004	1.8	3.5	5.0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
A70 HERFORD DHC	2199	1950-54	3,3	65	10,0	
A40	948-1098	1958-68	1,8	35	5,5	
A125 SHEERLINE	3993	1947-53	5,0	100	15,0	
A135 PRINCESS (TUTTI I MOD.)	3993	1947-59	5,5	110	16,5	
METROPOLITAN COUPE	1500	1954-62	2,5	50	7,5	
METROPOLITAN DHC	1500	1954-62	4,0	80	12,0	
GPSY	2199	1958-67	3,5	70	11,0	
SEVEN (MINI)	848	1959-64	5,0	100	15,0	
SEVEN (MINI)	848-998	1965-70	3,0	60	9,0	
SEVEN (MINI) COUNTRYMAN	848-998	1961-70	4,0	80	12,0	
MINICOOPER	997	1961-63	7,5	150	22,0	
MINICOOPER	998	1964-68	6,5	130	20,0	
MINICOOPER S	1071	1963-64	10,5	210	31,5	
MINICOOPER S	1275	1963-69	9,5	190	28,5	
MINICOOPER S	970	1964-65	10,0	200	30,0	
MINIMOKE	848	1964-68	5,0	100	15,0	
BMC MINI MOKE (AUS)	998	1969-70	4,0	80	12,0	
BMC (LEYLAND MOKE) (AUS)	998	1970-81	3,5	70	10,0	
LEYLAND M. CALIFORNIA (AUS)	998-1275	1974-77	3,5	70	10,0	
1100/1100 MK2	1098	1964-70	1,3	25	4,0	
1100/1300 COUNTRYMAN	1098-1275	1966-74	1,5	30	4,5	
1300/1300 GT	1275	1967-74	1,5	30	4,5	
1300 TRAVELLER	1275	1971-74	1,3	25	4,0	
1800/1800 MK2	1798	1964-74	1,0	20	3,0	
3 LITRE	2912	1967-71	1,3	25	4,0	
F10 TAXI	2178-2520	1958-81	2,3	45	7,0	
CARDOBEST TAXI	2286-2664	1982-97	1,8	35	5,5	
MAVI (TUTTI I MODELLI)	1485-1748	1970-82	0,5	10	1,5	
ALLEGRO (TUTTI I MODELLI)	1098-1748	1973-82	0,5	10	1,5	
PRINCESS 1800 HL	1798	1974-80	0,5	10	1,5	
MINIMUM EMINI HLE MAYFAIR CITY	998	1981-90	1,5	30	4,5	
LEYLAND MINI MOKE (P)	998	1980-90	4,0	80	12,0	
CAGIVA MINI MOKE (I)	998	1991-93	4,0	80	12,0	
MINICLUBMAN	998	1971-75	1,5	30	4,5	
MINICLUBMAN GT	1275	1971-75	1,8	35	5,0	
MINICLUBMAN ESTATE	998-1098	1974-82	1,8	35	5,0	
MINI 1.0 (TUTTI I MODELLI)	998	1980-90	0,5	10	1,5	
METRO 1.3 & 1.5 (TUTTI I MODELLI)	1275	1980-90	0,5	10	1,5	
METRO 1.3 SPORT (S/GIA)	1275	1988-90	1,0	20	3,0	
METRO MG	1275	1981-90	1,0	20	3,0	
METRO VANDEN PLAS	1275	1981-87	1,0	20	3,0	
METRO MG TURBO	1275	1983-90	1,3	25	3,8	
MAESTRO (TUTTI I MODELLI)	1275-1598	1983-91	0,5	10	1,5	
MAESTRO MG	1598-1994	1983-90	0,8	15	2,3	
MAESTRO MG TURBO	1994	1988-90	0,8	15	2,3	
MONTIGO MONTIGO ESTATE	1275-1994	1984-91	0,5	10	1,5	
MONTIGO MONTIGO ESTATE 2.0D/DSL	1994	1988-91	0,5	10	1,5	
MONTIGO MG	1994	1984-90	0,8	15	2,3	
MONTIGO MG TURBO	1994	1985-90	0,8	15	2,3	

AUSTIN HEALEY GRAN BRETAGNA

100 BN1	2660	1953-55	20,0	400	60,0
100 BN2	2660	1955	20,0	400	60,0
100 S BN2	2660	1954-55	40,0	800	120,0
100 M BN2	2660	1956	35,0	700	100,0
1006 BN4 BN6	2659	1956-59	20,0	400	60,0
3000 BN7 BN7	2912	1959-61	22,5	450	65,0
3000 MK II BN7 BN7 BJ7	2912	1961-63	25,0	500	75,0
3000 MK III BJ8	2912	1963-68	27,5	550	80,0
SPRITEM K1 (FROG EYE)	948	1958-61	9,0	180	27,0
SPRITEM KII	948	1961-62	6,5	130	20,0
SPRITEM KII	1098	1962-66	6,0	120	18,0
SPRITEM KIII	1098	1966-67	5,0	100	15,0
SPRITEM KIV	1275	1967-70	4,5	90	13,0

AUTO UNION/DKW GERMANIA

F91/4	896-980	1954-62	2,3	45	7,0
MUNGA 4+6-8	980	1963-68	4,0	80	12,0
1000/1000 S	980	1959-63	2,0	40	6,0
1000/1000 S COUPE DE LUXE C.	980	1958-63	2,5	50	7,5
1000 UNIVERSAL KOMBI	980	1959-62	2,3	45	7,0
1000 SP COUPE ROADSTER	980	1958-65	3,0	60	9,0

AUTOBIANCHI ITALIA

BIANCHINA TRASFORMAZIONE	479-499	1957-62	5,5	110	16,5
BIANCHINA PANORAMICA	499	1960-69	2,5	50	7,5
BIANCHINA PANORAMICA DECAPOTT.	499	1960-69	2,8	55	8,0
BIANCHINA CABRIOLET	499	1960-69	7,0	140	21,0
BIANCHINA BERL. 4 POSTI SPECIAL	499	1962-69	2,3	45	7,0
GIARDINIERA	499	1966-77	2,3	45	7,0
STELLINA	787-792	1963-68	4,0	80	12,0
PRIMULA 1 SERIE	1121	1964-68	1,3	25	4,0
PRIMULA 65 C	1197	1968-70	1,0	20	3,0
PRIMULA COUPE 1.2	1221	1965-68	1,8	35	5,0
PRIMULA COUPE 1.4	1438	1968-70	1,8	35	5,0
ATTI	1438	1969-72	1,0	20	3,0
ATT2	903	1969-71	1,5	30	4,5

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
AT12 NORMALE/JUNIOR	903	1971-82	1,0	20	3,0	
AT12 JUNIOR	903	1983-86	0,8	15	2,3	
AT12 ELEGANT	965	1971-82	1,0	20	3,0	
AT12 ELITE	965	1979-85	0,8	15	2,3	
AT12 LX	965	1983-85	0,8	15	2,3	
AT12 ABARTH (S/CV)	982	1971-76	3,5	70	10,0	
AT12 ABARTH (70 CV)	1049	1975-77	3,0	60	9,0	
AT12 ABARTH (70 CV) MARCE	1049	1977-85	2,8	55	8,0	
Y10 FIRE/UX/TOURING	999-1049	1985-90	0,5	10	1,5	
Y10 TURBO	1049	1985-88	1,3	25	3,8	
Y10 4WD/FIRE/11 4WD	999-1108	1986-95	0,8	15	2,3	
Y10 FIRE 1.6 A.E. LX/SELECTRONIC	999-1108	1987-95	0,5	10	1,5	
Y10 1.3 LE/1.6 LE	1291-1301	1987-95	1,0	20	3,0	
Y10 JUNIOR/1.6 GLO	999	1995	0,5	10	1,5	

BANTAM STATI UNITI

40 BRC	1885	1940-41	7,5	150	22,0
--------	------	---------	-----	-----	------

BENTLEY GRAN BRETAGNA

4.1/2 LITRE TORPEDO	4398	1927-31	125,0	2500	375,0
6.1/2 LITRE TORPEDO	6597	1926-30	175,0	3500	520,0
8 LITRE TORPEDO	7983	1930-32	250,0	5000	750,0
3.1/2 LITRE CABRIOLET	3649	1933-36	37,5	750	110,0
4.1/4 LITRE CABRIOLET	4257	1936-39	42,5	850	125,0
MK VI	4257	1946-51	17,5	350	50,0
MK VI	4566	1951-52	15,0	300	45,0
R TYPE	4566	1952-55	20,0	400	60,0
R TYPE CONTINENTAL	4566	1955-55	90,0	1800	270,0
SI	4887	1955-59	19,0	380	57,0
SI CONTINENTAL	4887	1955-59	65,0	1300	200,0
SII	6230	1959-62	20,0	400	60,0
SII CABRIOLET	6230	1959-62	55,0	1100	165,0
SIII	6230	1962-66	21,0	420	63,0
SIII CABRIOLET	6230	1962-66	60,0	1200	180,0
T	6230	1965-70	11,0	220	33,0
T CONVERTIBLE	6230	1967-70	22,5	450	67,0
T	6750	1971-77	10,0	200	30,0
T2	6750	1977-80	11,0	220	33,0
CORNICHET WOODOOR	6750	1971-77	15,0	300	45,0
CORNICHET WOODOOR	6750	1977-81	16,0	320	48,0
CORNICHE CABRIOLET	6750	1971-77	22,5	450	67,0
CORNICHE CABRIOLET	6750	1977-84	21,0	420	63,0
MULSANNI	6750	1980-83	9,0	180	27,0
MULSANNI	6750	1984-89	10,0	200	30,0
MULSANNI TURBO	6750	1982-91	14,0	280	42,0
MULSANNI S	6750	1987-93	11,0	220	33,0
EIGHT	6750	1984-93	10,0	200	30,0
BROOKLANDS/R	6750	1992-98	11,0	220	33,0
TURBO RS/RT	6750	1985-98	15,0	300	45,0
CONTINENTAL RS/RT	6750	1991-02	25,0	500	75,0
CONTINENTAL (CABRIOLET)	6750	1984-94	25,0	500	75,0
CONTINENTAL CONVERTIBLE	6750	1994-95	32,5	650	100,0
CONTINENTAL SC	6750	1998-01	35,0	700	100,0
AZURE	6750	1995-02	42,5	850	125,0
ARNAGE RED LABEL	4398-6750	1998-02	14,0	280	42,0
ARNAGE RED LABEL DVB	6750	2001-02	15,0	300	45,0
ARNAGE R/RL	6750	2002-04	15,0	300	45,0
ARNAGE T	6750	2002-04	17,5	350	50,0
ARNAGE LIMOUSINE MULLINER	6750	2002-04	25,0	500	75,0
CONTINENTAL GT	5998	2003-04	25,0	500	75,0

BERTONE ITALIA

FREECLIMBER/FREECLIMBER 2	1596-2693	1990-95	1,0	20	3,0
---------------------------	-----------	---------	-----	----	-----

BIANCHI ITALIA

S4 TORPEDO	1287	1925-27	9,0	180	27,0
SS 1500 TORPEDO	1287	1928-32	9,0	180	27,0
SS 1500 TORPEDO	1452	1932-34	9,0	180	27,0
SP BERLINA	1452	1934-39	11,0	220	33,0

BIZZARRINI ITALIA

5300 GT STRADA	5338	1964-68	150,0	3000	450,0
1900 GT EUROPA	1897	1967-68	35,0	700	100,0

BMW GERMANIA

315 CABRIOLET	1490	1954-56	20,0	400	60,0
326 LIMOUSINE	1971	1956-59	35,0	700	100,0
327 COUPE/CABRIOLET	1971	1957-59	75,0	1500	225,0
328 ROADSTER	1971	1957-59	400,0	8000	1200,0
501 BERLINA	1971	1952-55	10,0	200	30,0
501/6	2077	1955-58	10,0	200	30,0
501/8	2580	1955-62	10,0	200	30,0
502 & 6 LITRI	2580	1954-61	10,0	200	30,0
502 & 2 LITRI	3168	1955-61	11,0	220	33,0
503 COUPE	3168	1956-59	75,0	1500	220,0
503 CABRIOLET	3168	1956-59	100,0	2000	300,0
507 ROADSTER	3168	1956-60	250,0	5000	750,0

Modello	cm ³	Anni			Euro x 000
2600	2580	1961-62	9,0	180	27,0
2600 L	2580	1961-62	10,0	200	30,0
3200 LS	3168	1961-63	10,0	200	30,0
3200 CS	3168	1962-65	15,0	300	45,0
2500 SD (SETTIA)	245-298	1955-62	10,0	200	30,0
600	582	1957-59	6,0	120	18,0
700 BERLINA	697	1960-61	2,5	50	7,5
700 IS BERLINA	697	1962-65	2,5	50	7,5
700 COUPE	697	1959-64	3,5	70	11,0
700 IS COUPE	697	1964-65	3,5	70	11,0
700 COUPE SPORT	697	1960-64	4,5	90	13,5
700 CABRIOLET	697	1959-63	5,0	100	15,0
1500	1499	1961-64	2,0	40	6,0
1600	1606	1964-66	2,0	40	6,0
1800	1775	1963-68	2,5	50	7,5
1800 TI	1775	1964-66	3,0	60	9,0
1800 TIISA	1775	1964-65	10,0	200	30,0
2000	1990	1966-72	2,5	50	7,5
2000 TI/TIUX	1990	1966-70	3,0	60	9,0
2000 C COUPE	1990	1965-69	5,0	100	15,0
2000 CS COUPE	1990	1965-69	6,0	120	18,0
1600i/1602/1802	1573-1766	1966-75	2,5	50	7,5
1600 TI	1575	1967-68	4,5	90	13,5
1600 CABRIOLET	1575	1967-71	6,0	120	18,0
2002	1990	1968-75	4,0	80	12,0
2002 CABRIO	1990	1971-75	6,0	120	18,0
2002 TI	1990	1968-71	5,0	100	15,0
2002 TIi	1990	1971-75	7,0	140	20,0
1502	1575	1975-77	2,0	40	6,0
2002 TURBO	1990	1973-74	17,5	350	50,0
1600-1800 TOURING	1573-1766	1971-74	3,0	60	9,0
2000 TOURING	1990	1971-74	3,5	70	10,0
2000 TIi TOURING	1990	1971-74	5,0	100	15,0
2500/2800	2494-2788	1968-77	2,0	40	6,0
2800 CS COUPE	2788	1969-71	5,5	110	16,5
30 S	2986	1971-77	2,5	50	7,5
30 SI	2986	1971-77	3,0	60	9,0
30 L	2986	1974-77	2,5	50	7,5
33 LUJ	3210-3299	1973-77	4,0	80	12,0
30 CS	2986	1971-76	6,5	130	20,0
30 CSI	2986	1971-76	7,5	150	23,0
30 CSL	2986-3005	1971-73	17,5	350	50,0
30 CSL (BATMOBILE)	3005-3153	1973-75	27,5	550	80,0
316/318 (E2)	1573-1766	1975-78	1,0	20	3,0
315/316/318 (E2i)	1573-1766	1979-82	0,8	15	2,3
320/325 (E2i 4 CILINDRI)	1990	1975-77	1,0	20	3,0
320 (E2i 6 CILINDRI)	1991	1977-82	1,5	30	4,5
320 CABRIOLET BAUR (E2i)	1991	1978-82	2,0	40	6,0
329 (E2i)	2316	1977-82	2,8	55	8,0
329 CABRIOLET BAUR (E2i)	2316	1978-82	2,5	50	7,5
316/318/325 (E30)	1766-1991	1982-87	0,5	10	1,5
329 (E30)	2316	1982-85	1,8	35	5,0
320S 2P (E30)	1990	1988-91	2,3	45	7,0
320S 4P (E30)	1990	1988-90	3,0	60	9,0
320i CABRIOLET BAUR (E30)	1991	1983-87	2,0	40	6,0
329 CABRIOLET BAUR (E30)	2316	1983-86	2,3	45	6,5
318i CABRIOLET (E30)	1796	1990-93	2,0	40	6,0
320i CABRIOLET (E30)	1991	1988-92	2,3	45	7,0
316/318/318S/320i (E30)	1596-1991	1987-91	0,5	10	1,5
324 D (E30)	2445	1985-90	0,5	10	1,5
329 24 P (E30)	2494	1985-91	0,8	15	2,3
329 24V 24 P (E30)	2494	1991-92	1,0	20	3,0
318i/320i TOURING (E30)	1796-1991	1988-91	0,8	15	2,3
324 TD TOURING (E30)	2445	1988-91	0,5	10	1,5
329i TOURING (E30)	2494	1988-91	1,3	25	3,5
325X 24 P (E30)	2494	1985-90	0,8	15	2,3
325X TOURING (E30)	2494	1988-92	1,3	25	3,5
329i CABRIOLET (E30)	2494	1987-92	2,5	50	7,5
M5 (E30)	2302	1986-88	7,0	140	21,0
M5 GAI (E30)	2302	1989-91	7,0	140	21,0
M5 EVOLUTION (E30)	2302	1988-90	8,5	170	25,0
M5 SPORT EVOLUTION II (E30)	2467	1989-90	10,0	200	30,0
M5 GAI CABRIOLET (E30)	2302	1988-90	9,0	180	27,0
316/318i (E36)	1596-1796	1990-95	0,5	10	1,5
320i 24V (E36)	1991	1990-95	0,8	15	2,3
329i/329i/328i 24V (E36)	2494-2795	1990-98	1,3	25	3,5
318 TDs (E36)	1665	1994-95	0,5	10	1,5
325 TD TDS	2497	1994-95	0,8	15	2,3
M5 (E36)	2990	1994-95	4,0	80	12,0
M5 32 (E36)	3201	1995-99	4,5	90	13,5
329i/328i 24V TOURING (E36)	2494-2795	1995-99	1,8	35	5,0
316/318iS 16V COUPE (E36)	1596-1796	1992-99	2,0	40	6,0
320i 24V COUPE (E36)	1991	1992-99	2,0	40	6,0
329i/329i/328i 24V COUPE (E36)	2494-2795	1992-99	2,3	45	6,5
M5 COUPE (E36)	2990	1992-95	4,5	90	13,5
M5 32 COUPE (E36)	3201	1995-00	5,0	100	15,0
318i CABRIOLET (E36)	1796	1994-00	2,0	40	6,0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
320I 24V CABRIOLET (E36)	1991	1994-00	2.3	4.5	7.0	
323I/325I (528) 24V CABR. (E36)	2494	1993-00	2.5	5.0	7.5	
M5 CABRIOLET (E36)	2990	1994-95	4.0	8.0	12.0	
M5 32 CABRIOLET (E36)	3201	1995-00	5.0	10.0	15.0	
316 T138 TI COMPACT (E36)	1596	1994-95	0.8	1.5	2.3	
325 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 (E12)	1766	1990-91	0.8	1.5	2.3	
520 (E126 OLINDRO)	1991	1977-81	1.0	2.0	3.0	
525 528 (E12)	2494	1978-81	1.3	2.5	3.5	
528I (E12)	2788	1977-81	1.5	3.0	4.5	
M5 35I (E12)	3453	1980-81	2.0	4.0	6.0	
518I/518I (E28)	1766	1991	0.5	1.0	1.5	
525I (E28)	2494	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 35I (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	1988-95	0.5	1.0	1.5	
524 TD 525 TDS TOURING (E34)	2443	1988-95	0.7	1.5	2.2	
525I (E34)	2494	1988-94	0.8	1.5	2.2	
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	1992-95	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	
520I/525I/525I/528I 24V (E39)	2071	1993-02	1.5	3.0	4.5	
535I 3.2V (E39)	3498	1995-02	1.8	3.5	5.0	
530I 3.2V (E39)	4398	1995-02	2.0	4.0	6.0	
525I/528I/530I 24V TOURING (E39)	2494	1997-01	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)	4398	1997-02	2.5	5.0	7.5	
628I/630I/630I/635I/635I (E24)	2788	1980-82	2.3	4.5	7.0	
635I/635I (E24)	3453	1978-82	2.5	5.0	7.5	
635I/635I (E24)	3453	1982-89	3.0	6.0	9.0	
628I/630I/635I/635I (E24)	2788	1980-82	2.5	5.0	7.5	
635I/635I (E24)	3453	1984-89	10.0	20.0	30.0	
728I/728I/728I/728I/728I/728I (E23)	2788	1977-82	1.0	2.0	3.0	
728I/728I (E23)	2788	1982-86	1.0	2.0	3.0	
733I (E23)	3430	1979-82	1.3	2.5	3.8	
733I (E23)	3430	1982-86	1.3	2.5	3.8	
745I (E23)	3210	1979-82	1.5	3.0	4.5	
745I (E23)	3430	1982-86	1.5	3.0	4.5	
750I/751I (E32)	2986	1984-92	1.5	3.0	4.5	
750I (E32)	3430	1988-92	1.8	3.5	5.0	
750I/750I/750I/750I/750I (E32)	2986	1982-94	1.8	3.5	5.0	
750I/750I/750I/750I/750I (E32)	4988	1986-94	2.5	5.0	7.5	
750I/750I/750I/750I/750I (E32)	2986	1984-95	1.5	3.0	4.5	
728I (E38)	2795	1999-01	1.3	2.5	3.5	
750I/750I/750I/750I/750I (E38)	3498	1996-01	1.8	3.5	5.0	
750I/750I (E38)	5379	1994-01	2.0	4.0	6.0	
M5 (E39)	4941	1998-02	2.5	5.0	7.5	
M5	3430	1979-81	100.0	200.0	300.0	
Z1	2494	1988-92	15.0	30.0	45.0	
840I/840I/840I/840I/840I (E31)	3982	1993-00	4.5	9.0	13.5	
850I/850I/850I/850I/850I (E31)	4988	1989-00	5.5	11.0	16.5	
850I/850I/850I/850I/850I (E31)	5576	1992-96	8.0	16.0	24.0	
Z1 1.8L 972022	1796	2001-02	4.0	8.0	12.0	
Z1 2.5/2.8/3.0/24V	2494	1999-02	4.5	9.0	13.5	
Z1 MROADSTER	3201	1997-02	9.0	18.0	27.0	
Z1 2.8/3.0 COUPE	2795	1998-02	4.5	9.0	13.5	
Z1 M COUPE	3201	1998-02	7.5	15.0	22.0	
24.2.2	2071	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 (528) 30I 24V (E46)	2494	1999-04	1.5	3.0	4.5	
323I/325I (528) 30I 24V TOURING (E46)	2494	1999-04	1.8	3.5	5.0	
316I/318I COUPE (E46)	1895	1995-04	1.8	3.5	5.0	
320I 24V COUPE (E46)	1991	2001-04	2.0	4.0	6.0	
323I/325I (528) 30I 24V CPÉ (E46)	2494	1999-04	2.5	5.0	7.5	
318I/320I CABRIOLET (E46)	1995	2001-04	2.5	5.0	7.5	
320I/320I CABRIOLET (E46)	2494	1999-04	3.0	6.0	9.0	
M5 COUPE (E46)	3246	2001-04	5.5	11.0	16.5	
M5 CABRIOLET (E46)	3246	2001-04	6.5	13.0	19.5	
Z8 ROADSTER	4941	2000-03	50.0	100.0	150.0	
730I/735I (E65)	2979	2001-04	1.8	3.5	5.0	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
745I (E65)	4398	2001-04	2.3	4.5	6.5	
760I/760I (E65)	5972	2002-04	2.8	5.5	8.0	
730I/740I (E65)	2993	2001-04	2.0	4.0	6.0	
530I (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	
630I	2979	2004	4.0	8.0	12.0	
645I	4398	2003-04	4.5	9.0	13.5	
630I CABRIOLET	2979	2004	5.0	10.0	15.0	
645I CABRIOLET	4398	2004	5.5	11.0	16.5	
X5 25I/3.0	2494	2003-04	2.5	5.0	7.5	

BORGWARD GERMANIA

HANSA 1500	1498	1949-52	5.0	10.0	15.0
HANSA 1500 CABRIOLET HERMÜLLER	1498	1950-52	6.0	12.0	18.0
HANSA 1500 SPORT CABRIOLET 2/2	1498	1950-53	7.5	15.0	22.5
HANSA 1500 KOMBI	1498	1950-52	5.0	10.0	15.0
HANSA 1800	1758	1952-54	4.0	8.0	12.0
HANSA 1800 DIESEL DIESEL KOMBI	1758	1953-54	3.5	7.0	10.0
HANSA 1800 CABRIOLET HERMÜLLER	1758	1952-54	7.5	15.0	22.5
HANSA 1800 KOMBI	1758	1952-54	4.0	8.0	12.0
HANSA 1800 SPORT CABRIOLET 2/2	1758	1953-54	7.0	14.0	21.0
HANSA 2400	2537	1952-55	5.0	10.0	15.0
HANSA 2400 PULLMAN	2240	1953-58	5.0	10.0	15.0
23 LITER (P 100)	2240	1960-61	4.0	8.0	12.0
ISABELLA	1493	1954-58	6.5	13.0	20.0
ISABELLA TS/TS DE LUKE	1493	1955-58	7.5	15.0	22.5
ISABELLA TS/TS DE LUKE	1493	1959-61	7.5	15.0	22.5
ISABELLA COUPE DEUTSCH	1493	1955-57	11.0	22.0	33.0
ISABELLA CABRIOLET/IS CABRIOLET	1493	1955-58	10.0	20.0	30.0
ISABELLA COMBI	1493	1955-58	5.0	10.0	15.0
ISABELLA COMBI	1493	1959-61	4.0	8.0	12.0
ISABELLA	1493	1959-61	6.0	12.0	18.0
ISABELLA TS CABRIOLET	1493	1959-61	10.0	20.0	30.0
ISABELLA COUPE	1493	1957-61	10.0	20.0	30.0
ISABELLA COUPE HECKFLOSSE	1493	1959-60	10.0	20.0	30.0
ISABELLA COUPE CABRIOLET	1493	1958-61	12.5	25.0	38.0

BRISTOL GRAN BRETAGNA

400	1971	1947-51	12.5	25.0	38.0
401	1971	1949-52	12.5	25.0	38.0
402 CABRIOLET	1971	1952-53	15.0	30.0	45.0
403	1971	1953-57	12.5	25.0	38.0
404	1971	1954-57	15.0	30.0	45.0
405	1971	1955-60	13.5	27.0	40.0
406	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	1968-75	11.5	23.0	35.0
412 (TUTTI I MODELLI)	5898	1974-82	12.5	25.0	38.0
603 (TUTTI I MODELLI)	5211	1968-75	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
BLENDHEIM/BL/2/BL/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	1908-20	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 23	1453	1919-26	90.0	180.0	270.0
TYPE 23 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/35T	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	1926-35	4.000.0	8.000.0	12.000.0
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	5560	1929-36	225.0	450.0	675.0
TYPE 47 GRAND SPORT	2996	1929-30	150.0	300.0	450.0
TYPE 49	3257	1930-34	125.0	250.0	375.0
TYPE 50	4972	1930-34	300.0	600.0	900.0
TYPE 55 SUPER SPORT	2261	1932-35	750.0	1.500.0	2.250.0
TYPE 57 GAMBIER	3257	1933-39	175.0	350.0	525.0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			</
---------	-----------------	------	------------	--	--	----

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
111 CTraction AVANT	1911	1958-40	7.0	14.0	21.0	
111 L Traction AVANT	1911	1954-57	7.0	14.0	21.0	
111 Traction AVANT	1911	1957-45	7.5	15.0	22.0	
111 CABRIOLET (TUTTI I MODELLI)	1911	1954-59	27.5	55.0	80.0	
15 SX	2867	1958-45	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 LEGGERE	1911	1948-57	5.5	11.0	16.5	
2 CV	375-425	1948-60	6.0	12.0	18.0	
2 CV SAHARA (BIMOTORE 425CZ)	850	1958-66	10.0	20.0	30.0	
2 CV	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 I 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 FAMILIALE	1911	1958-67	8.0	16.0	24.0	
ID 21 BREAK FAMILIALE	2175	1965-67	8.5	17.0	25.0	
ID 19/20/21 BREAK FAMILIALE	1911-2175	1967-69	7.5	15.0	22.0	
ID 20 BREAK FAMILIALE	1911-1985	1968-74	7.5	15.0	22.0	
D SPEC CALO 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	
2 CV 4	455	1970-78	2.3	4.5	6.5	
2 CV 4 CLUB	602	1970-90	2.5	5.0	7.5	
2 CV 6 SPECIAL	602	1976-90	2.5	5.0	7.5	
2 CV SPOT	455	1976	3.0	6.0	9.0	
2 CV 6 CHARLESTON DOLLY	602	1980-90	2.8	5.5	8.0	
DYANE	425	1967-68	2.0	4.0	6.0	
DYANE 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	1130-1301	1979-86	1.0	2.0	3.0	
GS BREAK	1130-1301	1979-86	0.8	1.5	2.3	
LINNA	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 X14/G1/G11	1219-1580	1979-89	0.5	1.0	1.5	
VISA 1700 RD	1769	1984-89	0.5	1.0	1.5	
VISA RALLYE/CHRONO	1219	1982-83	1.5	3.0	4.5	
VISA 4X4 MILLESPOSTES	1361	1984-86	3.0	6.0	9.0	
AVEU/OUT	652-1299	1981-90	0.4	0.8	1.2	
AX (TUTTI I MODELLI)	954-1340	1986-95	0.5	1.0	1.5	
AX SPORT	1294	1987-93	1.0	2.0	3.0	
AX G1/G11	1340	1987-95	0.8	1.5	2.3	
AX 14 4X4	1340	1991-95	0.5	1.0	1.5	
AX 14 D (TUTTI I MOD.)	1361	1988-95	0.5	1.0	1.5	
BK (TUTTI I MODELLI)	1124-1580	1982-92	0.5	1.0	1.5	
BK BREAK (TUTTI I MODELLI)	1340-1905	1985-92	0.5	1.0	1.5	
BK 190 (TUTTI I MODELLI)	1768-1905	1983-92	0.5	1.0	1.5	
BK 190 (TUTTI I MOD.)	1768	1988-92	0.5	1.0	1.5	
BK 190 BREAK (TUTTI I MOD.)	1768-1905	1985-92	0.5	1.0	1.5	
BK 190 (TUTTI I MOD.)	1768	1988-92	0.5	1.0	1.5	
BK 190 (TUTTI I MOD.)	1905	1983-92	0.8	1.5	2.3	
BK 190 GT 16V	1905	1987-92	0.8	1.5	2.3	
BK 41C	2141	1985-86	16.0	32.0	48.0	
BK 194X4	1905	1988-92	0.5	1.0	1.5	
BK 194X4 BREAK	1905	1988-92	0.5	1.0	1.5	
BK 190 4X4	1768-1905	1990-92	0.5	1.0	1.5	
BK 190 4X4 BREAK	1768-1905	1990-92	0.5	1.0	1.5	
CX (TUTTI I MOD.)	1985-2500	1974-85	2.0	4.0	6.0	
CX BREAK (TUTTI I MOD.)	1985-2500	1975-85	2.0	4.0	6.0	
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	2075-2500	1975-86	1.0	2.0	3.0	
CX 2200 D BREAK/2500 D BREAK	2075-2500	1975-86	1.0	2.0	3.0	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
OXD LIMOUSINE	2500	1979-83	1.5	3.0	4.5	
OX 25 GTI	2500	1983-85	3.5	7.0	10.0	
OX 2002	1995-2165	1986-89	1.8	3.5	5.0	
OX BREAK (TUTTI I MOD.)	1995-2500	1986-90	2.5	5.0	7.5	
OX 25 RUGI	2500	1986-89	3.5	7.0	10.0	
OX 25 GTI TURBO	2500	1985-89	3.8	7.5	11.0	
OX 25 GTI TURBO 2 PRESTIGE	2500	1986-89	5.0	10.0	15.0	
OX 25 PRESTIGE TURBO	2500	1986-89	5.5	11.0	16.0	
OX 25 TRD TURBO TRD TURBO 2	2500	1983-89	1.0	2.0	3.0	
OX 25 BREAK RD TURBO TURBO 2	2500	1986-89	1.0	2.0	3.0	
OX LIMOUSINE D TURBO TURBO 2	2500	1983-89	2.0	4.0	6.0	
XM 3.0 V16 N6 24V	2946-2975	1989-90	0.5	1.0	1.5	
XM 3.0 V16 N6 24V BREAK	2946-2975	1991-90	0.8	1.5	2.3	
XM 20/20 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 20/20 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 V15 SI SERIE	1587	1996-02	0.8	1.5	2.3	
ZK (TUTTI I MODELLI)	1124-1905	1991-95	0.5	1.0	1.5	
ZK BREAK (TUTTI I MODELLI)	1124-1761	1993-95	0.5	1.0	1.5	
ZK 20 16V	1998	1992-97	0.5	1.0	1.5	
ZK DTD (TUTTI I MODELLI)	1769-1905	1993-95	0.5	1.0	1.5	
ZK DTD BREAK (TUTTI I MODELLI)	1769-1905	1993-95	0.5	1.0	1.5	
XANTIA 1.6i B20	1580-1998	1993-95	0.5	1.0	1.5	
XANTIA 1.6i B20 BREAK	1580-1998	1995	0.7	1.5	2.2	
XANTIA 1.9 D19 9 TD	1905	1993-95	0.5	1.0	1.5	
XANTIA 1.9 D19 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 20/20 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 20 16V/VIS	1998	1998-02	0.5	1.0	1.5	
CS PLUREL	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 VIS	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

V16i	5995	1993-94	100.0	200.0	300.0
------	------	---------	-------	-------	-------

DAEWOO COREA DEL SUD

ESPERO	1498-1998	1990-94	0.3	0.5	0.8
NEXIA (TUTTI I MOD.)	1498	1995	0.2	0.5	0.7

DAF OLANDA

600/750 DAFFODIL	590-746	1958-68	1.8	3.5	5.0
33	746	1968-70	1.3	2.5	3.5
41	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 FI0	950	1975-78	2.3	4.5	6.5
DAI F20	1587	1976-84	1.5	3.0	4.5
ROCKY DTD	1998-2765	1984-90	1.0	2.0	3.0
FEROZA	993	1988-99	1.0	2.0	3.0
CHARADE 1.0 TURBO GTI	993	1992-93	0.5	1.0	1.5
CHARADE 1.3 4WD	1295	1992-93	0.5	1.0	1.5

DAIMLER GRAN BRETAGNA

DOUBLE SIX LIMOUSINE	3744-7136	1927-35	60.0	120.0	180.0
DB18 Q 12 LITRE BERLINA	2522	1958-60	10.0	20.0	30.0
STRAIGHT EIGHT LIMOUSINE	3960	1956-60	25.0	50.0	75.0
DB18 EMPRESS BERLINA	3468	1945-53	8.5	17.0	25.0
DB18 CONSORT LIMOUSINE	2522	1945-53	9.0	18.0	27.0
DB18 CABRIOLET	2522	1945-53	12.5	25.0	37.0
DF EMPRESS LIMOUSINE	3468	1951-54	7.5	15.0	22.0
DF EMPRESS LIMOUSINE	3468	1954-57	6.5	13.0	20.0
CONQUEST CENTURY ROADSTER	2433	1953-58	9.0	18.0	27.0
CONQUEST CENTURY CABRIOLET	2433	1951-54	7.5	15.0	22.0
DF REGENCY LIMOUSINE	2952	1951-54	5.0	10.0	15.0
DF REGENCY LIMOUSINE	3468	1954-57	5.0	10.0	15.0
DF SPORTSMAN BERLINA	2952	1951-54	4.5	9.0	13.5
DF DUK LIMOUSINE	4617	1954-58	7.5	15.0	22.0
DF DUK REGENCY LIMOUSINE	4617	1954-58	5.0	10.0	15.0
DF DUK SPORTSMAN BERLINA	4617	1954-58	4.5	9.0	13.5
DJ CONQUEST BERLINA	2433	1953-58	3.5	7.0	10.0
DJ CONQUEST LIMOUSINE	2433	1953-58	5.5	11.0	16.5
MAJESTIC	3794	1958-59	10.0	20.0	30.0
MAJESTIC MAJOR	4561	1960-68	11.5	23.0	35.0
MAJESTIC MAJOR LIMOUSINE	4561	1961-68	12.5	25.0	37.0
SP 250 DART	2548	1959-64	15.0	30.0	45.0
V8 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

Modello	cm ³	Anni			Euro x 000
SOVEREIGN 28	2791	1969-72	3.0	6.0	9.0
SOVEREIGN 4.21 SERIE	4235	1969-73	4.0	8.0	12.0
DS 420 LIMOUSINE	4235	1968-91	11.5	23.0	35.0
SOVEREIGN 3442 II SERIE	3442-4235	1973-79	3.0	6.0	9.0
SOVEREIGN 4.2 COUPE II SERIE	4235	1973-77	6.5	13.0	20.0
DOUBLE SIX 5.3 SERIE	5345	1972-73	4.5	9.0	13.5
DOUBLE SIX 5.3 WINDEN PLUS IIS	5345	1972-73	5.0	10.0	15.0
DOUBLE SIX 5.3 ISERIE	5345	1973-79	3.5	7.0	10.0
DOUBLE SIX 5.3 WINDEN PLUS IIS	5345	1973-79	4.0	8.0	12.0
DOUBLE SIX 5.3 COUPE II SERIE	5345	1973-77	8.0	16.0	24.0
SOVEREIGN 344.2 III SERIE	3442-4235	1979-86	3.5	7.0	10.0
DOUBLE SIX 5.3 ISERIE	5345	1979-81	3.5	7.0	10.0
DOUBLE SIX 5.3 ISERIE HE	5345	1981-87	4.0	8.0	12.0
DOUBLE SIX 5.3 ISERIE HE	5345	1987-93	4.5	9.0	13.5
36-40 (Q40)	3590-3980	1986-94	2.5	5.0	7.5
DOUBLE SIX 6.0 (Q40)	5995	1993-94	3.5	7.0	10.0
SOX 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

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000			
TYPE 110	2178	1930-31	12,5	25,0	37,0	
TYPE 112	2872	1927-29	17,5	35,0	50,0	
TYPE 122/123	1800	1932-33	10,0	20,0	30,0	
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	2371	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 MIMIM 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 143/145	4496	1937-38	350,0	700,0	100,0	
TYPE 168	3557	1938-39	20,0	40,0	60,0	
TYPE 175	4465	1947-50	250,0	500,0	750,0	
TYPE 178/180	4465	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 VLR	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	
246 GT	248	1969-73	85,0	170,0	250,0	
246 GT S	248	1972-74	100,0	200,0	300,0	
208 GT4	1991	1975-80	6,0	12,0	18,0	
308 GT4	2926	1973-77	8,0	16,0	24,0	

DKW GERMANIA

MEISTERKLASSE F 89 P (2 CL)	684	1950-54	2,0	4,0	6,0	
MEISTERKLASSE CABR. 4P KARMANN	684	1950-52	2,8	5,5	8,0	
MEISTERKLASSE CABR. 2P HERMÜLLER	684	1951-52	3,0	6,0	9,0	
MEISTERKLASSE COUPE 2P HERMÜLLER	684	1951-52	2,5	5,0	7,5	
MEISTERKLASSE 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	10,5	
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/F12	796-889	1963-65	1,8	3,5	5,0	
F12/ROADSTER	889	1964	2,5	5,0	7,5	
F102	1175	1964-66	1,5	3,0	4,5	

DODGE STATI UNITI

RAMCHARGER	3680-7210	1974-80	3,0	6,0	9,0	
RAMCHARGER (II SERIE)	5210-5818	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 GT5	7990	1996-02	25,0	50,0	75,0	

FACEL VEGA FRANCIA

FVS COUPE	4520-5407	1955-58	50,0	100,0	150,0	
FVS CABRIOLET	4520-5407	1955-58	60,0	120,0	180,0	
HKS 500	5807-6276	1959-61	35,0	70,0	100,0	
EXCELLENCE	6276	1959-61	50,0	100,0	150,0	
FACELIA/FACELIA F2	1646	1960-63	15,0	30,0	45,0	
FACEL II	6276-6767	1962-64	40,0	80,0	120,0	
FACEL III	1780	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	2341	1950-52	300,0	600,0	900,0	
212 INTER	2562	1951-53	375,0	750,0	1.100,0	
250 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	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000			
250 GT PF/BOANO/ELLEN	2953	1956-58	300,0	600,0	900,0	
250 GT 2 POSTI PININFARINA	2953	1958-60	150,0	300,0	450,0	
250 GT CABRIOLET PININFARINA	2953	1959-62	200,0	400,0	600,0	
250 GT 2+2/350 GT 2+2	2953-3967	1960-64	100,0	200,0	300,0	
250 GT L	2953	1963-64	250,0	500,0	750,0	
250 GT SPIDER CALIFORNIA (LWB)	2953	1958-60	4.000,0	8.000,0	12.000,0	
250 GT SPIDER CALIFORNIA (SWB)	2953	1960-62	4.000,0	8.000,0	12.000,0	
250 GT TOUR DE FRANCE	2953	1956-59	2.500,0	5.000,0	7.500,0	
250 GT SWB	2953	1960-62	3.500,0	7.000,0	9.000,0	
250 GT SWB COMPETIZIONE	2953	1960-62	4.000,0	8.000,0	12.000,0	
250 GT 1600 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	4590	1967-72	40,0	80,0	120,0	
365 GTC	4590	1969-71	150,0	300,0	450,0	
365 GTS	4590	1969-70	250,0	500,0	750,0	
365 SPIDER CALIFORNIA	3967-4590	1966-68	500,0	1.000,0	1.500,0	
365 GTB DAYTONA	4590	1968-73	175,0	350,0	525,0	
365 GTS DAYTONA SPIDER	4590	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	2926	1981-82	15,0	30,0	45,0	
308 GTS	2926	1981-82	15,0	30,0	45,0	
308 GTB QUATTROVALVOLE	2926	1982-85	17,5	35,0	50,0	
308 GTS QUATTROVALVOLE	2926	1982-85	17,5	35,0	50,0	
308 GTB	3185	1985-89	20,0	40,0	60,0	
308 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 GT0	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 GT/4	4590	1971-72	60,0	120,0	180,0	
365 GT/4 2+2	4590	1972-76	16,0	32,0	48,0	
400 GT	4823	1976-79	12,5	25,0	37,5	
4001	4823	1979-84	13,5	27,0	40,5	
412	4942	1985-90	15,0	30,0	45,0	
365 GT4 BB	4590	1973-76	75,0	150,0	225,0	
512 BB	4942	1976-81	75,0	150,0	225,0	
512 BB L	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	2936	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	
505 BARCETTA	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 STRADALE	3586	2003-04	37,5	75,0	110,0	
612 SCAGLIETTI	5748	2003-04	20,0	40,0	60,0	
F430	4508	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	
505/507 TORPEDO	2286	1919-27	12,5	25,0	37,0	
505/512 TORPEDO	3446	1919-28	15,0	30,0	45,0	

Modello	cm ³	Anni			Euro x 1000
510 S	3446	1920-25	17,5	35,0	50,0
519/519 A/519 B TORPEDO	4766	1922-27	75,0	150,0	225,0
509/509 A	990	1925-29	10,0	20,0	30,0
509 S	990	1925-29	12,5	25,0	37,0
520 TORPEDO	2244	1927-29	17,5	35,0	50,0
521/521 C	2516	1928-31	17,5	35,0	50,0
525/525 N/525 S	3739	1928-31	20,0	40,0	60,0
525 SS	3739	1929-31	40,0	80,0	120,0
514/514 L	1438	1929-32	9,0	18,0	27,0
514 S/514 MM	1438	1929-32	12,5	25,0	37,0
515	1438	1931-34	9,0	18,0	27,0
522 C/522 L	2516	1931-35	16,5	33,0	50,0
525 S	2516	1932-33	18,0	36,0	54,0
524 C/524 L	2516	1931-34	16,5	33,0	50,0
518 C/518 L+ARD (A)+ 1750	1758	1933-38	11,5	23,0	35,0
518 C/518 L+ARD (A)+ 2000	1944	1933-38	11,5	23,0	35,0
527/527 S+ARD (A)+ 2500	2516	1934-37	14,0	28,0	42,0
2800 BERLINA MINISTERIALE	2852	1938-44	22,5	45,0	65,0
508-BALLUA+ (3M) BERLINA	995	1932-34	8,0	16,0	24,0
508-BALLUA+ (3M) BERLINA LUSO	995	1932-34	9,0	18,0	27,0
508-BALLUA+ (3M) TORPEDO	995	1932-34	11,0	22,0	33,0
508-BALLUA+ (3M) SPIDER	995	1932-34	12,0	24,0	36,0
508-BALLUA+ (3M) SPIDER SPORT	995	1933-34	35,0	70,0	100,0
508 M	995	1933-37	8,5	17,0	25,0
508-BALLUA+ (4M) BERLINA 2P.	995	1934-37	7,5	15,0	22,5
508-BALLUA+ (4M) BERLINA 4P.	995	1934-37	7,5	15,0	22,5
508-BALLUA+ (4M) TORPEDO	995	1934-37	10,0	20,0	30,0
508-BALLUA+ (4M) SPIDER	995	1934-37	11,0	22,0	33,0
508 S+BALLUA+ (4M) S.S. (C D'ORO)	995	1934-37	35,0	70,0	100,0
508 S+BALLUA+ (4M) (BERL. M.M.)	995	1935-37	25,0	50,0	75,0
500+DIPOLINO+TRASF. (B. CORTA)	569	1936-38	7,5	15,0	22,5
500+DIPOLINO+BERLINA (B. CORTA)	569	1936-38	7,0	14,0	21,0
500+DIPOLINO+TRASF. (B. LUNGA)	569	1938-45	7,0	14,0	21,0
500+DIPOLINO+BERLINA (B. LUNGA)	569	1938-45	6,5	13,0	20,0
500 A (BALESTRALLUNGA)	569	1946-48	6,0	12,0	18,0
500 B	569	1948-49	5,5	11,0	16,5
500 B GIARDINIERA LEGNO	569	1948-49	9,0	18,0	27,0
500 C	569	1949-55	4,3	8,5	12,5
500 C GIARDINIERA LEGNO	569	1949-52	7,0	14,0	21,0
500 C BEVEDERE	569	1952-55	3,5	7,0	10,0
508 C (NUOVA BALLUA)	1089	1937-39	5,5	11,0	16,5
508 L (NUOVA BALLUA)	1089	1937-39	6,5	13,0	20,0
508 CMM	1089	1938-39	30,0	60,0	90,0
508 C T100 MILITARE	1089	1939-45	6,0	12,0	18,0
1100 (A)/A/V	1089	1939-48	5,5	11,0	16,5
1100 BIBL	1089	1948-49	5,0	10,0	15,0
1100 E/EL	1089	1949-53	4,5	9,0	13,5
1100 S	1089	1947-50	25,0	50,0	75,0
1100 S	1089	1950-51	22,5	45,0	70,0
1500 A/B/C	1495	1935-47	10,0	20,0	30,0
1500 D	1495	1948-49	8,5	17,0	25,0
1500 E	1495	1949-50	8,5	17,0	25,0
1400	1395	1950-54	5,0	10,0	15,0
1400 CABRIOLET	1395	1950-54	10,0	20,0	30,0
1410 JAB DIESEL	1901	1953-58	3,5	7,0	10,5
1400 A	1395	1954-56	4,0	8,0	12,0
1400 B	1395	1956-58	4,5	9,0	13,5
1900	1901	1952-54	5,0	10,0	15,0
1900 GRANLUCE	1901	1952-54	7,0	14,0	21,0
1900 TORPEDO POLIZIA	1901	1952-54	10,0	20,0	30,0
1900 A	1901	1954-56	4,0	8,0	12,0
1900 A GRANLUCE	1901	1954-56	7,0	14,0	21,0
1900 B	1901	1956-58	4,5	9,0	13,5
1900 B GRANLUCE	1901	1956-58	7,5	15,0	22,5
AR51	1901	1951-55	4,5	9,0	13,5
AR55	1901	1955-59	4,0	8,0	12,0
AR59	1901	1959-73	3,5	7,0	10,0
CAMPAGNOLA	1901	1951-55	4,5	9,0	13,5
CAMPAGNOLA DIESEL	1901	1953-55	4,0	8,0	12,0
CAMPAGNOLA A	1901	1955-73	4,0	8,0	12,0
CAMPAGNOLA A DIESEL	1901	1955-60	3,5	7,0	10,0
CAMPAGNOLA B DIESEL	1901	1960-68	3,5	7,0	10,0
CAMPAGNOLA C DIESEL	1895	1968-73	3,5	7,0	10,0
8V	1996	1952-54	125,0	250,0	375,0
8V ZAGATO	1996	1952-54	200,0	400,0	600,0
1100/103	1089	1953-56	3,5	7,0	10,0
1100/103 FAMILIARE	1089	1953-56	3,8	7,5	11,0
1100/103 TV	1089	1953-56	5,0	10,0	15,0
1100/103 TV TRASFORMABILE	1089	1953-56	7,5	15,0	22,0
1100/103 E	1089	1956-57	3,3	6,5	10,0
1100/103 E FAMILIARE	1089	1956-57	3,5	7,0	10,0
1100/103 E TV	1089	1956-57	4,5	9,0	13,5
1100/103 E TV TRASFORMABILE	1089	1956-57	7,5	15,0	22,0
1100/103 D	1089	1957-60	2,5	5,0	7,5
1100/103 D FAMILIARE	1089	1957-60	2,8	5,5	8,0
1100/103 H LUSO	1089	1959-60	2,8	5,5	8,0
1100 EXPORT	1089	1960-62	2,3	4,5	6,5

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000
1100 SPECIAL	1089	1960-62	2,3
1100 FAMILIARE	1089	1960-62	2,5
1100 D	1221	1962-66	1,8
1100 D FAMILIARE	1221	1962-66	2,0
1100 R	1089	1966-69	1,3
1100 R FAMILIARE	1089	1966-69	1,5
1200 GRANLUCE	1221	1957-60	2,5
1200 TRASFORMABILE	1221	1957-60	6,5
1200 CABRIOLET	1221	1959-63	5,5
600 (VETRI SCORREVOLE)	653	1955-57	5,0
600 TRAS. (VETRI SCORREVOLE)	653	1956-57	5,5
600	653	1957-60	4,0
600 TRASFORMABILE	653	1957-60	4,3
600 D	767	1960-69	2,3
600 D TRASFORMABILE	767	1960-69	2,5
600 MULTIPLO	653	1956-60	7,0
600 D MULTIPLO	767	1960-67	6,0
NUOVA 500	479	1957	6,0
NUOVA 500 ECONOMICA	479	1957-59	5,0
NUOVA 500 NORMALE	479	1957-59	5,5
NUOVA 500 TETTO APRIBILE	479	1959-60	5,0
NUOVA 500 SPORT	499	1958-60	7,0
NUOVA 500 SPORT TETTO APRIBILE	499	1958-60	6,5
500 D	499	1960-65	3,5
500 F	499	1965-72	2,5
500 LUSO	499	1968-72	2,3
500 GARDINIERA	499	1960-66	2,8
500 R	594	1972-75	2,0
1800/1800 B	1795	1959-68	3,0
1800/1800 B FAMILIARE	1795	1959-68	3,5
2100	2054	1959-61	3,3
2100 SPECIALE	2054	1959-61	3,8
2100 FAMILIARE	2054	1959-61	3,8
2300	2279	1961-63	4,0
2300 SPECIALE	2279	1961-63	4,5
2300 LUSO	2279	1963-68	3,8
2300 FAMILIARE	2279	1961-63	4,5
2300 LUSO FAMILIARE	2279	1963-68	4,3
2300 COUPE	2279	1961-65	6,5
2300 COUPE S	2279	1961-69	7,5
1300	1295	1961-66	1,8
1300 FAMILIARE	1295	1961-66	2,0
1500/1500 C	1481	1961-67	1,8
1500 FAMILIARE	1481	1961-67	2,0
1500 L	1481	1962-68	2,5
1500 CABRIOLET (OSCA)	1481	1959-62	9,0
1500 COUPE	1481	1964-65	5,0
1500 CABRIOLET	1481	1963-66	6,5
1600 SCABRIOLET	1568	1962-63	9,0
1600 SCABRIOLET	1568	1963-66	9,0
1600 SCOUPE	1568	1963-66	7,5
850 NORMALE SUPER	843	1964-68	1,3
850 IDROMATIC	843	1966-68	1,5
850 SPECIAL	843	1968-71	1,3
850 FAMILIARE	843	1965-76	1,0
850 COUPE	843	1965-68	3,0
850 SPORT COUPE	903	1968-71	2,5
850 SPIDER	843	1965-68	5,5
850 SPORT SPIDER	903	1968-72	5,0
124	1197	1966-70	1,3
124 (1115 SERIE)	1197	1970-74	1,0
124 FAMILIARE	1197	1966-74	1,3
124 SPECIAL	1438	1968-70	1,3
124 SPECIAL (1115 SERIE)	1438	1970-74	1,0
124 SPECIAL 171600	1438	1992	1,5
124 SPORT COUPE	1438	1967-69	2,8
124 SPORT COUPE	1608	1969-72	2,5
124 SPORT SPIDER	1438	1966-69	6,5
124 SPORT SPIDER	1608	1969-72	6,5
124 SPORT COUPE 1.6i 18	1592	1976	2,0
124 SPORT SPIDER 1.6i 18	1592	1976	2,0
124 ABARTH RALLY	1756	1972-76	17,5
SPORT SPIDER	1995	1979-82	5,0
SPIDER EUROPA PININFARINA	1995	1982-85	6,0
SPIDER EUROPA VOLUMEX PININF.	1995	1982-87	7,5
125	1608	1967-69	1,5
125 SPECIAL	1608	1968-70	1,8
125 SPECIAL (115 SERIE)	1608	1970-72	1,5
DINO COUPE	1987	1967-69	8,5
DINO 2400 COUPE	2488	1969-72	7,5
DINO SPIDER	1987	1966-69	20,0
DINO 2400 SPIDER	2488	1969-72	19,0
128	1116	1969-72	1,0
128 FAMILIARE	1116	1969-72	1,0
128 (115 SERIE) SPECIAL	1116	1972-76	0,8
128 (115 SERIE)	1116	1976-85	0,5
128 FAMILIARE (1115 SERIE)	1116	1972-80	0,5

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000
128 RALLY	1290	1971-74	1,8
128 SPORT COUPE S&L	1116	1970	1,8
128 SP	1116	1970	1,3
X19	1290	1972-78	3,3
X19 FIVE SPEED IN BERTONE	1498	1978-83	2,8
X19 FIVE SPEED BERTONE	1498	1984-88	3,0
130 BERLINA 2000	2866	1969-71	3,5
130 BERLINA 3200	3235	1971-77	4,0
130 COUPE	3235	1971-77	5,0
126/126 PERSONAL	594	1972-83	0,8
126/126 SLIP	652	1983-95	0,5
127 (115 SERIE)	903	1971-77	1,0
127 (115 SERIE)	903	1977-81	0,5
127 (115 SERIE) UNIFICATA	903	1981-86	0,5
127 (115 SERIE) DIESEL	1301	1981-83	0,5
127 PANORAMA	1049	1980-86	0,5
127 PANORAMA DIESEL	1301	1981-83	0,4
127 SPORT	1049	1978-81	1,8
127 SPORT 5 MARCE	1301	1981-83	1,5
147 DIESEL	1301	1983-86	0,3
131 (1115 SERIE) BERLINA	1301	1985	0,8
131 (1115 SERIE) PANORAMA	1301	1985	0,8
131 SUPERMIRAFIORI BERLINA	1301	1985	0,5
131 MIRAFIORI SUPERM. D	1995	1985	0,5
131 SUPERMIRAFIORI PANORAMA	1301	1985	0,5
131 PANORAMA D	1995	1985	0,5
131 RALLY ABARTH	1995	1976-78	20,0
131 RACING	1995	1978-81	1,3
131 RACING VOLUMETRICA	1995	1981	3,0
131 VOLUME TRICA 4 PORTE	1995	1981-83	2,5
132 (TUTTI I MODELLI)	1592	1995	0,8
132 DIESEL (TUTTI I MOD.)	1995	1985	0,5
NUOVA CAMPAGNOLA BENZ CORIA	1995	1974-87	2,3
NUOVA CAMPAGNOLA BENZ LUNGA	1995	1974-87	2,0
NUOVA CAMPAGNOLA DIESEL CORIA	2445	1978-87	1,8
NUOVA CAMPAGNOLA DIESEL LUNGA	2445	1978-87	1,5
ARGENTIA (TUTTI I MODELLI)	1585	1981-85	0,5
ARGENTIA DIESEL	2445	1981-85	0,5
ARGENTIA VOLUME X	1995	1983-85	0,8
ARGENTIA TURBO DIESEL	2445	1983-85	0,5
PANDA 30	652	1980-85	1,0
PANDA 45/45 S	903	1980-85	1,0
PANDA 750/1000	709	1986-95	0,5
PANDA 4x4	965	1983-85	1,3
PANDA 4x4 (TUTTI I MODELLI)	999	1986-95	1,3
PANDA SELECTA	999	1991-95	0,5
PANDA DIESEL	1302	1986-90	0,5
UNO (TUTTI I MODELLI)	903	1983-89	0,5
UNO SELECTA	1116	1988-89	0,5
UNO DIDS	1301	1983-89	0,5
UNO 60/105	1698	1986-89	0,5
UNO TURBO D	1567	1986-89	0,5
UNO TURBO L E JANTISKO	1301	1985-89	1,8
UNO 115 SERIE (TUTTI I MOD.)	903	1989-95	0,5
UNO SELECTA SELECTA REVIS	1116	1989-94	0,5
UNO 13 DIDS SERIE	1302	1989-93	0,5
UNO 1716 DIDS SERIE	1698	1989-95	0,5
UNO TURBO D II SERIE	1567	1989-95	0,5
UNO TURBO L E 1400 RACING	1372	1989-93	1,3
RITMO (RITMO SUPER) SERIE	1116	1988	0,5
RITMO D (115 SERIE)	1714	1980-83	0,5
RITMO 85 S CABRIOLET BERTONE	1498	1981-82	1,0
RITMO 85 S CABRIOLET (115 SERIE)	1498	1982-83	0,8
RITMO 70 S CABRIOLET (115 SERIE)	1301	1983-88	0,8
RITMO SUPER CABRIOLET 100 S	1585	1985-88	1,0
RITMO 105 TC (115 SERIE)	1585	1981-82	1,3
RITMO 125 TC	1995	1981-83	3,0
RITMO (115 SERIE)	1116	1982-85	0,5
RITMO D (115 SERIE)	1714	1983-85	0,5
RITMO 105 TC (115 SERIE)	1585	1983-85	1,0
RITMO 130 TC	1995	1983-88	2,5
RITMO (115 SERIE)	1116	1985	0,5
RITMO D (115 SERIE)	1698	1985-87	0,5
RITMO TURBO DS	1929	1986-87	0,5
REGATA (TUTTI I MODELLI)	1301	1985	0,5
REGATA TURBO DS (TUTTI I M.)	1698	1989	0,5
REGATA WEEKEND (TUTTI I M.)	1301	1985	0,5
REGATA W. TURBO DS (TUTTI I M.)	1698	1989	0,5
DUNA	1116	1981	0,3
DUNA WEEKEND	1116	1981	0,4
DUNA DS	1698	1987-90	0,3
DUNA WEEKEND DS	1698	1987-90	0,4
TIPO (TUTTI I MODELLI)	1108	1995	0,5
TIPO DS TURBO DS	1697	1989	0,5
TIPO 2000 16V	1995	1990-96	0,8
TIPO 16V	1756	1989-93	0,5
TEMPRA (TUTTI I MODELLI)	1372	1995	0,5

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000
TEMPRA DS TURBO DS	1929	1990-95	0,5
TEMPRA S (TUTTI I MODELLI)	1372	1995	0,5
TEMPRA S DS TURBO DS	1929	1990-95	0,5
TEMPRA 2.0 IE STATION WAGON 4x4	1995	1992-95	0,5
CROMA 1.6 (1115) 2.0 16V	1585	1985-95	0,5
CROMA 2.0 IE TURBO	1995	1985-96	0,5
CROMA 25 V6	2492	1993-96	0,8
CROMA D	2499	1986-90	0,5
CROMA TURBO D	2499	1986-95	0,5
CROMA 19 TD 4D	1929	1988-95	0,5
PUNTO (TUTTI I MODELLI)	1108	1981	0,5
PUNTO DTD	1698	1993-95	0,5
PUNTO GT TURBO	1372	1994-99	1,3
PUNTO CABRIO	1242	1984-90	1,0
ELBA	1297	1980	0,8
COUPE 2.0 16V TURBO 16V	1995	1994-96	1,0
COUPE 2.0 20V TURBO 20V	1998	1996-00	1,5
BARCHETTA 16V	1747	1995-02	2,5
BARCHETTA 16V (115 SERIE)	1747	2002-04	2,8
BRAVA (TUTTI I MODELLI)	1369	1977	0,5
BRAVA 19 D	1929	1995	0,5
BRAVO (TUTTI I MODELLI)	1369	1977	0,5
BRAVO 19 D	1929	1995	0,5
BRAVO HGT 2.0 20V	1998	1995-01	0,8
CINQUECENTO	704	1991-95	0,5
CINQUECENTO SPORTING	1108	1994-95	0,8
STILO 2.4 ABARTH SP SELEST	2446	2001-04	1,3
STILO 2.4 ABARTH SP SELEST	2446	2001-04	1,0
STILO 2.4 ABARTH SP M. SCHUMACHER	2446	2004	1,5
LYSSE 2002 TURBO	1995	1994-95	0,8
LYSSE 19 TD	1905	1994-95	0,5

FORD FRANCIA

T BORD ELAISE	2896	1974-78	8,0
A	3285	1978-82	9,0
AF	2045	1978-82	9,0
AUSACE (MATFORD)	3621	1955-56	7,5
VB-62 (MATFORD)	2225	1956-57	6,0
VB-66 (MATFORD)	3621	1956-57	7,5
VB-72 (MATFORD)	2225	1957	4,5
VB-76 (MATFORD)	3621	1957	6,0
VB-81 (MATFORD)	3621	1958-59	5,5
VB-82 (MATFORD)	2225	1958-59	4,0
VB-90A (MATFORD)	3621	1959-60	5,0
VB-92A (MATFORD)	2225	1959-60	3,5
F472A	2225	1946-48	3,0
VEDETTE LIMOUSINE	2158	1948-52	2,5
VEDETTE COUPE	2158	1949-52	2,8
VEDETTE CABRIOLET	2158	1949-52	3,5
VEDETTE LIMOUSINE 6 VOLUMI	2158	1952-54	2,5
VEDETTE LIMOUSINE DECORVABLE	2158	1952-54	2,8
VENOME (F39E)	3923	1953-54	2,8
ABEILLE	2158	1952-54	2,3
COMETE	2158	1951-53	3,3
MONTÉ CARLO	3923	1953-54	4,0

FORD GERMANIA

RHINLAND	3285	1954-56	10,0
RHINLAND CABRIOLET	3285	1954-55	12,5
EPEL	1172	1955-59	3,0
EPEL CABRIOLET	1172	1956-59	4,0
EPEL ROADSTER	1172	1956-59	4,5
VB	2225	1952-54	12,5
VB CABRIOLET	3620	1957-59	17,5
DAUNUS (TUTTI I MOD.)	1172	1959-52	2,5
DAUNUS DE LUXE CABRIOLET	1172	1951	3,3
DAUNUS 12M G13 (TUTTI I MOD.)	1172	1952-59	2,3
DAUNUS 12M G13 CABRIOLET	1172	1953-59	2,8
DAUNUS 12M (TUTTI I MOD.)	1172	1949	1,8
DAUNUS 12M CABRIOLET	1172	1949	1,8
DAUNUS 15M G4B (TUTTI I MOD.)	1498	1955-58	2,3
DAUNUS 15M G4B CABRIOLET	1498	1955-58	2,3
DAUNUS 17MP2 (TUTTI I MOD.)	1699	1957-60	2,0
DAUNUS 17MP2 CABRIOLET	1699	1957-60	3,0
DAUNUS 17MP3 (TUTTI I MOD.)	1498	1956-64	2,0
DAUNUS 17MP3 TURNER	1498	1956-64	2,0
DAUNUS 17MP3 CABRIOLET	1699	1960-64	2,8
DAUNUS 12M P41 24M P45	1185	1948	1,8
DAUNUS 12M P45 CABRIOLET	1498	1963-66	2,5
DAUNUS 17MP3 (TUTTI I MOD.)	1498	1969	1,8
DAUNUS 17MP3 TURNER	1498	1969	1,8
DAUNUS 20MP3 (TUTTI I MOD.)	1998	1964-67	1,8

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000			
17MPTA TURNER	1498-1998	1967-68	1,5	30	4,5	
20MPTA (TUTTI I MOD.)	1998-2295	1967-68	1,5	30	4,5	
20MPTA TURNER	1998	1967-68	1,5	30	4,5	
20MPTA CABRIOLET	1998	1967-68	2,3	45	6,0	
OSI 20MTI COUPE	1998-2295	1967-68	3,5	70	11,0	
17MPTB (TUTTI I MOD.)	1498-2295	1968-71	1,5	30	4,5	
17MPTB TURNER	1498-2295	1968-71	1,5	30	4,5	
17MPTB CABRIOLET	1699-2295	1968-71	2,3	45	7,0	
20MPTB (TUTTI I MOD.)	1998-2530	1968-71	1,5	30	4,5	
20MPTB TURNER	1998-2530	1968-71	1,5	30	4,5	
20MPTB (TUTTI I MOD.)	2530	1969-71	1,8	35	5,0	
VALNUS BERLINA (N.II) SERIE	1295-1995	1971-82	0,8	15	2,3	
VALNUS SW (N.II) SERIE	1297-1995	1971-82	0,8	15	2,3	
ESCORT (TUTTI I MODELLI)	940-1298	1968-74	0,8	15	2,3	
ESCORT MEXICO	1601	1971-75	5,0	100	15,0	
ESCORT RS1600	1601	1971-75	6,0	120	18,0	
ESCORT RS1800	1855	1975-77	6,0	120	18,0	
ESCORT RS2000	1995	1974-77	7,0	140	21,0	
ESCORT RS2000	1995	1977-80	4,3	85	13,0	
ESCORT II SERIE (TUTTI I MOD.)	940-1297	1975-80	0,5	10	1,5	
ESCORT III SERIE (TUTTI I MOD.)	1117-1597	1980-90	0,5	10	1,5	
ESCORT III SERIE D	1608-1753	1983-90	0,5	10	1,5	
ESCORT III SERIE CABRIOLET	1392-1597	1983-90	1,0	20	3,0	
ESCORT XRS/XRSI	1597	1980-90	1,0	20	3,0	
ESCORT RS TURBO	1597	1984-90	1,3	25	4,0	
ESCORT IV SERIE (TUTTI I MOD.)	1119-1796	1990-95	0,5	10	1,5	
ESCORT IV SERIE D	1753	1990-95	0,5	10	1,5	
ESCORT IV SERIE XRSI	1796	1990-95	0,8	15	2,3	
ESCORT IV SERIE SW (TUTTI I MOD.)	1119-1796	1990-95	0,5	10	1,5	
ESCORT IV SERIE SWD	1753	1990-95	0,5	10	1,5	
ESCORT RS2000 (N.II) SERIE	1998	1991-95	0,8	15	2,3	
ESCORT RS2000-4X4 (N.II) SERIE	1998	1993-97	1,0	20	3,0	
ESCORT RS TURBO COSMORTH 4X4	1995	1992-95	4,0	80	12,0	
ESCORT IV SERIE CABRIOLET	1392-1796	1990-96	1,0	20	3,0	
ORION (N.II) SERIE (TUTTI I MOD.)	1297-1598	1983-90	0,5	10	1,5	
ORION (N.II) SERIE D	1608-1753	1983-90	0,5	10	1,5	
ORION (N.II) SERIE (TUTTI I MODELLI)	1297-1598	1990-93	0,5	10	1,5	
ORION (N.II) SERIE D	1753	1990-93	0,5	10	1,5	
CAPRI (N.II) SERIE (TUTTI I MOD.)	1305-2295	1969-73	1,8	35	5,0	
CAPRI (N.II) SERIE (TUTTI I MOD.)	1295-2994	1974-78	1,3	25	3,8	
CAPRI (N.II) SERIE (TUTTI I MOD.)	1298-2994	1978-87	1,0	20	3,0	
CAPRI 2600 RS	2637	1970-73	12,5	250	37,0	
CAPRI 2800 RS TURBO	2792	1981-83	3,5	70	10,0	
CONSUL GRANADA BERLINA I SERIE	1699-2994	1972-77	0,8	15	2,3	
CONSUL GRANADA SW I SERIE	1699-2994	1972-77	0,8	15	2,3	
GRANADA BERLINA II SERIE	1699-2792	1977-85	0,5	10	1,5	
GRANADA II SERIE	1948-2499	1977-85	0,5	10	1,5	
GRANADA SW II SERIE	1699-2792	1977-85	0,5	10	1,5	
GRANADA SW II SERIE	1948-2499	1978-85	0,5	10	1,5	
FESTIVA (N.II) SERIE (TUTTI I MOD.)	957-1392	1976-88	0,5	10	1,5	
FESTIVA II SERIE D	1608	1983-88	0,5	10	1,5	
FESTIVA XR2	1598	1981-88	0,8	15	2,3	
FESTIVA XR2i	1598-1796	1989-95	0,5	10	1,5	
FESTIVA TURBO	1597	1990-93	1,0	20	3,0	
FESTIVA II SERIE (TUTTI I MOD.)	1001-1796	1989-95	0,5	10	1,5	
FESTIVA II SERIE D	1753	1989-95	0,5	10	1,5	
SIERRA (TUTTI I MODELLI)	1294-2955	1982-92	0,5	10	1,5	
SIERRA SW (TUTTI I MODELLI)	1595-2294	1982-92	0,5	10	1,5	
SIERRA DIESEL TD (TUTTI I MOD.)	1753-2204	1982-92	0,5	10	1,5	
SIERRA TD SW (TUTTI I MOD.)	1753-2204	1982-92	0,5	10	1,5	
SIERRA XR4i	2792	1982-85	0,8	15	2,3	
SIERRA XR4i 4X4 (2.8i 4X4)	2792-2955	1985-92	0,8	15	2,3	
SIERRA 2.8i 4X4 SW	2792	1986-89	0,8	15	2,3	
SIERRA 2.8i 4X4	2955	1988-92	0,8	15	2,3	
SIERRA 2.8i 4X4 SW	2955	1988-92	0,8	15	2,3	
SIERRA RS COSMORTH	1995	1986-87	7,5	150	22,0	
SIERRA RS 500 COSMORTH	1995	1987	10,0	200	30,0	
SIERRA COSMORTH 4X4 (3 VOLUMI)	1995	1988-93	5,0	100	15,0	
RS200	1805	1985-86	37,5	750	110,0	
SCORPIO (TUTTI I MODELLI)	1796-2955	1985-94	0,5	10	1,5	
SCORPIO DTD (TUTTI I MOD.)	2498	1986-94	0,5	10	1,5	
SCORPIO SW (TUTTI I MODELLI)	1998-2955	1991-94	0,5	10	1,5	
SCORPIO TD SW	2498	1991-94	0,5	10	1,5	
SCORPIO 2.8i 4X4	2792-2955	1986-94	0,5	10	1,5	
SCORPIO 2.9i 4X4	2955	1991-94	0,8	15	2,3	
SCORPIO 2.9i 4X4 SW	2955	1992-94	0,8	15	2,3	
SCORPIO 2.0i 2.0i 16V (N.II)	1998	1994-95	0,5	10	1,5	
SCORPIO 2.0i 2.0i 16V SW (N.II)	1998	1994-95	0,5	10	1,5	
SCORPIO TD (N.II)	2500	1994-95	0,5	10	1,5	
SCORPIO TD SW (N.II)	2500	1994-95	0,5	10	1,5	
SCORPIO 2.9i 4X4 SW (N.II)	2955	1994-98	0,8	15	2,3	
SCORPIO 2.9i 4X4 SW (N.II)	2955	1994-98	0,8	15	2,3	
MONDEO 4 P5 P6 (TUTTI I MOD.)	1597-1998	1993-95	0,5	10	1,5	
MONDEO 2.5 V6 2.4i V6 2.4i V6	2544	1994-99	0,5	10	1,5	
MONDEO SW (TUTTI I MODELLI)	1597-1998	1993-95	0,5	10	1,5	
MONDEO 2.5 V6 2.4i V6 2.4i V6	2544	1994-99	0,8	15	2,3	
MONDEO TD 4P5P6	1753	1993-95	0,5	10	1,5	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000			
MONDEO TD SW	1753	1993-95	0,5	10	1,5	
GALAXY 2016V	1998	1995	0,7	15	2,2	
GALAXY TD	1896	1995	0,7	15	2,2	
GALAXY 28 V6 (N.II) SERIE	2792	1995-04	1,3	25	3,5	
PUMA	1388-1679	1997-01	0,8	15	2,3	
COUGAR 2.0 16V (N.II) SERIE	1988-2544	1999-01	0,8	15	2,3	
MONDEO 2.5 V6 2.4V (N.II) SERIE	2495	2000-04	0,5	10	1,5	
MONDEO 2.5 V6 2.4V SW (N.II) SERIE	2495	2000-04	0,8	15	2,3	
MONDEO 3.0 V6 ST200 (N.II) SERIE	2967	2002-04	1,3	25	3,5	
SPORT KA	1597	2003-04	1,0	20	3,0	
STREET KA	1597	2003-04	1,5	30	4,5	
FOCUS ST170ST170 SW	1988	2002-04	1,5	30	4,5	
FOCUS RS 215	1988	2003-04	2,5	50	7,5	

FORD GRAN BRETAGNA

PREFECT E93A E93A	1172	1958-53	3.0	60	9.0
POPULAR 105 E	1172	1953-59	2.5	50	7.5
PREFECT 107 E	997	1959-61	2.0	40	6.0
ANGLIA E94A E94A	993	1959-53	2.5	50	7.5
ANGLIA PREFECT POPULAR 100 E	1172	1953-62	2.0	40	6.0
ANGLIA ANGLIA ESTATE 105 E	997	1959-67	2.0	40	6.0
ANGLIA SUPER SUPER ESTATE 125 E	1198	1962-65	2.0	40	6.0
CONSUL (TUTTI I MOD.)	1508	1951-56	1.8	35	5.0
CONSUL M2 (TUTTI I MOD.)	1705	1956-62	2.0	40	6.0
CONSUL CONVERTIBLE	1508	1952-56	2.3	45	7.0
CONSUL CONVERTIBLE M2	1705	1956-62	3.0	60	9.0
CONSUL S15	1340-1498	1961-63	1.8	35	5.0
CONSUL (CAPRI)	1340-1498	1961-64	2.3	45	7.0
CORSAR (TUTTI I MODELLI)	1498-1996	1964-70	1.5	30	4.5
CORTINA M2 (TUTTI I MOD.)	1198-1500	1962-66	1.3	25	4.0
CORTINA M2 (TUTTI I MOD.)	1298-1599	1967-70	0.8	15	2.3
CORTINA LOTUS M2	1558	1964-66	16.0	320	48.0
CORTINA TWIN CAM M2 (LOTUS)	1558	1967-69	10.0	200	30.0
ZEPHYR SX	2262	1951-56	2.0	40	6.0
ZEPHYR CONVERTIBLE	2262	1952-56	2.8	55	8.0
ZEPHYR ZODIAC	2262	1953-56	2.0	40	6.0
ZEPHYR M2	2553	1956-62	2.3	45	7.0
ZEPHYR M2 CONVERTIBLE	2553	1956-62	3.0	60	9.0
ZODIAC M2	2553	1956-62	2.3	45	7.0
ZODIAC M2 CONVERTIBLE	2553	1956-62	3.0	60	9.0
ZEPHYR 4 M2	1705	1962-66	1.8	35	5.0
ZEPHYR 6 M2	2553	1962-66	2.0	40	6.0
ZODIAC M2	2553	1962-66	2.0	40	6.0
ZEPHYR 4 M2	1994	1966-72	1.3	25	4.0
ZEPHYR 6 M2	2994	1966-72	1.5	30	4.5
ZODIAC M2	2994	1966-72	1.8	35	5.0

FORD STATI UNITI

GW	2199	1941-45	12,5	250	37,5
MUTT M (TUTTI I MOD.)	2319	1959-88	5,0	100	15,0
BRONCO	2788-4946	1966-75	3,0	60	9,0
BRONCO	4918-5766	1976-96	2,5	50	7,5
BRONCO II	2347-2930	1983-86	2,0	40	6,0
MAVERICK Z7 TD	2663	1992-96	1,5	30	4,5
EXPLORER	3958	1990-94	2,0	40	6,0
EXPLORER	3958-4942	1995-04	2,5	50	7,5
THUNDERBOLT	3950	2001-04	5,0	100	15,0
GT	5409	2004	110,0	2200	330,0

GAZ RUSSIA

69 MAM	2430	1953-73	1,8	35	5,0
--------	------	---------	-----	----	-----

GIANNINI ITALIA

750 TV	797	1962-64	7,5	150	22,5
850 GT/900 GT	848-901	1963-64	8,5	170	25,5
500 GT	586	1963-65	6,5	130	19,5
500 TV TV S	498	1963-65	7,5	150	22,5
500 TV (TUTTI I MODELLI)	498	1965-72	6,0	120	18,0
500 TV R500 GT R	594-694	1973-75	6,5	130	19,5
590 GT (TUTTI I MOD.)	586	1964-72	9,0	180	27,0
590 CORSA REPLICA	652	1993	4,0	80	12,0
650 NP (TUTTI I MODELLI)	652	1970-72	4,5	90	13,5
1300 S/1500 GL	1295-1481	1963-67	2,8	55	8,0
850/950/1000 (TUTTI I MODELLI)	845-980	1964-71	5,0	100	15,0
850/950/1000 COUPE	845-980	1965-72	7,0	140	21,0
850/950/1000 SPIDER	845-980	1965-72	7,5	150	22,5
850/950 VIGNALE (TUTTI I MODELLI)	843-930	1964-68	5,0	100	15,0
850/1000 GRAND PRIX F. LOMBARDI	843-994	1968-71	9,0	180	27,0
124 S/124 TV	1197-1297	1967-70	2,0	40	6,0
128 (TUTTI I MODELLI)	1116-1580	1970-80	2,0	40	6,0
X1P SPECIAL	1290	1973-78	4,0	80	12,0
126 GP (TUTTI I MODELLI)	594-794	1973-80	1,3	25	4,0
127 NP (TUTTI I MODELLI)	905-1049	1971-81	2,0	40	6,0
132 2000	1996	1972-78	1,8	35	5,0
PANDA (TUTTI I MODELLI)	652-903	1981-85	1,3	25	4,0
RITMO (TUTTI I MODELLI)	1116-1301	1979-85	1,8	35	5,0
RITMO TURBO DIESEL	1714	1982-85	0,5	10	1,5

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000			
REGATA TURBO DIESEL	1714	1984-85	0,5	10	1,5	
UNO TURBO	908	1984-85	1,5	30	4,5	

GINETTA GRAN BRETAGNA

G2	1172	1958
----	------	------

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	4	3	2
CVK CRX	1590	1984-91	1.8	3.5	5.0	5.0
CVK (TUTTI I MODELLI)	1343-1595	1991-95	0.5	1.0	1.5	1.5
CRX	1495-1595	1992-99	2.0	4.0	6.0	6.0
CITYJAZZ	1238-1296	1986-95	0.5	1.0	1.5	1.5
PRELUDE 2.0 (2016-4WS)	1998	1987-90	1.0	2.0	3.0	3.0
PRELUDE 2.0 16V (2.116V 4WS)	1996-2259	1991-96	1.3	2.5	3.5	3.5
PRELUDE 2.0 16V (2.116V)	1996-2259	1996-02	1.3	2.5	3.5	3.5
LEGEND 2.7 V6 24V COUPE	2675	1988-90	1.0	2.0	3.0	3.0
LEGENDS 2.8 V6 24V COUPE	3206-3474	1991-98	1.5	3.0	4.5	4.5
NSX	2977-3179	1990-04	12.5	25.0	35.0	35.0
CR-V	1975-1997	1995-04	1.5	3.0	4.5	4.5
INTEGRA TYPE R	1797	1997-99	1.8	3.5	5.0	5.0
HR-V 3.5 PORT E	1590	1998-04	0.5	1.0	1.5	1.5
S2000	1996	1999-04	4.0	8.0	12.0	12.0
ACCORD (TUTTI I MODELLI)	1850-2675	1995	0.5	1.0	1.5	1.5
SHUTTLE	2156	1994-95	0.7	1.5	2.2	2.2

HOTCHKISS FRANCIA

686	3485	1936-50	6.0	12.0	18.0	18.0
864	2312	1938-50	4.0	8.0	12.0	12.0
13.50 ANJOU	2312	1950-54	5.0	10.0	15.0	15.0
20.50 ANJOU	3485	1950-54	6.0	12.0	18.0	18.0

HUMBER GRAN BRETAGNA

SNPE 80	3498	1950-55	12.5	25.0	37.5	37.5
SNPE	4086	1956-57	13.5	27.0	40.0	40.0
SNPE	3180	1958-60	11.0	22.0	33.0	33.0
SNPE	2751	1945-48	5.5	11.0	16.5	16.5
PULLMAN	3498	1950-55	13.5	26.0	40.0	40.0
PULLMAN	4086	1956-59	14.0	28.0	42.0	42.0
PULLMAN (MK I)	4086	1945-48	7.0	14.0	21.0	21.0
PULLMAN MK II/III/IV	4086-4139	1948-54	8.0	16.0	24.0	24.0
IMPERIAL	4086	1939-40	14.0	28.0	42.0	42.0
SUPER SNPE	4086	1945-48	6.5	13.0	20.0	20.0
SUPER SNPE MK II/MK III	4086	1948-52	7.5	15.0	22.5	22.5
SUPER SNPE MK IV	4139	1952-56	6.0	12.0	18.0	18.0
SUPER SNPE SER. II/III/IV	2651-2965	1958-67	3.5	7.0	10.0	10.0
IMPERIAL MK I/II/III	4086-4139	1949-54	8.0	16.0	24.0	24.0
HAWK MK III	1944	1945-48	5.0	10.0	15.0	15.0
HAWK MK II/III/IV	1944-2267	1948-57	3.5	7.0	10.0	10.0
HAWK SERIES I/II/III/IV	2267	1957-68	2.8	5.5	8.0	8.0
IMPERIAL	2965	1964-67	4.0	8.0	12.0	12.0
SCEPTRE	1592	1963-65	2.5	5.0	7.5	7.5
SCEPTRE II	1725	1965-67	2.3	4.5	7.0	7.0
SCEPTRE III	1725	1967-76	1.5	3.0	4.5	4.5
15.96	2815	1919-28	6.5	13.0	20.0	20.0
10.5	1595	1919-23	5.0	10.0	15.0	15.0
10.8	1743	1921	5.0	10.0	15.0	15.0
11.4	1743	1922-25	6.0	12.0	18.0	18.0
9.78	985	1922-25	4.5	9.0	13.5	13.5
9.20	1056	1925-28	4.5	9.0	13.5	13.5
12.25	1795	1925-27	6.0	12.0	18.0	18.0
14.40	2050	1927-29	6.5	13.0	20.0	20.0
20.55	3075	1927-28	12.5	25.0	37.0	37.0
20.65	3075	1929-30	12.5	25.0	37.0	37.0
9.28	1056	1929-30	5.0	10.0	15.0	15.0
6.50	2110	1929	6.0	12.0	18.0	18.0
14.50	2110	1930-32	9.0	18.0	27.0	27.0
14.60	2276	1932-35	9.0	18.0	27.0	27.0
12	1669	1932-37	5.5	11.0	16.5	16.5
18	2751	1935-37	8.0	16.0	24.0	24.0
16	2576	1938-40	7.5	15.0	22.5	22.5

HUMMER STATI UNITI

H2	5967	2003-04	6.0	12.0	18.0	18.0
----	------	---------	-----	-------------	------	------

HYUNDAI COREA DEL SUD

PONY I SERIE (TUTTI I MOD.)	1238-1598	1975-82	0.4	0.8	1.2	1.2
PONY II SERIE (TUTTI I MOD.)	1238-1598	1982-90	0.3	0.5	0.8	0.8
PONY III SERIE (TUTTI I MOD.)	1299-1468	1990-94	0.3	0.5	0.8	0.8
PONY COUPE	1468	1980-82	0.4	0.8	1.2	1.2
SCOUPE	1468-1495	1990-95	0.4	0.8	1.2	1.2
COUPE (II SERIE)	1600-1975	1996-01	0.5	1.0	1.5	1.5
LANTRA (TUTTI I MOD.)	1468-1856	1990-95	0.3	0.5	0.8	0.8
SONATA (TUTTI I MOD.)	1796-1997	1988-95	0.3	0.5	0.8	0.8
COUPE TIBURON	1599-2656	2002-04	0.5	1.0	1.5	1.5
ACCENT (TUTTI I MOD.)	1347-1495	1994-95	0.3	0.5	0.8	0.8

IATO ITALIA

1619 TD20 GHT	1580-1995	1991-93	0.5	1.0	1.5	1.5
---------------	-----------	---------	-----	------------	-----	-----

INNOCENTI ITALIA

A40 BERLINA/COMBINATA	948	1960-63	1.5	3.0	4.5	4.5
A40 S	1098	1963-67	1.8	3.5	5.0	5.0
950 SPIDER	948	1960-63	3.5	7.0	10.0	10.0
1100 SPIDER	1098	1963-68	3.5	7.0	10.0	10.0
1100 C COUPE	1098	1967-69	3.0	6.0	9.0	9.0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000	4	3	2
IMS/IMS	1098	1963-70	2.0	4.0	6.0	6.0
HAJAS/IS	1098	1964-75	1.5	3.0	4.5	4.5
MINIMINOR 33 CV DIN	848	1965-67	2.3	4.5	7.0	7.0
MINIMINOR 37 CV DIN	848	1967-68	2.0	4.0	6.0	6.0
MINIMINOR M2	848	1968-70	1.8	3.5	5.0	5.0
MINIMINOR M3	848	1970-72	1.8	3.5	5.0	5.0
MINICOOPER	998	1966-68	5.0	10.0	15.0	15.0
MINICOOPER M2	998	1968-70	4.5	9.0	13.5	13.5
MINICOOPER M3	998	1970-72	4.0	8.0	12.0	12.0
MINIT MK1 LEGNO	848	1966-68	2.8	5.5	8.0	8.0
MINIT M2 LEGNO	848	1968-70	2.5	5.0	7.5	7.5
MINIT M2 METALLICA	848	1968-70	1.8	3.5	5.0	5.0
MINIT M3 LEGNO	848	1970-72	2.3	4.5	7.0	7.0
MINIT M3 METALLICA	848	1970-72	1.8	3.5	5.0	5.0
MINI1000/1001 EXPORT	998	1972-75	1.5	3.0	4.5	4.5
MINICOOPER 1300 EXPORT	1275	1972-76	3.8	7.5	11.5	11.5
MINIMATIC 1000	998	1972-74	1.8	3.5	5.0	5.0
MINIT 1000	998	1972-74	1.8	3.5	5.0	5.0
REGENT	1275-1485	1974-76	0.5	1.0	1.5	1.5
MINI 90/120 (TUTTI I MOD.)	998/1275	1974-82	0.8	1.5	2.3	2.3
MINIDE TOMASO	1275	1976-83	1.8	3.5	5.0	5.0
MINIDE TOMASO TURBO	993	1983-90	1.5	3.0	4.5	4.5
3 CILINDRI (TUTTI I MODELLI)	993	1982-87	0.5	1.0	1.5	1.5
3 DIESEL/MINIDIESEL	993	1983-87	0.4	0.8	1.2	1.2
650	617	1984-90	0.5	1.0	1.5	1.5
990	993	1986-90	0.5	1.0	1.5	1.5
990 DIESEL	993	1987-90	0.4	0.8	1.2	1.2
550	548	1988-90	0.5	1.0	1.5	1.5
SMALL 500	659	1991-92	0.5	1.0	1.5	1.5
SMALL 990	993	1991-92	0.5	1.0	1.5	1.5
ELBA 1.5 3 P.P.	1498	1992-95	0.4	0.8	1.2	1.2
ELBA 1.7 05 PORTE	1697	1992-95	0.4	0.8	1.2	1.2
KORAL 45/55	903-1116	1991-93	0.3	0.5	0.8	0.8
KORAL CABRIO 65	1301	1992-93	0.4	0.8	1.2	1.2

INTERNATIONAL HARVESTER STATI UNITI

SCOUT	2491-4375	1961-68	3.0	6.0	9.0	9.0
SCOUT	3205-4976	1969-75	2.5	5.0	7.5	7.5
SCOUT	3205-5653	1976-82	2.5	5.0	7.5	7.5

ISO ITALIA

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

ISO RIVOLTA ITALIA

GT 3000/R 300	5359	1962-70	35.0	70.0	105.0	105.0
GT 3400/R 340	5359	1962-70	37.5	75.0	112.5	112.5
45 (4 SPORT ELLO) FIDUARI 10	5359-5762	1967-74	15.0	30.0	45.0	45.0
LELE 3000 35 CV	5359	1969-72	20.0	40.0	60.0	60.0
LELE 16	5762	1972-74	22.5	45.0	67.5	67.5
LELE 3000 «MARLBORO»	5762	1972-74	25.0	50.0	75.0	75.0
GRIFO GL 3000-365 CV/IR	5359	1965-70	75.0	150.0	225.0	225.0
GRIFO 7 LITRI	6998	1968-70	125.0	250.0	375.0	375.0
GRIFO 18	5762	1971-74	100.0	200.0	300.0	300.0
GRIFO 19 CAN AM	6998	1971-74	125.0	250.0	375.0	375.0

ISOTTA FRASCHINI ITALIA

TIPO 8	5898	1919-24	250.0	500.0	750.0	750.0
TIPO 8A	7570	1924-30	300.0	600.0	900.0	900.0
TIPO 8B	7570	1930-32	350.0	700.0	1050.0	1050.0
TIPO 8AS	7570	1924-30	350.0	700.0	1050.0	1050.0
TIPO 8ASS	7570	1928-32	375.0	750.0	1125.0	1125.0

ISUZU GIAPPONE

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

ITALA ITALIA

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

JAGUAR GRAN BRETAGNA

SS1 COUPE/CABRIOLET	2054-2663	1932-36	42.5	85.0	130.0	130.0
SS2 COUPE/CABRIOLET	1052-1343	1932-36	37.5	75.0	100.0	100.0
SS90 ROADSTER	2663	1955	75.0	150.0	220.0	220.0
SS100 ROADSTER	2663-3485	1936-41	200.0	400.0	600.0	600.0
11/2 LITRE BERLINA	1776	1935-40	20.0	40.0	60.0	60.0
11/2 LITRE BERLINA	1776	1945-49	20.0	40.0	60.0	60.0
11/2 LITRE CABRIOLET	1776	1935-40	30.0	60.0	90.0	90.0
21/2 LITRE BERLINA	2663	1935-40	20.0	40.0	60.0	60.0
21/2 LITRE BERLINA	2663	1945-49	20.0	40.0	60.0	60.0
21/2 LITRE CABRIOLET	2663	1935-40	30.0	60.0	90.0	90.0
3 LITRE LITRE BERLINA	3485	1958-60	20.0	40.0	60.0	60.0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
STYRE 42R	4196	2002-04	3.0	6.0	9.0	
XUR 15	5993	1991	150.0	3000	450.0	
X TYPE 20 V6 24V/ESTATE	2099	2002-04	1.3	2.5	3.5	
X TYPE V6 25 4M/ESTATE	2495	2001-04	1.5	3.0	4.5	
X TYPE V6 30 4M/ESTATE	2948	2001-04	1.8	3.5	5.0	
X16 30 V6 (X350)	2947	2002-04	4.0	8.0	12.0	
X18 35 V8 (X350)	3555	2002-04	4.5	9.0	13.5	
X18 42 V8 (X350)	4196	2002-04	5.0	10.0	15.0	
X18 42 V8 S/C (X350)	4196	2002-04	6.0	12.0	18.0	
X18 42 V8 SUPERS/C (X350)	4196	2003-04	7.0	14.0	21.0	
XUR V8 (X350)	4196	2004	7.0	14.0	21.0	

JEEP STATI UNITI

MB/GPW	2199	1941-45	12.5	25.0	35.0	
GPA	2199	1942-45	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	1946-62	7.5	15.0	22.0	
M422 HIGH WIND	1775	1959-72	4.0	8.0	12.0	
CJ 2A/3A/3B	2199	1945-67	5.0	10.0	15.0	
CJ 5	2199	1955-65	4.0	8.0	12.0	
CJ 5	2199	1960-70	3.5	7.0	10.0	
CJ 5	2199	1971-79	3.5	7.0	10.0	
CJ 5	2475	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	1960-70	2.5	5.0	7.5	
CJ 6	2199	1971-79	3.0	6.0	9.0	
CJ 6	2475	1980-85	3.0	6.0	9.0	
CJ 7	2199	1976-79	3.5	7.0	10.0	
CJ 7	1995	1980-86	3.5	7.0	10.0	
CJ 7 GOLDEN EAGLE	4981	1977-80	6.5	13.0	20.0	
CJ 7 LAREDO	4981	1981-86	6.0	12.0	18.0	
WRANGLER (YJ)	2464	1986-96	3.5	7.0	10.0	
WRANGLER 2.5 LAREDO (YJ)	2464	1987-96	4.0	8.0	12.0	
WRANGLER 4.0 LAREDO (YJ)	3988	1987-96	4.5	9.0	13.5	
WRANGLER RENEGADE (YJ)	3956	1990-94	5.0	10.0	15.0	
WRANGLER (TJ)	2429	1996-04	5.0	10.0	15.0	
JEEPSTER	2199	1947-51	5.0	10.0	15.0	
JEEPSTER COMMANDO	2199	1967-74	4.0	8.0	12.0	
WAGONEER	3777	1962-73	4.0	8.0	12.0	
WAGONEER	4235	1974-83	3.5	7.0	10.0	
GRAND WAGONEER	4235	1984-91	3.0	6.0	9.0	
CHEROKEE	4235	1974-83	2.5	5.0	7.5	
CHEROKEE TD	2008	1984-99	1.0	2.0	3.0	
CHEROKEE	2464	1984-99	1.5	3.0	4.5	
WAGONEER	2466	1984-92	2.0	4.0	6.0	
GRAND CHEROKEE	3956	1992-98	2.0	4.0	6.0	
GRAND CHEROKEE TD	2500	1995-98	1.5	3.0	4.5	
GRAND CHEROKEE (HS)	3956	1998-04	2.5	5.0	7.5	
GRAND CHEROKEE TD (HS)	2688	1998-04	2.0	4.0	6.0	
CHEROKEE (ISERIE)	2429	2001-04	2.3	4.5	6.5	
CHEROKEE TD (ISERIE)	2499	2001-04	1.8	3.5	5.0	

JENSEN GRAN BRETAGNA

PW	3860	1944-52	11.5	23.0	35.0	
INTERCEPTOR COUPE/CONV.	3993	1949-58	15.0	30.0	45.0	
5415-41 R5415	3993	1953-63	20.0	40.0	60.0	
CVB	596	1962-66	17.5	35.0	50.0	
INTERCEPTOR II ISERIE	6276	1966-76	19.0	38.0	62.0	
FF I/II ISERIE	6276	1967-72	22.5	45.0	65.0	
INTERCEPTOR IIS CONVERTIBILE	722	1974-76	20.0	40.0	60.0	
INTERCEPTOR SP	722	1977-72	18.0	36.0	54.0	
INTERCEPTOR S4	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	
SV8	4601	1998-02	10.0	20.0	30.0	
CVB COUPE	4601	2000-02	10.0	20.0	30.0	

JOWETT GRAN BRETAGNA

717	907	1921-36	3.5	7.0	10.0	
8	946	1937	4.0	8.0	12.0	
10	1166	1936-39	4.0	8.0	12.0	
JAYLUN PAW/PC/POPE	1486	1947-54	5.0	10.0	15.0	
JUPITER I/IIA	1486	1950-54	6.5	13.0	20.0	

KIA COREA DEL SUD

PRIDE (TUTTI I MODELLI)	1138	1991-95	0.3	0.5	0.8	
SPORTR (TUTTI I MODELLI)	1598	1993	0.3	0.5	0.8	
SPORTRAGE	1998	1993-95	0.5	1.0	1.5	
SPORTRAGE DIESEL	2184	1993-95	0.5	1.0	1.5	

LADA RUSSIA

NIVA	1568	1976-81	0.5	1.0	1.5	
NIVA	1568	1985-95	0.8	1.5	2.3	
NIVAMASTER	1568	1990	1.0	2.0	3.0	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
2107 BERLINA	1198	1690	1992-95	0.3	0.5	0.8
21045/2105 SW/NOVA SW	1198	1690	1992-95	0.3	0.5	0.8
SAMARA (TUTTI I MOD)	1108	1499	1992-95	0.3	0.5	0.8
110	1500	1995	0.2	0.5	0.7	

LAFER BRASILE

MP SPIDER	1584	1974-90	4.0	8.0	12.0	
-----------	------	---------	-----	-----	------	--

LAGONDA GRAN BRETAGNA

11.912/24	1420	1920-25	7.5	15.0	22.5	
2 LITRE	1954	1926-33	8.5	17.0	25.0	
3 LITRE (TUTTI I MOD)	2991	1929-33	12.5	25.0	38.0	
16/65	2400	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	
16/45	3619	1935-36	27.5	55.0	80.0	
16/6	4453	1938-39	25.0	50.0	75.0	
41/2 VIZ 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	

LAMBORGHINI ITALIA

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 MIRA	3929	1966-68	300.0	600.0	900.0	
P400 MIRA S	3929	1968-71	350.0	700.0	1000.0	
P400 MIRA SV	3929	1971-73	400.0	800.0	1200.0	
ESPAÑA	3929	1968-78	35.0	70.0	105.0	
ISLETO/ISLETO S	3929	1968-70	50.0	100.0	150.0	
JARAMA/JARAMA S	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	
SILHUETTE	2996	1977-79	35.0	70.0	105.0	
JALPA P350 GT	3485	1983-88	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/SVIRGIZ	5707	1991-00	32.5	65.0	100.0	
DIABLO/DIABLO VT ROADSTER	5707	1995-01	36.0	72.0	110.0	
DIABLO G/ESTR	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	6892	2002-04	50.0	100.0	150.0	
MURCIELAGO ROADSTER	6892	2004	65.0	130.0	200.0	

LANCHESTER GRAN BRETAGNA

40	678	1919-28	22.5	45.0	70.0	
21	3100	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	1203	1932-35	5.0	10.0	15.0	
18	2504	1933-34	9.0	18.0	27.0	
LIGHT 6	1378	1933-37	6.0	12.0	18.0	
E18	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	
14 LEDA	1948	1950-54	3.5	7.0	10.0	

LANCIA ITALIA

LAMBDA I SERIE TORPEDO	2120	1922-23	100.0	200.0	300.0	
LAMBDA II/III/IV/VIS TORPEDO	2120	1923-26	50.0	100.0	150.0	
LAMBDA MISERIE TORPEDO	2570	1927	50.0	100.0	150.0	
LAMBDA MIXX SERIE TORPEDO	2570	1928-31	50.0	100.0	150.0	
LAMBDA II/III SERIE BERLINA	3960	1928-32	60.0	120.0	180.0	
ASTURA I/II/III SERIE BERL	2604	1932-39	40.0	80.0	120.0	
ARTEANA 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	32.0	48.0	
APRILIA 1500	1485	1945-49	15.0	30.0	45.0	
ARDEA II SERIE BERLINA	903	1939-48	7.0	14.0	21.0	
ARDEA II SERIE	903	1948-49	6.0	12.0	18.0	

Modello	cm ³	Anni			Euro x 000
ARDEA I V SERIE	905	1949-53	5.0	10.0	15.0
AURELIA B10	1754	1950-52	10.0	20.0	30.0
AURELIA B15	1991	1952-53	11.0	22.0	33.0
AURELIA B21	1991	1951-52	11.0	22.0	33.0
AURELIA B22	1991	1952-53	11.5	23.0	35.0
AURELIA II SERIE B12	2266	1954-57	12.5	25.0	35.0
AURELIA BSQ/BS1	1754	1950-51	17.5	35.0	50.0
AURELIA BSQ/BS3	1991	1952-54	17.5	35.0	50.0
AURELIA BSQ/BS6	2266	1955-57	17.5	35.0	50.0
AURELIA B20 GT	1991	1951-52	32.5	65.0	100.0
AURELIA B20 GT 2500	2451	1953-55	30.0	60.0	90.0
AURELIA B20 GT 2500	2451	1956-57	35.0	70.0	100.0
AURELIA B20 GT 2500	2451	1957-58	27.5	55.0	80.0
AURELIA B24 SPIDER (AMERICA)	2451	1955	200.0	400.0	600.0
AURELIA B24 CONVERTIBILE	2451	1956-58	150.0	300.0	450.0
APPIA C101 SERIE	1090	1953-56	4.0	8.0	12.0
APPIA C101 SERIE	1090	1956-59	4.0	8.0	12.0
APPIA II SERIE COUPE PININFARINA	1090	1957-59	6.0	12.0	18.0
APPIA II SERIE CONVERTIBILE VIGNALE	1090	1957-59	6.0	12.0	18.0
APPIA II SERIE GTZ/GTE ZAGATO	1090	1957-59	25.0	50.0	75.0
APPIA II SERIE	1090	1959-63	3.0	6.0	9.0
APPIA II SERIE LUSSELLI VIGNALE	1090	1959-62	4.0	8.0	12.0
APPIA II SERIE GARDINETTA VIOTTI	1090	1960-63	3.5	7.0	10.0
APPIA II SERIE COUPE PININFARINA	1090	1959-63	5.0	10.0	15.0
APPIA II SERIE CONVERTIBILE VIGNALE	1090	1959-63	5.0	10.0	15.0
APPIA II SERIE GTE/SPORT ZAGATO	1090	1959-62	25.0	50.0	75.0
FLAMINIA BERLINA	2458	1957-63	7.5	15.0	22.5
FLAMINIA COUPE PININFARINA	2458	1959-63	8.5	17.0	25.0
FLAMINIA GT TOURING	2458	1958-63	15.0	30.0	45.0
FLAMINIA GT CONV. TOURING	2458	1960-63	20.0	40.0	60.0
FLAMINIA SPORT ZAGATO	2458	1958-63	40.0	80.0	120.0
FLAMINIA BERLINA 28	2775	1963-70	7.5	15.0	22.5
FLAMINIA COUPE PININFARINA 28	2775	1963-67	9.0	18.0	27.0
FLAMINIA GT TOURING 28	2775	1963-65	16.0	32.0	48.0
FLAMINIA GT TOURING 2.8 2-2	2775	1963-65	12.5	25.0	38.0
FLAMINIA CONV. TOURING 2.8 2-2	2775	1963-64	21.5	43.0	65.0
FLAMINIA SPORT ZAGATO 28	2775	1963-64	42.5	85.0	130.0
FLAMINIA SUPER SPORT ZAGATO	2775	1964-67	42.5	85.0	130.0
FLAVIA BERLINA	1500	1960-67	3.0	6.0	9.0
FLAVIA COUPE PININFARINA	1500	1962-64	4.5	9.0	13.5
FLAVIA CONVERTIBILE VIGNALE	1500	1962-64	6.0	12.0	18.0
FLAVIA SPORT	1500	1962-64	15.0	30.0	45.0
FLAVIA 1.8	1800	1963-67	3.0	6.0	9.0
FLAVIA 1.8 INIEZIONE	1800	1965-67	3.3	6.5	10.0
FLAVIA COUPE PININFARINA 1.8	1800	1963-68	5.0	10.0	15.0
FLAVIA COUPE PININFARINA 1.8 INIEZ.	1800	1965-68	5.5	11.0	16.5
FLAVIA CONV. VIGNALE 1.8	1800	1963-67	6.0	12.0	18.0
FLAVIA CONV. VIGNALE 1.8 INIEZ.	1800	1965-67	6.5	13.0	20.0
FLAVIA SPORT ZAGATO 1.8	1800	1963-67	15.0	30.0	45.0
FLAVIA SPORT ZAGATO 1.8 INIEZ.	1800	1965-67	15.0	30.0	45.0
FLAVIA II SERIE	1488	1967-70	2.5	5.0	7.5
FLAVIA II SERIE 1800	1800	1967-70	2.8	5.5	8.0
FLAVIA II SERIE 1800 INIEZ.	1800	1967-70	2.8	5.5	8.0
FLAVIA 2000/2000 INIEZ.	1991	1969-71	2.8	5.5	8.0
FLAVIA 2000 LX/2000 LX INIEZ.	1991	1969-71	3.0	6.0	9.0
FLAVIA COUPE 2.000	1991	1969-71	4.5	9.0	13.5
FLAVIA COUPE 2000 INIEZIONE	1991	1970-71	4.8	9.5	14.0
2000 IE BERLINA	1991	1971-75	2.0	4.0	6.0
2000 IE BERLINA	1991	1972-75	2.5	5.0	7.5
2000 COUPE	1991	1971-74	5.0	10.0	15.0
2000 COUPE HF	1991	1971-74	6.0	12.0	18.0
FUJABERLINA	1091	1963-64	2.0	4.0	6.0
FUJIAZC	1091	1964-69	2.0	4.0	6.0
FUJIA GT	1216	1967	2.3	4.5	7.0
FUJIA GT	1231	1967-69	2.3	4.5	7.0
FUJIA VIGTE	1298	1968-69	2.5	5.0	7.5
FUJIA BERLINA 13 (4M/5M)	1298	1969-72	2.0	4.0	6.0
FUJIA COUPE	1216	1965-67	4.5	9.0	13.5
FUJIA COUPE	1231	1967-70	4.0	8.0	12.0
FUJIA COUPE HF	1216	1966-67	9.0	18.0	27.0
FUJIA COUPE RALLYE 13	1298	1967-69	3.8	7.5	11.0
FUJIA COUPE RALLYE 13 S	1298	1968-69	4.0	8.0	12.0
FUJIA COUPE 13 RALLYE HF	1298	1967-70	9.0	18.0	27.0
FUJIA SPORT ZAGATO	1216	1965-67	9.0	18.0	27.0
FUJIA SPORT 13 ZAGATO	1298	1967-69	7.5	15.0	22.0
FUJIA SPORT 13 S ZAGATO	1298	1968-72	7.5	15.0	22.0
FUJIA C. RALLYE 16 HF (FANALONA)	1584	1968-70	16.0	32.0	48.0
FUJIA COUPE 16 HF LUSO	1584	1970-72	9.0	18.0	27.0
FUJIA COUPE 1600 ZAGATO	1584	1971-72	10.0	20.0	30.0
FUJIA COUPE II SERIE	1298	1970-73	3.5	7.0	10.0
FUJIA COUPE 3	1298	1973-76	3.0	6.0	9.0
FUJIA COUPE MONTECARLO	1298	1972-76	3.5	7.0	10.0
FUJIA COUPE SAFARI	1298	1974-76	3.5	7.0	10.0
BETA 137/147/181 SERIE	1297/1756	1972-75	1.0	2.0	3.0
BETA 137/162/2011 SERIE	1297/1995	1975-79	0.8	1.5	2.3
BETA 16/20/11 SERIE	1585/1995	1979-82	0.8	1.5	2.3
BETA COUPE 1.6/1.8 SERIE	1592/1756	1973-75	1.8	3.5	5.0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
BEA COUPE 1.3i/4/20i/11i S	1297	1995-1997	1975-81	1.5	30	4.5
BEA COUPE 1.3i/4/20i/11i S	1366	1995-1997	1981-84	1.8	35	5.0
BEA COUPE 2.0 VOLUMEX	1995	1983-84	2.5	50	7.5	
BEA HPE 16/18i SERIE	1592	1975	1.8	35	5.0	
BEA HPE 16/20i/11i SERIE	1585	1995-1997	1975-81	1.5	30	4.5
BEA HPE EXECUTIVE 16/20i/11i	1585	1995-1997	1981-84	1.8	35	5.0
BEA HPE EXECUTIVE 20 VOLUMEX	1995	1983-84	2.5	50	7.5	
BEA SPIDER 16/18/20i/11i S	1585	1995-1997	1974-82	3.5	70	10.0
BEA MONTECARLO SPIDER COUPE	1995	1975-79	4.5	90	13.5	
MONTECARLO SPIDER COUPE	1995	1980-84	5.0	100	15.0	
BEA TREVI 1.6	1585	1980-84	0.5	10	1.5	
BEA TREVI 2.0/20i/11i	1995	1980-84	0.5	10	1.5	
BEA TREVI 2.0 VOLUMEX	1995	1982-84	1.3	25	4.0	
STRATOS HF	2418	1973-78	100.0	2000	300.0	
DELIA (TUTTI I MODELLI)	1301	1979-92	0.5	10	1.5	
DELIA GT 1600i GTiE	1585	1982-93	1.0	20	3.0	
DELIA HF TURBO	1585	1983-86	2.0	40	6.0	
DELIA HF TURBO LE	1585	1986-93	2.3	45	6.5	
DELIA HF 4WD	1995	1986-87	4.0	80	12.0	
DELIA HF INTEGRALE	1995	1987-89	6.0	120	18.0	
DELIA HF INTEGRALE 16V	1995	1989-91	9.0	180	27.0	
DELIA HF INT. 16V EVOLUZIONE	1995	1991-95	12.5	250	35.0	
DELIA S4	1759	1985-87	50.0	1000	150.0	
DELIA TURBO DS	1929	1986-91	0.5	10	1.5	
GAMMA 2000/2500i SERIE	1999	2484	1976-79	1.5	30	4.5
GAMMA 2000i SERIE	1999	1980-84	1.8	35	5.0	
GAMMA 2500/2500i SERIE	2418	1980-84	2.0	40	6.0	
GAMMA 2000 COUPE SERIE	1999	1976-79	2.5	50	7.5	
GAMMA 2500 COUPE SERIE	2418	1976-79	2.8	55	8.0	
GAMMA 2000 COUPE iSERIE	1999	1980-84	3.0	60	9.0	
GAMMA 2500i COUPE iSERIE	2418	1980-84	3.3	65	10.0	
OSTRALLY	1995	1982-84	75.0	1500	220.0	
PRISMA (TUTTI I MODELLI)	1302	1585	1982-89	0.5	10	1.5
PRISMA 4WD INTEGRALE	1995	1987-89	0.8	15	2.3	
PRISMA DIESEL TURBO DIESEL	1929	1984-89	0.5	10	1.5	
THEMALE	1995	1984-88	1.3	25	3.5	
THEMA 2.0iE TURBO	1995	1984-88	2.3	45	6.5	
THEMA V6	2849	1984-88	2.0	40	6.0	
THEMA TURBO DS	2445	1984-88	1.3	25	3.5	
THEMA V6 LIMOUSINE	2849	1987-89	5.0	100	15.0	
THEMA B32	2927	1986-87	6.0	120	18.0	
THEMA 2.0iE TURBO SW	1995	1986-88	2.3	45	6.5	
THEMALE 16V iSERIE	2445	1986-88	1.3	25	3.5	
THEMA 2.0iE 16V TURBO iSERIE	1995	1988-92	2.0	40	6.0	
THEMA V6 iSERIE	2849	1988-92	1.8	35	5.0	
THEMA TURBO DS iSERIE	2500	1988-92	1.3	25	3.5	
THEMA B32 iSERIE	2927	1988-92	6.0	120	18.0	
THEMALE 16V SW iSERIE	1995	1988-92	1.3	25	3.5	
THEMA 2.0iE 16V TURBO SW iS	1995	1988-92	2.3	45	6.5	
THEMA TURBO DS SW iSERIE	2500	1988-92	1.3	25	3.5	
THEMA 2.0iE 16V iS iSERIE	1995	1992-94	1.0	20	3.0	
THEMA 2.0iE 16V TURBO iS iSERIE	1995	1992-94	2.0	40	6.0	
THEMA 3.0 V6 iSERIE	2959	1992-94	2.0	40	6.0	
THEMA TURBO DS iS iSERIE	2500	1992-94	1.3	25	3.5	
THEMA 2.0iE 16V SW iS iSERIE	1995	1992-94	1.3	25	3.5	
THEMA 2.0iE 16V TURBO SW iS	1995	1992-94	2.3	45	6.5	
THEMA 3.0 V6 iS iSERIE SW	2959	1992-94	2.3	45	6.5	
THEMA TURBO DS SW iS iSERIE	2500	1992-94	1.3	25	3.5	
DEORA (TUTTI I MODELLI)	1581	1995	1989-95	0.5	10	1.5
DEORA SW (TUTTI I MODELLI)	1581	1995	1994-95	0.7	15	2.2
DEORA SW INTEGRALE	1995	1994-95	1.0	20	3.0	
DEORA TURBO DS	1929	1989-95	0.5	10	1.5	
DEORA SW TURBO DS	1929	1994-95	0.7	15	2.2	
DEORA 2.0iE TURBO HF	1995	1992-94	1.0	20	3.0	
DEORA 2.0iE TURBO INTEGRALE HF	1995	1992-94	1.0	20	3.0	
K20 20V/24V	1998	2446	1994-95	0.5	10	1.5
K20 TURBO 16V	1995	1994-95	0.8	15	2.3	
K24 TD	2387	1994-95	0.5	10	1.5	
K20 20V TURBO	1998	1998-01	0.8	15	2.3	
K3.0 V6 24V	2959	1994-01	0.8	15	2.3	
K3.0 V6 24V SW	2959	1996-01	0.8	15	2.3	
K COUPE 2.0 20V TURBO	1998	1998-01	1.0	20	3.0	
K COUPE 3.0 V6 24V	2959	1996-01	1.0	20	3.0	
K COUPE 2.0 16V TURBO	1995	1996-98	0.8	15	2.3	
K COUPE 2.4 20V	2446	1996-01	0.8	15	2.3	
THE SCS 2.0 TURBO 20V	1998	2001-04	1.3	25	3.5	
THE SCS 2.4 20V	2446	2001-04	1.0	20	3.0	
THE SCS 3.0 V6	2959	2001-04	1.5	30	4.5	
THE SCS 3.2 V6	3179	2003-04	1.8	35	5.0	
DELIA 16/18 (iSERIE)	1581	1975	1993-95	0.5	10	1.5
DELIA 2.0 16V (iSERIE)	1995	1993-95	0.8	15	2.3	
DELIA 2.0 TURBO 16V HF (iS)	1995	1993-94	1.0	20	3.0	
DELIA HPE 2.0 16V TURBO	1995	1995-99	1.0	20	3.0	
DELIA 19 TD	1929	1994-95	0.5	10	1.5	
220 TURBO	1998	1994-95	0.8	15	2.3	
PHEDRA 29 V6	2946	2002-04	1.3	25	3.5	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
LAND ROVER GRAN BRETAGNA						
80 (SERIE 1)	1595	1997	1948-54	10.0	200	30.0
86 (SERIE 1)	1997	1954-56	7.5	150	22.5	
88 (SERIE 1)	1997	1957-58	6.0	120	18.0	
88 D (SERIE 1)	2052	1957-58	5.0	100	15.0	
107 (SERIE 1)	1997	1955-58	6.0	120	18.0	
109 (SERIE 1)	1997	1957-58	5.5	110	16.5	
109 D (SERIE 1)	2052	1957-58	4.5	90	13.5	
88 (SERIE 2)	2286	1958-61	4.0	80	12.0	
88 D (SERIE 2)	2052	1958-61	3.5	70	10.0	
109 (SERIE 2)	2286	1958-61	4.0	80	12.0	
109 D (SERIE 2)	2052	1958-61	3.5	70	10.0	
88 (SERIE 2A)	2286	1962-71	3.3	65	10.0	
88 D (SERIE 2A)	2052	1962-71	2.8	55	8.0	
109 (SERIE 2A)	2286	1962-71	3.3	65	10.0	
109 D (SERIE 2A)	2052	1962-71	2.8	55	8.0	
88 HALF TON	2286	1968-78	4.0	80	12.0	
88 HALF TON	2286	1979-84	4.0	80	12.0	
101 TON FWC	3528	1975-78	3.5	70	10.0	
109 FWC	2286	1963-66	3.5	70	10.0	
110 FWC	2286	1967-72	3.5	70	10.0	
88 (SERIE 3)	2286	1972-84	2.8	55	8.0	
88 D (SERIE 3)	2286	1972-84	2.3	45	7.0	
109 (SERIE 3)	2286	1972-85	2.8	55	8.0	
109 D (SERIE 3)	2286	1972-85	2.3	45	7.0	
109 V8	3528	1979-85	3.8	75	11.0	
90	2286	1984-89	2.5	50	7.5	
90 D	2494	1985-90	3.0	60	9.0	
90 TD	2495	1986-89	3.5	70	10.0	
110	2286	1983-88	2.5	50	7.5	
110 D	2286	1984-90	3.0	60	9.0	
110 TD	2494	1986-89	3.5	70	10.0	
DEFENDER 90	3528	1990-02	4.0	80	12.0	
DEFENDER 90 TD	2494	1990-04	3.5	70	10.0	
DEFENDER 110	3528	1990-02	4.0	80	12.0	
DEFENDER 110 TD	2494	1990-04	3.5	70	10.0	
DISCOVERY 2.5 TD (iS)	2495	1989-98	1.5	30	4.5	
DISCOVERY 2.5 TD (iS) V8	2496	1998-04	2.0	40	6.0	
DISCOVERY 3.9 V8 (iS)	3947	1998-04	2.0	40	6.0	
DISCOVERY 3.9 V8 (iS)	4594	2004	3.0	60	9.0	
DISCOVERY 3.2 TD V6	2720	2004	2.5	50	7.5	
RANGE ROVER	3528	1970-76	3.5	70	10.0	
RANGE ROVER	3528	1976-85	2.5	50	7.5	
RANGE ROVER 4P	3528	1981-88	2.5	50	7.5	
RANGE ROVER TD	2393	1986-88	2.0	40	6.0	
RANGE ROVER 4P	3947	1989-96	3.0	60	9.0	
RANGE ROVER TD	2495	1989-94	2.0	40	6.0	
RANGE ROVER 4P iS	3947	1994-01	2.5	50	7.5	
RANGE ROVER 2.5 TD iS	2497	1994-01	1.5	30	4.5	
RANGE ROVER 4.4 V8 (iS)	4398	2002-04	3.5	70	10.0	
RANGE ROVER 2.9 TD (iS)	2926	2002-04	2.3	45	6.5	
FREELANDER SOFTBACK	1795	2497	1997-04	1.0	20	3.0
FREELANDER WAGON	1795	2497	1997-04	1.3	25	3.5
FREELANDER SOFTBACK TD	1950	1994	1.3	25	3.5	
FREELANDER WAGON TD	1950	1994	1.8	35	5.0	
LEXUS GIAPPONE						
GS300/GS430	2997	4293	2000-04	1.5	30	4.5
LS430	4293	2000-04	1.5	30	4.5	
SC430	4293	2001-04	3.5	70	10.0	
RX300/RX30	2994	3302	2001-04	2.0	40	6.0
LLOYD GERMANIA						
LP600	596	1955-61	1.8	35	5.0	
ALEXANDER	596	1957-61	1.8	35	5.0	
ARABELLA	897	1959-63	2.0	40	6.0	
LOTUS GRAN BRETAGNA						
SEVEN iS (MOT AUS IN FORD)	948	1172	1957-62	15.0	300	45.0
SEVEN II SERIE	1498	1962-65	13.5	270	40.0	
SEVEN III SERIE	1558	1965-67	12.5	250	37.0	
SEVEN	1599	1971-75	13.0	260	40.0	
ELITE	1216	1957-64	17.5	350	50.0	
ELAN COUPE	1558	1962-75	12.5	250	38.0	
ELAN SPIDER	1558	1962-75	14.0	280	42.0	
ELAN 2130S COUPE	1558	1971-74	11.0	220	33.0	
EUROPA	1563	1971-75	10.0	200	30.0	
ESPRIT iS/2S/3S TURBO	1975	2174	1975-87	11.0	220	33.0
ESPRIT iS/2S TURBO	2174	1988-93	10.0	200	30.0	
ESPRIT S4/S4S	2194	1993-96	14.0	280	42.0	
ESPRIT GT 320	1994	1996-99	15.0	300	45.0	
ESPRIT V8 (TUTTI I MODELLI)	3506	1996-04	17.5	350	50.0	
ELAT iS/EXCEL	1975	2174	1976-92	5.0	100	15.0
ELITE	1975	2174	1976-83	5.0	100	15.0
ELAN 16i	1588	1969-92	5.0	100	15.0	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
SHAMAL	3217	1991-96	16.5	330	49.5	
RACING	1996	1991-93	6.5	130	20.0	
GHBUL	1996/2790	1992-95	4.3	100	12.5	
GHBULGT	1996	1995-98	5.5	110	16.5	
GHBULCUP	1996	1996-97	15.0	300	45.0	
QUATTROPORTE IV (V6)	1996/2790	1994-98	2.3	45	7.0	
QUATTROPORTE IV (V8)	3217	1996-98	4.0	80	12.0	
QUATTROPORTE IV V6 EVOLUZIONE	2790	1998-01	3.0	60	9.0	
QUATTROPORTE IV V8 EVOLUZIONE	3217	1998-01	5.0	100	15.0	
3200GT/1GTA	3217	1998-02	9.0	180	27.0	
3200GT ASSETTO CORSA	3217	2001-02	12.5	250	37.5	
SPIDERGT	4236	2001-04	13.0	260	40.0	
SPIDERGT CAMBIO CORSA	4236	2001-04	14.0	280	42.0	
COUPE	4236	2002-04	11.0	220	33.0	
COUPE CAMBIO CORSA	4236	2002-04	12.0	240	36.0	
QUATTROPORTE	4244	2003-04	10.0	200	30.0	
MC 125 STRADALE	5998	2004	350.0	7000	1.050.0	

MATRA FRANCIA

DJET 5	1108	1965-69	4.0	80	12.0	
DJET 6	1255	1966-68	4.5	90	13.5	
M530LX/SX	1699	1967-73	3.8	75	11.0	
BAGHERA	1294	1973-80	2.5	50	7.5	
BAGHERA S	1294/1442	1975-80	2.8	55	8.0	
BAGHERA X	1442	1978-80	3.3	65	10.0	
RANCH (TUTTI I MODELLI)	1442	1977-84	1.5	30	4.5	
MURENA 1600	1592	1980-84	1.8	35	5.0	
MURENA 2200	2155	1980-84	2.3	45	6.5	

MAYBACH GERMANIA

57	5513	2002-04	40.0	800	120.0	
62	5513	2002-04	50.0	1000	150.0	

MAZDA GIAPPONE

R12 (WANKEL 573X2)	1146	1971-73	1.5	30	4.5	
R17 COUPE (WANKEL 573X2)	1146	1977-85	2.5	50	7.5	
R17 COUPE (WANKEL 654X2)	1308	1985-90	3.0	60	9.0	
R17 COUPE (WANKEL 654X2)	1308	1990-92	4.0	80	12.0	
R17 COUPE (WANKEL 654X2)	1308	1992-97	6.0	120	18.0	
R17 COUPE (WANKEL 654X2)	1308	1999-02	7.0	140	21.0	
R17 TURBO CABRIO (WANKEL 654X2)	1308	1987-89	4.5	90	13.5	
R17 CABRIOLET (WANKEL 654X2)	1308	1990-92	4.5	90	13.5	
626 (TUTTI I MODELLI)	1587/2184	1984-86	0.5	10	1.5	
626 II SERIE (TUTTI I MOD.)	1597/2184	1987-92	0.5	10	1.5	
325 TURBO 16V 4WD	1840	1990-94	1.0	20	3.0	
MK5 (MATA)	1597/1889	1990-97	2.5	50	7.5	
MK5 (MATA) II SERIE	1597/1991	1997-04	3.0	60	9.0	
MX1	1324/1498	1990-95	0.5	10	1.5	
MK3	1598/1845	1991-95	0.8	15	2.3	
R18 (WANKEL 654X2)	1308	2002-04	5.0	100	15.0	
VEDOS 6	1995	1993-95	0.5	10	1.5	
323 LANTIS	1524/1995	1994-95	0.5	10	1.5	

MC LAREN GRAN BRETAGNA

F1	6064	1993-98	100.0	2000	300.0	
----	------	---------	-------	------	-------	--

MERCEDES GERMANIA

STOPPEDO	6789	1926-30	500.0	1.000	1.500.0	
SS TORPEDO	7065	1928-34	750.0	1.500	2.250.0	
SSK TORPEDO	7065	1929-33	1.750.0	3.500	5.250.0	
SSK TORPEDO	7065	1930-34	2.500.0	5.000	7.500.0	
STUTTGART TORPEDO	1988/2581	1929-36	15.0	300	45.0	
MANHHEIMERLINA	3663	1929-34	17.5	350	55.0	
NURBURG BERLINA	4622/4918	1928-39	22.5	450	70.0	
770 GROSSER LIMOUSINE	7665	1930-43	40.0	800	1.200.0	
170/2008 BERLINA	1692/1949	1931-36	15.0	300	45.0	
170/200 CABRIOLET	1692/1949	1931-36	27.5	550	80.0	
170V BERLINA	1697	1936-44	11.5	230	35.0	
230 LIMOUSINE	2862	1953-57	17.5	350	55.0	
230 BERLINA	2229	1957-61	10.0	200	30.0	
500K CABRIOLET	5019	1954-56	750.0	1.500	2.250.0	
540K CABRIOLET	5401	1956-59	2.000.0	4.000	6.000.0	
540K SPECIAL ROADSTER	5401	1956-59	3.000.0	6.000	9.000.0	
170 V	1697	1947-53	10.0	200	30.0	
170 D DIESEL	1767	1949-53	7.5	150	22.5	
170 S/SV	1767	1949-55	9.0	180	27.0	
170 D DIESEL	1767	1949-53	6.5	130	20.0	
180	1767/1897	1953-62	3.5	70	10.0	
180 D/190 D	1767/1897	1953-61	3.0	60	9.0	
180	1897	1955-61	3.5	70	10.0	
190 C	1897	1961-65	3.0	60	9.0	
190 D/200 D	1998	1961-68	2.3	45	6.5	
200	1998	1965-68	2.5	50	7.5	
220	2195	1951-55	6.5	130	20.0	
220	2195	1959-65	4.5	90	13.5	
219	2195	1956-59	5.0	100	15.0	
220S	2195	1956-59	7.0	140	21.0	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
220S	2195	1959-65	4.8	95	14.0	
220S COUPE	2195	1956-59	17.5	350	50.0	
220S CABRIOLET	2195	1956-59	22.5	450	70.0	
220 SE	2195	1959-65	5.0	100	15.0	
220 SE COUPE	2195	1958-60	20.0	400	60.0	
220 SE CABRIOLET	2195	1958-60	25.0	500	75.0	
300 A/B/C	2996	1951-57	25.0	500	75.0	
300 D	2996	1957-62	17.5	350	55.0	
300 A/B/C/D CABRIOLET	2996	1951-62	50.0	1000	150.0	
300 S/S/C COUPE	2996	1952-57	50.0	1000	150.0	
300 S/S/C CABRIOLET	2996	1952-57	60.0	1200	180.0	
300 S/A/A/D/GABRIANO	2996	1954-56	300.0	6000	900.0	
300 SL ROADSTER	2996	1957-63	200.0	4000	600.0	
190 SL	1897	1955-63	25.0	500	75.0	
600 LIMOUSINE	6330	1963-81	35.0	700	100.0	
600 PULLMAN 4/6 PORTE	6330	1963-81	45.0	900	130.0	
600 LANDAULET	6330	1963-81	75.0	1500	220.0	
230 S	2292	1965-68	3.0	60	9.0	
230 S	2292	1965-68	3.8	75	11.0	
300 SE	2996	1961-65	7.5	150	22.5	
300 SEL	2996	1962-65	7.5	150	22.5	
250 S/250 SE BERLINA	2496	1965-69	3.5	70	10.0	
280 S/280 SE BERLINA	2778	1968-72	3.8	75	11.0	
280 SEL	2778	1968-72	4.0	80	12.0	
280 SEL SEL 3.5/3.0 SEL 3.5	3499	1970-72	5.0	100	15.0	
300 SEL 2.8 BERLINA	2778	1968-69	6.0	120	18.0	
300 SEL	2996	1965-67	6.0	120	18.0	
300 SEL 3.0 BERLINA	6330	1968-72	12.5	250	35.0	
300 SEL 4.5 AMERICA	4510	1969-71	9.0	180	27.0	
220 SE/250 SE COUPE	2195/2496	1961-67	15.0	300	45.0	
220 SE/250 SE CABRIOLET	2195/2496	1961-67	25.0	500	75.0	
300 SE COUPE	2996	1962-65	15.0	300	45.0	
300 SE CABRIOLET	2996	1962-65	25.0	500	75.0	
280 SE 3.5 COUPE	3499	1969-71	20.0	400	60.0	
280 SE 3.5 CABRIOLET	3499	1969-71	30.0	600	90.0	
230 SL 4-PACODA	2306	1963-66	19.0	380	57.0	
250 SL 4-PACODA	2496	1966-68	17.5	350	50.0	
280 SL 4-PACODA	2778	1968-71	20.0	400	60.0	
200/220 (W115)	1998/2197	1968-73	1.8	35	5.0	
230-4/250 (W114)	2292/2496	1968-73	2.0	40	6.0	
200 D/220 D (W115)	1998/2197	1968-76	1.0	20	3.0	
220 D LANG (W115)	2197	1968-73	1.0	20	3.0	
250 C/250 CE (W114)	2496	1968-73	3.0	60	9.0	
190/190 D/190 E 2.3 (W201)	1797/2299	1982-93	0.8	15	2.3	
190 D/250 D 2.5 TURBO (W201)	1997/2497	1983-93	0.5	10	1.5	
190 E 2.3 16 (W201)	2299	1983-89	2.8	55	8.0	
190 E 2.5 16 (W201)	2498	1989-93	3.5	70	10.0	
190 E 2.5 16 EVOLUZIONE II (W201)	2498	1990-91	12.5	250	35.0	
190 E 2.6 (W201)	2599	1985-93	1.0	20	3.0	
200/220/230 (W115)/250 (W114)	1998/2496	1973-76	1.5	30	4.5	
280/280 E (W114)	2746	1972-76	2.3	45	6.5	
240 D/240 D 3.0 (W115)	2404/3005	1973-76	1.0	20	3.0	
240 D LANG (W115)	2404	1973-76	1.0	20	3.0	
280 C (W114)	2746	1972-77	3.3	65	10.0	
280 E (W114)	2746	1972-77	3.5	70	10.0	
200/220/230/250 (W115)	1997/2525	1976-79	0.8	15	2.3	
200/220 E/250 (W115)	1997/2525	1980-84	1.0	20	3.0	
280/280 E (W115)	2746	1976-84	1.5	30	4.5	
200 D/220 D/240 D (W115)	1998/2404	1976-85	0.5	10	1.5	
240 D LANG (W115)	2404	1977-85	0.5	10	1.5	
300 C/300 D (W115)	2998/3005	1976-85	0.8	15	2.3	
230 C/230 CE (W115)	2299	1977-84	2.3	45	6.5	
280 C/280 CE (W115)	2746	1977-84	2.8	55	8.0	
200 T/250 T/280 T E (W115)	1997/2746	1977-84	1.3	25	3.5	
240 T (W115)	2404	1977-85	0.5	10	1.5	
300 T/300 T TURBO (W115)	2998	1977-85	0.8	15	2.3	
230 C/280 T TELONATO	2299	1979-82	2.0	40	6.0	
230 C/280 T SW	2299	1979-82	2.3	45	6.5	
230 C/280 T SW	2299	1979-82	2.0	40	6.0	
230 C/280 T TELONATO	2299	1982-89	2.3	45	6.5	
230 C/280 T SW	2299	1982-89	2.5	50	7.5	
230 C/280 T SW	2299	1982-89	2.3	45	6.5	
280 C/280 T TELONATO	2746	1979-89	2.5	50	7.5	
280 C/280 T SW	2746	1979-89	3.0	60	9.0	
280 C/280 T SW	2746	1979-89	3.0	60	9.0	
240 C/280 T TELONATO	2399	1979-88	2.0	40	6.0	
240 C/280 T SW	2399	1979-88	2.3	45	6.5	
240 C/280 T SW	2399	1979-88	2.0	40	6.0	
300 C/280 T TELONATO	2998	1979-94	2.0	40	6.0	
300 C/280 T SW	2998	1979-94	2.3	45	6.5	
300 C/280 T SW	2998	1979-94	2.0	40	6.0	
200/200 E/230 E/260 E (W124)	1997/2599	1984-93	0.8	15	2.3	
E 200/E 220 (W124)	1998/2199	1993-95	0.8	15	2.3	
280 E 4 MATIC (W124)	2599	1987-93	1.0	20	3.0	
E 280 (W124)	2599	1993-95	1.0	20	3.0	
200 D/250 D/250 D TURBO (W124)	1997/2497	1985-95	0.5	10	1.5	
280/280 E 280 LIMOUSINE (W124)	2599/2799	1989-95	2.0	40	6.0	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
---------	-----------------	------	------------	--	--	--

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
300 SL / 24 SL 300 24 (R129)	2960	1989-93	5,0	100	15,0	
SL 320 SL 320 24 (R129)	3199	1993-98	6,5	130	20,0	
SL 320 V6 (R129)	3199	1998-01	7,5	150	22,5	
500 SL (R129)	4973	1989-98	7,0	140	21,0	
SL 500 V8 (R129)	4966	1998-01	8,0	160	24,0	
600 SL / SL 600 (R129)	5987	1992-01	8,5	170	25,0	
60 AMG (R129)	5956	1997-00	10,0	200	30,0	
300 GE CORRO TELONATO SW	2960	1990-94	3,5	7,0	10,0	
300 GE LINGO SW	2960	1990-94	4,0	8,0	12,0	
320 GE CORRO TELONATO SW	3199	1993-04	4,0	8,0	12,0	
320 GE LINGO SW	3199	1993-04	4,5	9,0	13,5	
350 G63 300 TD CORRO TEL SW	3449	1991-97	3,0	6,0	9,0	
350 G63 300 TD LINGO SW	3449	1991-97	3,5	7,0	10,0	
G500 V8	4973	1995-94	5,5	110	16,5	
636 AMG	3606	1995-97	5,5	110	16,5	
C180 (200) 220 (W202)	1999-2199	1993-95	0,8	1,5	2,3	
C200 (220) 200 D (W202)	1997-2497	1993-95	0,5	1,0	1,5	
C240 V6 (W202)	2398	1997-00	1,0	2,0	3,0	
C280 (W202)	2799	1995-97	1,3	2,5	3,5	
C280 V6 (W202)	2799	1997-00	1,3	2,5	3,5	
C230 COMPRESSOR (W202)	2250	1995-98	1,3	2,5	3,5	
C36 AMG (W202)	3606	1994-97	4,0	8,0	12,0	
C43 AMG (W202)	4266	1997-00	4,0	8,0	12,0	
C230 T COMPRESSOR (W202)	2250-2295	1996-00	1,5	3,0	4,5	
C240 T V6 (W202)	2398	1997-00	1,5	3,0	4,5	
C280 T (W202)	2799	1996-97	1,5	3,0	4,5	
C280 T V6 (W202)	2799	1997-00	1,5	3,0	4,5	
C43 T AMG (W202)	4266	1997-00	4,3	8,5	12,0	
E 320 (W210)	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 (W210)	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 320 V6 (W210)	2799-3199	1997-01	1,5	3,0	4,5	
E 280 320 V6 4 MATIC (W210)	2799-3199	1997-01	1,8	3,5	5,0	
E 50 AMG (W210)	4973	1995-97	4,0	8,0	12,0	
E 55 AMG (W210)	5439	1997-01	5,0	10,0	15,0	
E 220 CDI 290 TD 300 D (W210)	2155-2996	1995	1,0	2,0	3,0	
E 320 T (W210)	3199	1996-97	1,5	3,0	4,5	
E 280 T V6 320 T V6 (W210)	2799-3199	1997-01	2,0	4,0	6,0	
E 320 T 4 MATIC (W210)	3199	1997-01	2,3	4,5	6,5	
E 420 T (W210)	4196	1996-97	2,3	4,5	6,5	
E 450 T V8 (W210)	4266	1997-01	2,5	5,0	7,5	
CLK 200 (200) 230 K (C200)	1998-2295	1997-01	2,0	4,0	6,0	
CLK 320 (C200)	3199	1997-01	2,5	5,0	7,5	
CLK 430 (C200)	4266	1997-01	3,0	6,0	9,0	
CLK 200 (200) 230 K CABRIO (A200)	1998-2295	1998-01	3,5	7,0	10,0	
CLK 320 V6 CABRIO (A200)	3199	1998-01	4,0	8,0	12,0	
CLK 55 AMG (C200)	5439	1999-01	5,5	11,0	16,5	
SLK 200 (200) 230 K	1998-2295	1996-03	3,0	6,0	9,0	
SLK 320 V6	3199	2000-03	4,0	8,0	12,0	
SLK 32 AMG	3199	2001-03	5,0	10,0	15,0	
ML 230	2295	1997-01	2,0	4,0	6,0	
ML 270 CDI	2688	2000-04	2,0	4,0	6,0	
ML 320 350	3199-3724	1997-04	2,5	5,0	7,5	
ML 400 CDI	2001	2001-04	2,5	5,0	7,5	
ML 430	4266	1997-01	3,0	6,0	9,0	
ML 500	5439	2001-04	3,5	7,0	10,0	
ML 55 AMG	5439	2000-04	5,0	10,0	15,0	
S280 (S200) (W220)	2799-3199	1998-03	1,5	3,0	4,5	
S350 (S300) (W220)	4266-4966	1998-04	2,0	4,0	6,0	
S600 (W220)	5786	1999-04	2,5	5,0	7,5	
S320 CDI (W220)	3722	1999-04	1,5	3,0	4,5	
S400 CDI (W220)	3996	2000-04	1,5	3,0	4,5	
S55 KAMG (W220)	5439	2002-04	7,0	14,0	21,0	
S65 KAMG (W220)	5980	2003-04	7,5	15,0	22,5	
CLK GTR	6898	1998-00	150,0	300,0	450,0	
G290 TD CORRO TEL SW	2874	2000-01	3,5	7,0	10,0	
G290 TD LINGO SW	2874	2000-01	4,0	8,0	12,0	
G300 TD CORRO TEL SW	2996	1996-00	3,0	6,0	9,0	
G300 TD LINGO SW	2996	1996-00	3,5	7,0	10,0	
G270 CDI CORRO TEL SW	2688	2000-04	3,5	7,0	10,0	
G270 CDI LINGO SW	2688	2000-04	4,0	8,0	12,0	
G400 CDI CORRO TEL SW	3996	2000-04	4,5	9,0	13,5	
G400 CDI LINGO SW	3996	2000-04	5,0	10,0	15,0	
G500 V8 CORRO TEL SW	4966	1998-04	6,0	12,0	18,0	
G500 V8 LINGO SW	4966	1998-04	6,5	13,0	19,5	
G55 AMG	5439	1998-04	7,5	15,0	22,5	
G55 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	2003-04	6,0	12,0	18,0	
C240 V6 (W203)	2597	2000-04	1,3	2,5	3,5	
C320 V6 (W203)	3199	2000-04	1,5	3,0	4,5	
C32 AMG (W203)	3199	2000-04	5,0	10,0	15,0	
C30 CDI AMG (W203)	2950	2002-04	3,5	7,0	10,0	
C240 T V6 (W203)	2597	2000-04	1,8	3,5	5,0	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
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	
A190 (Z10)	1897-2084	2000-04	1,0	2,0	3,0	
A190 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)	5913	2001-04	10,0	20,0	30,0	
SL 55 AMG (R230)	5439	2001-04	10,0	20,0	30,0	
CLK 200 K200 CGI (C209)	1796	2002-04	2,5	5,0	7,5	
CLK 240 (C209)	2597	2002-04	3,0	6,0	9,0	
CLK 320 (C209)	3199	2002-04	3,5	7,0	10,0	
CLK 500 (C209)	4966	2002-04	4,5	9,0	13,5	
CLK 55 AMG (C209)	5439	2002-04	6,0	12,0	18,0	
CLK 200 K200 CGI CABRIOLET (C209)	1796	2003-04	3,0	6,0	9,0	
CLK 240 CABRIOLET (C209)	2597	2003-04	3,5	7,0	10,0	
CLK 320 CABRIOLET (C209)	3199	2003-04	4,0	8,0	12,0	
CLK 500 CABRIOLET (C209)	4966	2003-04	5,0	10,0	15,0	
CLK 55 AMG CABRIOLET (C209)	5439	2003-04	6,5	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	
E 55 KAMG (W211)	5439	2002-04	4,5	9,0	13,5	
E 320 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 230 K 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 200 K (IS SERIE)	1796	2004	4,5	9,0	13,5	
SLK 350 (IS SERIE)	3498	2004	5,0	10,0	15,0	
SLK 55 AMG (IS SERIE)	5439	2004	6,0	12,0	18,0	
CLS 350	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)	2034	2004	1,8	3,5	5,0	
SUR MC LAREN	5439	2004	100,0	200,0	300,0	

MG GRAN BRETAGNA

JL1213 MIDGET	766-847	1932-33	15,0	30,0	45,0
LUL2 MAGNA	1087	1933-34	16,0	32,0	48,0
NA MAGNETTE	1087-1271	1934-36	17,5	35,0	50,0
MIDGET PA/RB ROADSTER	847-959	1934-36	15,0	30,0	45,0
SA DROPEAD COUPE	2288-2322	1937-39	17,5	35,0	50,0
VA DROPEAD COUPE	1548	1937-39	16,0	32,0	48,0
WA DROPEAD 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	1796	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
TF1500	1466	1954-55	15,0	30,0	45,0
YANB	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
A1600 ROADSTER	1588	1959-61	13,5	27,0	40,0
A1600 COUPE	1588	1959-61	10,0	20,0	30,0
A1600 MK2 ROADSTER	1622	1961-62	14,0	28,0	42,0
A1600 MK2 COUPE	1622	1961-62	10,0	20,0	30,0
B SPIDER	1796	1962-74	7,5	15,0	22,5
B SPIDER	1796	1974-80	6,0	12,0	18,0
B GT COUPE	1796	1965-74	5,0	10,0	15,0
B GT	1796	1974-80	4,0	8,0	12,0
B GT LIMITED EDITION	1796	1979-80	4,5	9,0	13,5
B SPIDER LIMITED EDITION	1796	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 TE/ZA/2B	1489	1953-59	2,5	5,0	7,5
MAGNET TE/MK/10/MKV	1489-1622	1959-68	2,3	4,5	7,0
MIDGET MK1	948-1098	1961-64	4,5	9,0	13,5
MIDGET MK10	1098	1964-66	4,0	8,0	12,0
MIDGET MK11	1275	1966-69	4,0	8,0	12,0
MIDGET MK10V	1275	1969-74	3,5	7,0	11,0
MIDGET MK10V 1500	1493	1974-79	3,5	7,0	11,0
T100	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 VVC	1588-1796	1995-01	2,5	5,0	7,5
TF	1588-1796	2000-04	3,0	6,0	9,0
ZR105 (Z101) 60	1397-1796	2002-04	0,8	1,5	2,3
ZS120 (R80)	1796-2497	2002-04	1,0	2,0	3,0
ZT160 (R80) 190	1796-2497	2002-04	1,8	3,5	5,0
ZFT160 (R80) 190	1796-2497	2002-04	2,0	4,0	6,0
ZT260 V8	4601	2004	3,0	6,0	9,0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
ZT XPOWER 385	4601	2002	4,0	8,0	12,0	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000			
MINOR1000 TRAVELLER	948-1098	1956-71	3.8	7.5	11.0	
MINOR1000 CONVERTIBLE	948-1098	1956-68	5.0	10.0	15.0	
OXFORD/OXFORD TRAVELLER	1476-1489	1949-59	2.3	4.5	7.0	
OXFORD PFAUNA (BERL E TRAV)	1622	1960-70	2.3	4.5	7.0	
MINIMINOR	848	1959-64	5.0	10.0	15.0	
MINIMINOR	848	1964-67	3.0	6.0	9.0	
MINI TRAVELLER LEGNO	848	1961-70	4.0	8.0	12.0	
MINI TRAVELLER METALLICA	848	1963-70	3.0	6.0	9.0	
MINICOOPER	997	1962-64	7.5	15.0	22.5	
MINICOOPER	998	1964-67	6.5	13.0	20.0	
MINICOOPER 1100S	1071	1963-64	10.5	21.0	31.5	
MINICOOPER S	970	1964-65	10.0	20.0	30.0	
MINICOOPER S	1275	1964-67	9.5	19.0	28.5	
MINICOOPER MQ2	998	1968-69	9.5	18.0	22.5	
MINICOOPER SMQ/MQS	1275	1968-70	7.0	15.0	27.0	
MINIMOKE (AUS)	998	1966-69	5.0	10.0	15.0	
1100	1098	1964-67	1.3	2.5	4.0	
1100 MQ2	1098	1967-74	1.3	2.5	4.0	
1100/1300 COUNTRYMAN	1098/1275	1966-74	1.5	3.0	4.5	
1800	1798	1966-68	1.0	2.0	3.0	
1800 MQ2	1798	1968-74	1.0	2.0	3.0	

MOSKVITCH RUSSIA

Z138/Z140	1357-1479	1974-90	0.5	1.0	1.5
Z136/Z137	1357-1479	1974-87	0.4	0.8	1.2
Z141 (ALEKO)	1479-1890	1987-91	0.3	0.5	0.8
ISH-Z126	1479	1987-91	0.3	0.5	0.8

NISSAN GIAPPONE

DATSUN 240Z/26	2393	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/20Z-2	2753	1978-81	4.0	8.0	12.0
PATROL	2753-3596	1980-95	1.5	3.0	4.5
PATROL TURBODIESEL	3246	1983-95	1.5	3.0	4.5
SAFARI/PATROL GR	4169	1988-97	1.8	3.5	5.0
SAFARI/PATROL GR	4479	1997-99	2.3	4.5	6.5
SAFARI/PATROL GR	4479	1999-04	3.0	6.0	9.0
SAFARI/PATROL GR TD	2826-4169	1988-97	1.8	3.5	5.0
SAFARI/PATROL GR TD	2826-4169	1997-99	2.3	4.5	6.5
SAFARI/PATROL GR TD	2826-4169	1999-04	3.0	6.0	9.0
200/240 SX	1809-2388	1989-95	1.0	2.0	3.0
300 ZX	2940	1990-97	4.0	8.0	12.0
350 Z	3498	2003-04	5.0	10.0	15.0
350 Z ROADSTER	3498	2004	6.0	12.0	18.0
TERRANO/PATHFINDER	2389-3275	1986-97	1.3	2.5	3.5
TERRANO II	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	1992-95	0.5	1.0	1.5
MICRA CABRIOLET	1275	1997-98	1.0	2.0	3.0
SKYLINE GT-S I	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	1990-95	0.5	1.0	1.5
PRIMERA 4WD (TUTTI I MOD.)	1998	1990-95	0.5	1.0	1.5
PRIMERA SW (TUTTI I MOD.)	1596-1998	1990-95	0.5	1.0	1.5
PRIMERA LTD	1973	1992-95	0.5	1.0	1.5
PRIMERA LTD SW	1973	1992-95	0.5	1.0	1.5
FIGARO	988	1991-92	5.0	10.0	15.0
PRIMARE	1974-2388	1988-94	0.5	1.0	1.5
SERENA	1597-1998	1993-95	0.5	1.0	1.5
SERENA LTD	1973	1993-95	0.5	1.0	1.5
MURANO	3498	2003-04	2.5	5.0	7.5
MAXIMA QR (TUTTI I MODELLI)	1995-2988	1995	0.7	1.5	2.2

NSU GERMANIA

SPORT COUPE	583-598	1959-67	5.0	10.0	15.0
SPIDER WANKEL	500	1964-67	10.0	20.0	30.0
PRINZ IV/III	583	1958-61	3.8	7.5	11.0
PRINZ 4/4L	598	1961-73	2.5	5.0	7.5
PRINZ 1000 J/S/C	996	1963-73	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	1967-73	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.)	1997-2200	1923-34	50.0	100.0	150.0

OPEL GERMANIA

ADMIRAL (ANTEGUERRA)	3626	1958-59	6.0	12.0	18.0
KAPITÄN (ANTEGUERRA)	2473	1958-60	4.0	8.0	12.0
KAPITÄN	2473	1948-50	2.5	5.0	7.5
KAPITÄN	2473	1951-53	2.3	4.5	6.5

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000			
KAPITÄN	2473	1954-55	2.0	4.0	6.0	
KAPITÄN	2473	1955-57	2.0	4.0	6.0	
KAPITÄN	2473	1958-59	2.3	4.5	6.5	
KAPITÄN	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	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 (1500/1700/1900/2600)	1488-2605	1963-65	1.8	3.5	5.0	
REKORD (1500/1700/1900/2600)	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)	1492-2239	1966-71	1.3	2.5	4.0	
REKORD C CABRIOLET	1492-2239	1967-71	2.0	4.0	6.0	
KADETT	1074	1956-57	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	1965-73	1.0	2.0	3.0	
KADETT C (TUTTI I MOD.)	995-1196	1973-79	0.8	1.5	2.3	
KADETT 1900/2000 GJE	1897-1979	1976-79	5.0	10.0	15.0	
KADETT D (TUTTI I MOD.)	993-1564	1979-84	0.5	1.0	1.5	
KADETT DIESEL (TUTTI I M.)	1598	1982-84	0.5	1.0	1.5	
KADETT GJE	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 13 CABRIOLET CABRIO	1297-1598	1987-93	0.8	1.5	2.3	
KADETT 20 GSI CABRIOLET CABRIO LE	1998	1985-93	1.0	2.0	3.0	
OLYMPIA (1100/5/5SR/1900 S)	1078-1897	1967-70	1.0	2.0	3.0	
GT	1078-1897	1968-73	4.0	8.0	12.0	
KAPITÄN	2605-2784	1964-68	1.8	3.5	5.0	
KAPITÄN 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/V8 COUPE	4638-5354	1964-68	2.5	5.0	7.5	
KAPITÄN	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)	2239-2784	1967-71	1.5	3.0	4.5	
COMMODORE BERLINA COUPE	2490	1972-77	1.5	3.0	4.5	
COMMODORE GSE 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	
MANTAI I SERIE	1196-1897	1970-75	1.5	3.0	4.5	
MANTAI II/III SERIE	1297-1979	1975-88	1.5	3.0	4.5	
MANTAI 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 EZE BERLINA	1698-2197	1977-86	0.5	1.0	1.5	
REKORD DIESEL/EZ TURBOD.	1998-2240	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 EZE CARAVAN	1698-2197	1977-86	0.5	1.0	1.5	
REKORD DIESEL CARAVAN	1998-2240	1977-85	0.5	1.0	1.5	
REKORD EZE TURBOD. CARAVAN	2260	1985-86	0.5	1.0	1.5	
VECTRA 2.0 TURBO 16V 4X4	1998	1992-94	0.8	1.5	2.3	
VECTRA 4X4	1796-1998	1988-95	0.5	1.0	1.5	
VECTRA 2000 16V	1998	1989-95	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	1988-95	0.5	1.0	1.5	
VECTRA LTD	1488-1700	1988-95	0.5	1.0	1.5	
CALIBRA 2.0 12V 16V	1998	1989-97	1.0	2.0	3.0	
CALIBRA 2.0 16V 4X4	1998	1989-97	1.3	2.5	3.5	
CALIBRA 2.0 TURBO 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 2.4 I	2410	1988-93	0.5	1.0	1.5	
OMEGA CARAVAN 2.4 I	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	2949	1987-93	0.5	1.0	1.5	
OMEGA 3000 24V BERLINA/CARAVAN	2949	1989-93	0.8	1.5	2.3	
OMEGA LTD	2260	1986-93	0.5	1.0	1.5	
OMEGA CARAVAN LTD	2260	1986-93	0.5	1.0	1.5	

Modello	cm ³	Anni				Euro x 1000
OMEGA LOTUS 3.6 TURBO	3605	1990-92	12.5	25.0	38.0	
OMEGA 2.0/2016V/2.5 24V (II S.)	1998-2498	1994-95	0.5	1.0	1.5	
OMEGA 2.0/2016V/2.5 24V SW (II S.)	1998-2498	1994-95	0.5	1.0	1.5	
OMEGA 3000 V6 24V MW/SW (II S.)	2962	1994-99	0.8	1.5	2.3	
OMEGA 3.2 V6 SW (II S.)	3175	2000-02	0.8	1.5	2.3	
OMEGA 2.5 TD SW (II S.)	2497	1994-95	0.5	1.0	1.5	
SENA TOR	2490-2968	1977-88	0.8	1.5	2.3	
SENA TOR TURBO DIESEL	2260	1985-87	0.5	1.0	1.5	
SENA TOR II SERIE	2490-2594	1987-93	0.8	1.5	2.3	
SENA TOR 3.0 PS 01 24V II SERIE	2968	1987-93	0.8	1.5	2.3	
MONZA	2784-2968	1977-82	2.0	4.0	6.0	
MONZA	2784-2968	1983-87	2.5	5.0	7.5	
CORSA (TUTTI I MODELLI)	993-1598	1982-92	0.5	1.0	1.5	
CORSA I TR (TUTTI I MODELLI)	993-1598	1982-92	0.3	0.5	0.8	
CORSA J TURBO DIESEL	1488	1987-92	0.5	1.0	1.5	
CORSA GSI	1598	1987-92	0.8	1.5	2.3	
CORSA GSI (II SERIE)	1598	1993-01	0.8	1.5	2.3	
CORSA GSI 1.8 (II SERIE)	1796	2001-04	0.8	1.5	2.3	
TIGRA	1389-1598	1994-01	0.8	1.5	2.3	
ASTRA (TUTTI I MOD.) SW	1389-1998	1991-95	0.5	1.0	1.5	
ASTRA JTD (TUTTI I MOD.) SW	1686-1700	1991-95	0.5	1.0	1.5	
ASTRA GSI 16V	1998	1991-95	0.8	1.5	2.3	
ASTRA I 1.4 (CABRIO) 1.6 (CABRIO)	1389-1598	1993-98	1.0	2.0	3.0	
FRONTIERA (TUTTI I MODELLI)	1998-2772	1991-98	1.5	3.0	4.5	
FRONTIERA II S. (TUTTI I MOD.)	2198-3165	1998-04	2.0	4.0	6.0	
MONTEREY	3059-3165	1992-98	1.3	2.5	3.5	
MONTEREY II SERIE	2999-3444	1998-99	1.8	3.5	5.0	
SINTRA 3.0 V6 24V	2962	1996-99	0.8	1.5	2.3	
ASTRA OPC	1998	1999-01	1.3	2.5	3.5	
ASTRA COUPE (TUTTI I MOD.)	1796-2198	2000-04	0.8	1.5	2.3	
ASTRA COUPE 2.2 TD	2171	2002-04	0.5	1.0	1.5	
ASTRA CABRIOLET (TUTTI I MOD.)	1598-2198	2001-04	1.3	2.5	3.5	
ASTRA CABRIOLET 2.2 TD	2171	2002-04	1.0	2.0	3.0	
8/25 PS	2000	1920-24	5.0	10.0	15.0	
14/28 PS	3450	1919-24	6.0	12.0	18.0	
21/55 PS	5646	1919-24	9.0	18.0	27.0	
30/75 PS	7795	1920-24	10.0	20.0	30.0	
4/12 PS	951	1924-26	6.0	12.0	18.0	
4/14 PS	1018	1924-25	5.0	10.0	15.0	
4/16 PS	1018	1926-28	5.0	10.0	15.0	
4/20 PS	1018	1929-31	5.0	10.0	15.0	
7/34 PS	1735	1927-28	4.3	8.5	13.0	
8/40 PS	1916	1928-30	4.3	8.5	13.0	
10/40 PS (MODELL 80)	2620	1925-29	5.0	10.0	15.0	
12/50 PS (MODELL 90)	3160	1927-28	5.0	10.0	15.0	
15/60 PS (MODELL 100)	3882	1927-28	6.0	12.0	18.0	
14/50 PS	3640	1929-30	6.0	12.0	18.0	
16/60 PS	4170	1929	6.5	13.0	20.0	
24/110 PS REGENT	5972	1928-29	10.0	20.0	30.0	
18 LITER 18 REGENT	1790	1931-33	4.5	9.0	13.5	
LUTER	995	1933	5.0	10.0	15.0	
12 LITER (REGENT) 2 LG	1195	1931-35	4.0	8.0	12.0	
P4	1075	1935-37	4.0	8.0	12.0	
13 LITER	1288	1934-35	4.0	8.0	12.0	
6	1952	1934-37	5.0	10.0	15.0	
SUPER 6	2475	1937-38	5.0	10.0	15.0	
ZAFIRA 2.0 TURBO OPC	1998	2001-04	1.5	3.0	4.5	
SPEEDSTER	2198	2001-04	7.0	14.0	21.0	
SPEEDSTER TURBO	1998	2003-04	7.5	15.0	22.5	
CORSA II (SERIE)	1196-1389	1993-95	0.5	1.0	1.5	
CORSA JTD (II SERIE)	1488	1993-95	0.5	1.0	1.5	
SIGNUM 3.2 V6	3175	2003-04	1.0	2.0	3.0	
TIGRA TWIN TOP 16V	1364-1796	2004	1.3	2.5	3.5	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
24C COUPE	848	1963-67	5.0	100	15.0	
24C COUPE TIGRE	848	1963-67	6.0	120	18.0	
CD RALLYE	848	1963-65	17.5	35.0	50.0	

PANTHER GRAN BRETAGNA

KALLISTA	1598/2792	1982-94	5.0	100	15.0	
----------	-----------	---------	-----	-----	------	--

PEGASO SPAGNA

Z102	2472-3178	1951-58	125.0	2500	350.0	
Z102 SPIDER	2472-3178	1951-58	175.0	3500	500.0	

PEKING CINA

BI 212	2445	1971-82	1.0	20	3.0	
--------	------	---------	-----	----	-----	--

PEUGEOT FRANCIA

5 CV 172 (TUTTI I MODELLI)	668-950	1922-29	7.5	15.0	22.5	
201 (TUTTI I MODELLI)	1122-1465	1929-37	8.0	16.0	24.0	
301 (TUTTI I MODELLI)	1465	1932-36	7.0	14.0	21.0	
401 (TUTTI I MODELLI)	1720	1954-55	8.0	16.0	24.0	
601 BERLINA/LIMOUSINE	2148	1954-55	9.0	18.0	27.0	
402 LIMOUSINE	1991-2142	1935-40	8.0	16.0	24.0	
402 BERLINA/LEGGERE	1991-2142	1937-40	7.0	14.0	21.0	
202 BERLINA	1153	1938-49	5.0	10.0	15.0	
302 BERLINA	1758	1936-58	6.0	12.0	18.0	
205	1290	1948-60	3.5	7.0	10.0	
205 DECAPOTABILE	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	1963-71	2.5	5.0	7.5	
404 FAMILIALE/COMMERCIALE D	1816/1948	1963-72	1.5	3.0	4.5	
404 COUPE CARRINIEZ	1618	1962-68	6.0	12.0	18.0	
404 CABRIOLET CARRINIEZ	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	1970-84	1.0	2.0	3.0	
504 BREAK FAMILIALE	1791	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 ZILLER	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	1983-95	1.0	2.0	3.0	
205 DTD (TUTTI I MODELLI)	1769/1905	1983-95	0.5	1.0	1.5	
205 RALLYE	1294	1988-92	2.5	5.0	7.5	
205 GTI (105 CV)/GTI (115 CV)	1580	1984-92	2.5	5.0	7.5	
205 GTI 1.9	1905	1987-94	3.0	6.0	9.0	
205 CICI CABRIOLET	1124/1360	1986-95	2.5	5.0	7.5	
205 16 CCI CABRIOLET	1580	1986-92	4.0	8.0	12.0	
205 19 CCI 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	1991-95	0.5	1.0	1.5	
106 D (TUTTI I MODELLI)	1361/1527	1992-95	0.5	1.0	1.5	
106 RALLYE	1294	1994-96	1.0	2.0	3.0	
106 RALLYE I SERIE	1587	1996-98	1.0	2.0	3.0	
106 XSI	1587	1994-95	0.8	1.5	2.3	
305 BERLINA (TUTTI I MODELLI)	1290/1905	1978-88	0.5	1.0	1.5	
305 DIESEL (TUTTI I MODELLI)	1548/1905	1979-88	0.5	1.0	1.5	
305 BREAK (TUTTI I MODELLI)	1290/1905	1978-89	0.5	1.0	1.5	
305 BREAK DIESEL (TUTTI I MOD.)	1548/1905	1979-89	0.5	1.0	1.5	
309 (TUTTI I MODELLI)	1118/1905	1985-92	0.5	1.0	1.5	
309 D TURBO (TUTTI I MODELLI)	1769/1905	1986-92	0.5	1.0	1.5	
309 GTI/GTI 16	1905	1987-92	1.5	3.0	4.5	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
405 (TUTTI I MODELLI)	1360/1998	1987-95	0.5	1.0	1.5	
405 DIESEL/TURBO	1769/1905	1988-95	0.5	1.0	1.5	
405 BREAK (TUTTI I MOD.)	1360/1998	1988-95	0.5	1.0	1.5	
405 BREAK/TURBO	1769/1905	1988-95	0.5	1.0	1.5	
405 MI16	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	1989-95	0.8	1.5	2.3	
505 (TUTTI I MODELLI)	1796/2165	1979-92	0.5	1.0	1.5	
505 D TURBO (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/LI/STI/GTI	2664/2849	1975-86	2.5	5.0	7.5	
604 GDI/SDI/TURBO/GTD TURBO	2304/2498	1979-86	0.8	1.5	2.3	
605 (TUTTI I MODELLI)	1998	1989-95	0.5	1.0	1.5	
605 DTD (TUTTI I MODELLI)	2088/2446	1989-95	0.5	1.0	1.5	
605 3.0/3.5 V24	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	1993-95	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	1994-95	0.5	1.0	1.5	
406 SVT (TURBO)	1998	1996-98	0.5	1.0	1.5	
406 2.9 V6 24V/1.8	2946	1996-05	0.8	1.5	2.3	
406 COUPE 2002/216V	1998/2230	1996-04	2.0	4.0	6.0	
406 COUPE 3.0 V6 24V	2946	1996-04	3.0	6.0	9.0	
607 2.9 V6 24V	2946	1999-04	1.0	2.0	3.0	
606 GTV/GTI/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 2.0/2.0 TURBO	1998	1994-95	0.8	1.5	2.3	
806 1.9 TD	1905	1994-95	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	

PONTIAC STATI UNITI

FIREBIRD 343.8 V6	3350-3791	1992-95	2.5	5.0	7.5	
FIREBIRD 343.8 V6 CONVERTIBLE	3350-3791	1994-95	3.2	6.5	9.7	
FIREBIRD 57 V8	5733	1992-95	3.2	6.5	9.7	
FIREBIRD 57 V8 CONVERTIBLE	5733	1994-95	3.5	7.0	10.5	

PORSCHE GERMANIA

356 (40 CV)	1086	1950-54	30.0	60.0	90.0	
356 1300 (44 CV)	1286	1951-54	27.5	55.0	80.0	
356 1300 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	1955-55	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	67.5	
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	67.5	
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 SC 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 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	

Modello	cm
---------	----------------

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000	
911 GT	3164	1997-98	175.0	350.0 525.0
911 GTS (996)	3600	1999-01	30.0	60.0 90.0
911 GTS (996)	3600	2003-04	32.5	65.0 100.0
911 TURBO 3.6 (996)	3600	2000-04	14.0	28.0 42.0
911 CARRERA 3.6 (996)	3596	2002-04	11.0	22.0 33.0
911 CARRERA 4.36 (996)	3596	2002-04	12.0	24.0 36.0
911 CARRERA 4S (996)	3596	2002-04	13.0	26.0 39.0
911 CARRERA TARGA 3.6 (996)	3596	2002-04	12.5	25.0 37.0
911 CARRERA CABRIOLET 3.6 (996)	3596	2002-03	13.0	26.0 39.0
911 GT2 (996)	3600	1998-02	45.0	90.0 135.0
911 GT2 (996)	3600	2002-04	50.0	100.0 150.0
CAYENNE 3.2 V6	3189	2003-04	4.0	8.0 12.0
CAYENNE S 4.5 V8	4511	2003-04	5.0	10.0 15.0
CAYENNE TURBO 4.5 V8	4511	2003-04	7.5	15.0 22.5
CARRERA GT	5753	2004	150.0	300.0 450.0

RAYTON FISSORE ITALIA

MAGNUM 4X4	1995	1984-88	1.0	2.0 3.0
MAGNUM 4X4 TD FIAT	2445	1984-90	1.0	2.0 3.0
MAGNUM VIP V6	2494	1986-90	1.3	2.5 3.5
MAGNUM TURBO DIESEL VM	2395	2000-93	1.0	2.0 3.0
24 TD BMW (MAGNUM)	2445	1988-90	1.0	2.0 3.0
3.5 BMW (MAGNUM)	3430	1988-90	1.5	3.0 4.5

RELIANT GRAN BRETAGNA

REGAL V (V16/V17)	747	1952-62	2.0	4.0	6.0
REGAL S2S	598	1962-68	1.5	3.0	4.5
REGAL S30	701	1968-73	1.8	3.5	5.0
BUC (BOND)	708	1970-74	2.3	4.5	7.0
ROBIN/ROBIN MK II	748	1975-94	1.0	2.0	3.0
REBEL	598	1964-67	0.5	1.0	1.5
REBEL MK II	708	1967-73	0.5	1.0	1.5
REBEL MK II STATE	708	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
SOMERSET SE4	2553	1964-66	4.0	8.0	12.0
SOMERSET SE4 SE4 SE4 SE4	2495	1966-70	3.5	7.0	11.0
SOMERSET SE5	2994	1968-75	3.0	6.0	9.0
SOMERSET SE6	2792	1975-86	2.5	5.0	7.5
SOMERSET	2792	1980-86	3.0	6.0	9.0
SOMERSET/ST/SST/SABRE	1296	1994-95	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	
NV NINNI/NCZ BERLINA	951	1925-29	5.0	10.0	15.0	
PRIMAQUAT RE BERLINA	2120	1931-39	5.0	10.0	15.0	
VNAQUATRE	2120	1931-39	5.0	10.0	15.0	
MONAQUATRE	12991	1932-35	5.0	10.0	15.0	
QUAQUATRE	1003	1937-48	4.5	9.0	13.5	
4 CV/4 CV LUSO	760	1947-51	3.0	6.0	9.0	
4 CV GRAN LUSO CABRIOLET	747	1950-61	3.5	7.0	10.0	
4 CV AFFAIRES/SPORT	747	1952-61	3.5	7.0	10.0	
FREGATE (TUTTI I MODELLI)	1996	2141	1952-60	2.3	4.5	7.0
COLORALE PRAIRE/SAVANE	1996	2383	1950-55	2.0	4.0	6.0
DOMAINE MAJOR/BREAK	2141	1955-60	2.0	4.0	6.0	
QUAQUATRE MAJOR/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	
ONLINE	845	1961-62	2.0	4.0	6.0	
ONLINE GORDINI	845	1961-62	5.0	10.0	15.0	
FLORIDE	845	1959-62	3.0	6.0	9.0	
FLORIDE CABRIOLET/5 CABRIOLET	845	956	1959-63	3.5	7.0	10.0
CARAVELLE/CARAVI/100/CARAVI S	956	1108	1962-67	3.8	7.5	11.3
CARAVELLE 1100 CABR./S CABR.	1108	1963-67	4.0	8.0	12.0	
88 MAJOR/BS	956	1108	1962-73	2.0	4.0	6.0
8 GORDINI	1108	1255	1965-70	7.5	15.0	22.5
10 MAJOR	1108	1289	1966-71	1.0	2.0	3.0
3	605	1961-64	2.3	4.5	6.5	
4 (TUTTI I MODELLI)	747	845	1961-67	2.5	5.0	7.5
4 (TUTTI I MODELLI)	747	845	1967-74	2.3	4.5	7.0
4 (TUTTI I MODELLI)	782	845	1974-78	1.8	3.5	5.0
4 (TUTTI I MODELLI)	782	1108	1978-94	1.5	3.0	4.5
5 (TUTTI I MODELLI)	845	1397	1972-84	0.8	1.5	2.3
5 ALPINE	1397	1976-82	2.5	5.0	7.5	
5 ALPINE TURBO	1397	1981-84	3.0	6.0	9.0	
5 TURBO	1397	1980-82	25.0	50.0	75.0	
5 TURBO 2	1397	1983-85	20.0	40.0	60.0	
5 RODEO	1108	1981-87	1.8	3.5	5.0	
4 FROG	956	1987	3.0	6.0	9.0	
SUPER 5 (TUTTI I MODELLI)	956	1397	1984-95	0.5	1.0	1.5
SUPER 5 GT TURBO	1397	1985-91	2.5	5.0	7.5	
SUPER 5 GT DIGIT	1397	1985-95	0.5	1.0	1.5	
6 (TUTTI I MODELLI)	845	1108	1969-78	0.5	1.0	1.5

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000		
9 (TUTTI I MODELLI)	1108/1721	1981-89	0.5		
9 DIGIT/DIE	1596	1983-89	0.5	1.0	1.5
9 TURBO	1597	1985-89	1.3	2.5	3.5
11 (TUTTI I MODELLI)	1108/1721	1983-89	0.5	1.0	1.5
11 DIGIT/DIE	1596	1984-89	0.5	1.0	1.5
11 TURBO	1597	1983-89	1.3	2.5	3.5
12 (TUTTI I MODELLI)	1289	1970-78	0.5	1.0	1.5
12 GORDINI	1565	1971-74	6.0	12.0	18.0
14 (TUTTI I MODELLI)	1218/1360	1976-83	0.5	1.0	1.5
15 (TUTTI I MODELLI)	1289/1565	1971-78	1.0	2.0	3.0
17/77 (TUTTI I MODELLI)	1565/1647	1971-78	1.3	2.5	3.5
16 LUTIS	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 DIGIT/TURBO D	2068	1980-86	0.5	1.0	1.5

RENAULT SINPAR FRANCIA

18 TURBO (110CV)	1565	1981-83	1.3	2.5	3.5	
18 TURBO (125CV)	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	1988-95	0.5	1.0	1.5
19 DTD	1870	1988-95	0.5	1.0	1.5	
19 CHAMADE (TUTTI MODI)	1300	1794	1989-95	0.5	1.0	1.5

RILEY GRAN BRETAGNA

PATHFINDER	2443	1953-57	2.8	5.5 8.0
2800	2639	1957-60	2.8	5.5 8.0

Modello	cm ³	Anni		Euro x 000	
					
1500	1489	1959-67	2.3	4.5	7.0
4/68	1489	1959-61	2.5	5.0	7.5
4/72	1622	1961-69	2.5	5.0	7.5
ELF	848	1998	1961-68	4.0	8.0
KESTREL/MQ/MQ/MQ/MQ	1098	1275	1963-68	1.8	3.5
				5.0	12.0

ROLLS-ROYCE GRAN BRETAGNA

SILVER GHOST TORPEDO	7428	1919-25	200.0	400.0	600.0
PHANTOM I	7695	1925-29	100.0	200.0	300.0
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	7540	1936-39	125.0	250.0	375.0
WRATH BERLINA	4257	1938-39	30.0	60.0	90.0
SILVER DAWN BERLINA	4256-4566	1946-55	20.0	40.0	60.0
SILVER DAWN DROP HEAD	4256-4566	1946-55	40.0	80.0	120.0
SILVER WRATH LIMOUSINE	4256-4887	1946-58	22.5	45.0	70.0
SILVER WRATH DROP HEAD	4256-4887	1946-58	60.0	120.0	180.0
SILVER CLOUD I SERIE BERL. E LIM.	4887	1955-59	19.0	38.0	57.0
SILVER CLOUD I SERIE D.H.C.	4887	1955-59	75.0	150.0	225.0
SILVER CLOUD II SERIE BERL. E LIM.	6230	1959-62	20.0	40.0	60.0
SILVER CLOUD II SERIE D.H.C.	6230	1959-62	75.0	150.0	225.0
SILVER CLOUD III SERIE BERL. E LIM.	6230	1962-66	21.0	42.0	63.0
SILVER CLOUD III SERIE D.H.C.	6230	1962-66	75.0	150.0	225.0
SILVER SHADOW I SERIE BERLINA	6230	1965-70	11.0	22.0	33.0
SILVER SHADOW I SERIE LINGA	6230	1969-70	11.0	22.0	33.0
SILVER SHADOW I SERIE COUPE	6230	1966-70	17.5	35.0	50.0
SILVER SHADOW I SERIE CABRIOLET	6230	1966-70	22.5	45.0	70.0
PHANTOM V LIMOUSINE	6230	1959-68	45.0	90.0	135.0
PHANTOM V LIMOUSINE	6230-6750	1968-91	47.5	95.0	140.0
SILVER SHADOW I	6230-6750	1971-77	10.0	20.0	30.0
SILVER SHADOW II	6750	1977-80	9.0	18.0	27.0
SILVER WRATH II	6750	1977-80	10.0	20.0	30.0
CORNICHE COUPE	6750	1977-77	15.0	30.0	45.0
CORNICHE COUPE	6750	1977-81	14.0	28.0	42.0
CORNICHE CABRIOLET	6750	1977-77	22.5	45.0	70.0
CORNICHE CABRIOLET	6750	1977-88	21.0	42.0	63.0
CORNICHE CABRIOLET II	6750	1988-89	24.0	48.0	72.0
CORNICHE CABRIOLET III	6750	1990-91	27.5	55.0	82.5
CORNICHE CABRIOLET IV	6750	1992-95	37.5	75.0	110.0
CAMARGUE	6750	1975-86	22.5	45.0	70.0
SILVER SPIRIT	6750	1980-85	9.0	18.0	27.0
SILVER SPIRIT	6750	1986-89	9.0	18.0	27.0
SILVER SPIRIT II	6750	1990-93	10.0	20.0	30.0
SILVER SPIRIT III	6750	1993-96	11.0	22.0	33.0
SILVER DAWN	6750	1996-98	12.0	24.0	36.0
SILVER SPUR	6750	1980-82	10.0	20.0	30.0
SILVER SPUR	6750	1985-89	10.0	20.0	30.0
SILVER SPUR II	6750	1990-93	11.0	22.0	33.0
SILVER SPUR III	6750	1995-98	12.5	25.0	37.5
SILVER SPUR LIGHT TURBO	6750	1996-98	13.5	27.0	40.0
TOURING SPUR	6750	1994-96	16.0	32.0	48.0
TOURING LIMOUSINE	6750	1991-98	25.0	50.0	75.0
TOURING LIMOUSINE LIGHT TURBO	6750	1996-98	27.5	55.0	80.0
SILVER SERAPH	5579	1998-02	17.5	35.0	50.0
PARK WARD	5579	2000-02	30.0	60.0	90.0
CORNICHE	6750	2000-02	42.5	85.0	125.0
PHANTOM	6748	2003-04	60.0	120.0	180.0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
MINI COOPER	1275	1990-00	2.5	5.0	7.5	
MINI COOPER SPORTS PACK	1275	1997-00	3.0	6.0	9.0	
MINI CABRIOLET	1275	1991-96	4.0	8.0	12.0	
100 (TUTTI I MODELLI)	1113	1996	1990-95	0.5	1.0	1.5
100 DIESEL	1561/1527	1993-95	0.3	0.8	1.1	
114 GTI V6	1396	1990-97	0.8	1.5	2.3	
100 1.4 GTI 16V	1396	1990-95	0.8	1.5	2.3	
111/114 CABRIOLET	1113	1996	1993-96	1.0	2.0	3.0
213/216	1542/1598	1984-89	0.4	0.8	1.2	
2000 (SDI)	1994	1982-86	0.5	1.0	1.5	
2300 (2300S (SDI))	2350	1977-86	0.5	1.0	1.5	
2600 (2600S (SDI))	2597	1977-86	0.8	1.5	2.3	
3500 (SDI)	3528	1977-82	1.0	2.0	3.0	
3500 WSC (SDI)	3528	1978-82	1.0	2.0	3.0	
3500 WANDEN PLAS (SDI)	3528/3532	1980-86	1.3	2.5	3.5	
3500 WITTESE (SDI)	3528/3532	1982-86	1.3	2.5	3.5	
2400 SD TURBO (SDI)	2393	1982-86	0.5	1.0	1.5	
820/825	1996/2494	1986-92	0.5	1.0	1.5	
827 SILVERSTONE VITESSE	2675	1988-92	0.5	1.0	1.5	
827 FASTBACK VITESSE	2675	1988-92	0.8	1.5	2.3	
214 SILVERSTONE 16V	1396	1989-95	0.5	1.0	1.5	
216 GSI 16V	1590	1989-95	0.5	1.0	1.5	
216 GTI (2200 GSI 16V TWIN CAM)	1590/1994	1991-94	0.8	1.5	2.3	
218 DIESEL TURBO	1749/1905	1993-95	0.5	1.0	1.5	
414/420 TOURER	1590/1994	1990-95	0.5	1.0	1.5	
418 TOURER DIESEL TURBO	1749/1905	1993-95	0.5	1.0	1.5	
216 16V COUPE COUPE	1590/1995	1992-98	0.8	1.5	2.3	
220 TURBO 16V COUPE	1994	1992-96	1.0	2.0	3.0	
214/216 16V CABRIOLET	1396/1590	1992-98	1.0	2.0	3.0	
820 T COUPE TURBO COUPE T (CV6)	1994	1992-98	1.3	2.5	3.5	
827 V6 24V COUPE (CV6)	2675	1992-96	1.0	2.0	3.0	
800 25 V6 24V COUPE (CV6)	2497	1996-98	1.0	2.0	3.0	
825 COUPE TD (CV6)	2500	1992-97	1.0	2.0	3.0	
820 16V/16V TURBO (CV6)	1994	1992-95	0.5	1.0	1.5	
827 V6 24V (CV6)	2675	1992-96	0.5	1.0	1.5	
800 25 V6 24V (CV6)	2497	1996-98	0.5	1.0	1.5	
752.5 V6 24V	2497	1998-03	0.8	1.5	2.3	
752.5 V6 24V ES/ATE	2497	2001-03	1.0	2.0	3.0	
75 V8 (II SERIE)	4601	2004	2.5	5.0	7.5	
414 SILVERSTONE 16V	1396	1990-95	0.5	1.0	1.5	
416 GSI 16V	1590	1990-95	0.5	1.0	1.5	
420 16V TWIN CAM	1994	1990-95	0.5	1.0	1.5	
418 DIESEL TURBO	1749/1905	1993-95	0.5	1.0	1.5	
600 (TUTTI I MODELLI)	1850/2259	1993-95	0.5	1.0	1.5	
620 TI	1994	1994-95	0.8	1.5	2.3	
620 TDI	1994	1994-95	0.5	1.0	1.5	
752.5 V6 24V (II S)	2497	2004	1.0	2.0	3.0	
752.5 V6 24V ES/ATE (II S)	2497	2004	1.3	2.5	3.5	

SAAB SVEZIA

92	764	1950-52	4.0	8.0	12.0	
92B	764	1953-56	3.0	6.0	9.0	
95	748	1956-57	2.5	5.0	7.5	
95B	748	1958-60	2.3	4.5	6.5	
95 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)	1985/2119	1978-93	0.5	1.0	1.5	
900 TURBO (TUTTI I MODELLI)	1985	1978-86	1.8	3.5	5.0	
900 TURBO (TUTTI I MODELLI)	1985	1987-93	1.3	2.5	3.5	
900 TURBO 16 (TUTTI I MODELLI)	1985	1988-93	1.5	3.0	4.5	
900 TURBO 16 CABRIOLET	1985	1985-93	2.5	5.0	7.5	
900 II SERIE (TUTTI I MODELLI)	1985/2498	1993-95	0.8	1.5	2.3	
900 TURBO 16 II S (TUTTI I MODELLI)	1985/2498	1993-97	1.3	2.5	3.5	
900 TURBO 16 CABRIOLET II S	1985/2498	1994-97	2.5	5.0	7.5	
900 TURBO 16 V (CDI 5.0 V6)	1985/2962	1985-97	0.5	1.0	1.5	
900 TURBO 16 V (4 PORTI E)	1985/2290	1988-96	0.5	1.0	1.5	
953.0 V6 24V AERO	2962	1997-03	1.0	2.0	3.0	
953.2 TURBO AERO	2290	1999-04	1.0	2.0	3.0	
953.0 V6 24V WAGON AERO	2962	1998-03	1.3	2.5	3.5	
953.2 TURBO AERO WAGON	2290	1999-04	1.3	2.5	3.5	
953.3 TURBO AERO	1985	1998-02	0.5	1.0	1.5	
953.2 TURBO VIGGEN	2290	1999-02	1.0	2.0	3.0	
953.3 CABRIOLET AERO	1985/2290	1998-02	2.0	4.0	6.0	
953.3 CABRIOLET VIGGEN	2290	1999-02	2.5	5.0	7.5	
953.2 TURBO AERO (II S)	1998	2002-04	1.0	2.0	3.0	
953.2 TURBO CABRIOLET (II S)	1998	2003-04	3.0	6.0	9.0	

SAMAS ITALIA

YETI	843/903	1968-73	3.3	6.5	10.0	
------	---------	---------	-----	-----	------	--

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
SEAT SPAGNA						
MARBELLA	843/903	1982-95	0.5	1.0	1.5	
FURA	903/1438	1982-85	0.4	0.8	1.2	
IBIZA (TUTTI I MODELLI)	903/1675	1984-93	0.5	1.0	1.5	
IBIZA DIESEL	1714	1984-92	0.4	0.8	1.2	
IBIZA II SERIE (TUTTI I MOD.)	1043/1994	1993-95	0.5	1.0	1.5	
IBIZA II SERIE D/TD (TUTTI I MOD.)	1896	1993-95	0.5	1.0	1.5	
RONDA	1193/1995	1979-86	0.4	0.8	1.2	
RONDA DIESEL	1714	1980-86	0.3	0.5	0.8	
MALAGA	1193/1461	1985-91	0.3	0.5	0.8	
MALAGA DIESEL	1714	1985-91	0.3	0.5	0.8	
IBIZA GTI (CUPRA)	1984	1993-99	0.8	1.5	2.3	
IBIZA GTI (CUPRA) (ISERIE)	1761	1999-01	0.8	1.5	2.3	
IBIZA FR	1781	2004	0.8	1.5	2.3	
TOLEDO	1595/1994	1991-95	0.4	0.8	1.2	
TOLEDO D/TD	1896	1991-95	0.4	0.8	1.2	
CORDOBA (TUTTI I MODELLI)	1391/1994	1993-95	0.5	1.0	1.5	
CORDOBA D/TD	1896	1993-95	0.5	1.0	1.5	
LEON 1.8 TURBO CUPRA 28 V6	1781/2791	2000-04	1.0	2.0	3.0	
SIATA ITALIA						
208 CS	1996	1952-54	150.0	300.0	450.0	
600	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	1582	1964-66	4.0	8.0	12.0	
SPRING 850 SPIDER	845	1967-70	5.0	10.0	15.0	
SIMCA/TALBOT FRANCIA						
6 CV BERLINA	995	1935-37	6.0	12.0	18.0	
6 CV CABRIOLET	995	1935-37	7.5	15.0	22.5	
5 S (CV)	569	1936-48	4.0	8.0	12.0	
8/1100 BERLINA	1089	1938-49	4.5	9.0	13.5	
ARONDE 9	1221	1951-55	2.0	4.0	6.0	
ARONDE (TUTTI I MODELLI)	1290	1956-64	2.3	4.5	6.5	
ARONDE PLEIN CIEL COUPE	1290	1957-62	2.8	5.5	8.0	
ARONDE OCEANE CABRIOLET	1290	1957-62	3.8	7.5	12.0	
VEDETE (TUTTI I MODELLI)	2351	1955-62	2.8	5.5	8.0	
ARIANE (TUTTI I MODELLI)	1290/2351	1957-63	2.3	4.5	6.5	
1000 (TUTTI I MODELLI)	777/1118	1961-72	1.0	2.0	3.0	
1000 COUPE BERTONE	944	1962-67	3.5	7.0	10.0	
1200 S COUPE	1204	1967-71	4.0	8.0	12.0	
1000 (TUTTI I MODELLI)	997/1118	1973-78	0.8	1.5	2.3	
1000 RALLYE	1118	1970-71	3.0	6.0	9.0	
1000 RALLYE 1	1294	1972-76	4.0	8.0	12.0	
1000 RALLYE 2	1294	1972-77	4.5	9.0	13.5	
1300/1500	1290/1475	1963-66	1.0	2.0	3.0	
1300/1500 CANADA BREAK	1290/1475	1965-66	1.3	2.5	3.5	
1301/1501	1290/1475	1967-76	0.8	1.5	2.3	
1301/1501 CANADA BREAK	1290/1475	1967-76	1.0	2.0	3.0	
1100 (TUTTI I MODELLI)	944/1294	1967-82	0.5	1.0	1.5	
1100 BREAK (TUTTI I MOD.)	944/1294	1968-80	0.5	1.0	1.5	
1100 TI	1294	1974-78	0.8	1.5	2.3	
CHRYSLER 160/800/2 LITRI	1639/1981	1971-79	0.5	1.0	1.5	
HORIZON (TUTTI I MODELLI)	1118/1442	1977-86	0.5	1.0	1.5	
HORIZON LOEWE	1905	1983-86	0.5	1.0	1.5	
1307/1308/1309/1510	1294/1592	1975-84	0.5	1.0	1.5	
SOLARA (TUTTI I MODELLI)	1294/1592	1980-86	0.5	1.0	1.5	
SOLARA D	1905	1984-86	0.5	1.0	1.5	
TAGORA (TUTTI I MODELLI)	2155/2849	1980-84	0.5	1.0	1.5	
TAGORA DT	2304	1980-84	0.5	1.0	1.5	
SAMBA	954/1360	1981-86	0.4	0.8	1.2	
SAMBA CABRIOLET	954/1360	1982-86	0.8	1.5	2.3	
SAMBARALLYE	1219/1360	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 CECIA						
1200	1221	1952-59	2.0	4.0	6.0	
440/445	1089/1221	1958-61	2.3	4.5	7.0	
FELICIA	1089/1221	1959-64	2.5	5.0	7.5	
OCTAVIA BERLINA COMBI	1089/1221	1959-71	1.8	3.5	6.0	
1000 MB MBG/MBX	988	1964-69	0.8	1.5	2.3	
1100 MB MBX	1107	1967-69	0.8	1.5	2.3	
100/110/120/130 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	1159/1289	1988-94	0.4	0.8	1.2	
FORMAN	1289	1990-94	0.4	0.8	1.2	
FELICIA	1159/1289	1994-95	0.5	1.0	1.5	
4R	1944	1928-30	7.5	15.0	22.5	
6R	2916	1929-30	10.0	20.0	30.0	

Modello	cm ³	Anni				Euro x 000
422	1195	1950-52	4.0	8.0	12.0	
450	1661	1929-52	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	
637/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	
420 STANDARD	995	1953-54	3.5	7.0	11.0	
420 RAPID	1195	1954-55	3.8	7.5	12.0	
418/420 POPULAR	905/995	1954-58	3.5	7.0	11.0	
POPULAR OHV/995	995	1957-46	3.5	7.0	11.0	
POPULAR 1100 OHV/1101	1089	1958-46	3.8	7.5	12.0	
POPULAR SPORT/OMI ECARLO	1385	1955-58	9.0	18.0	27.0	
RAPID SIX	1961	1955	10.0	20.0	30.0	
RAPID	1385	1955-58	4.0	8.0	12.0	
RAPID OHV	1564	1958-47	5.0	10.0	15.0	
RAPID 2200	2199	1941-47	6.0	12.0	18.0	
FAVORIT/FAVORIT 2000 OHV	1802/2091	1956-61	5.0	10.0	15.0	
640 SUPER	2492	1954-56	5.5	11.0	16.5	
SUPERB/SUPERBOHV	2704/3157	1956-49	6.0	12.0	18.0	
SUPERB 4000	3991	1959-40	8.0	16.0	24.0	
1101/1102	1089	1946-52	2.5	5.0	7.5	
SMART GERMANIA						
SMART	599	1998-03	1.0	2.0	3.0	
SMART CABRIO	599	2000-03	1.3	2.5	3.5	
SMART CROSSBLADE	599	2001-02	2.0	4.0	6.0	
SMART ROADSTER	698	2002-03	2.5	5.0	7.5	
SMART ROADSTER COUPÉ	698	2002-04	2.3	4.5	6.5	
SMART ROADSTER COUPÉ BRABUS	698	2004	2.8	5.5	8.0	
FORTWO	698	2003-04	1.5	3.0	4.5	
FORTWO BRABUS	698	2003-04	2.0	4.0	6.0	
SPA ITALIA						
TIPO 23/25 - 20 HP TORP/BERL	2724	1920-25	17.5	35.0	55.0	
TIPO 245 - 40 HP TORP/BERL	4406	1920-26	32.5	65.0	100.0	
SSANGYONG COREA DEL SUD						
KUKORANDO	2285/1199	1995-04	1.0	2.0	3.0	
MUSO	2295/1199	1995-04	1.0	2.0	3.0	
MUSO DIESEL	2299/2074	1995-04	0.8	1.5	2.3	
STANDARD GRAN BRETAGNA						
VANGUARD 1/1111	2088	1948-63	2.5	5.0	7.5	
EIGHT	818	1953-59	1.8	3.5	6.0	
TEN	948	1954-61	2.0	4.0	6.0	
STEYR PUCH AUSTRIA						
500 (TUTTI I MODELLI)	495	1958-72	5.0	10.0	15.0	
650 (TUTTI I MODELLI)	645-660	1965-68	6.0	12.0	18.0	
700 C	645	1961-68	4.0	8.0	12.0	
700 E	645	1963-66	4.5	9.0	13.5	
HAFLINGER	645	1958-75	7.5	15.0	22.5	
PINZGAUER	2499	1972-82	10.0	20.0	30.0	
SUBARU GIAPPONE						
1800 4 W/LEONE (TUTTI I MODELLI)	1782	1979-91	0.5	1.0	1.5	
IMPREZA (TUTTI I MODELLI)	1597-1820	1992-95	0.5	1.0	1.5	
IMPREZA 2.0 TURBO 16V 4WD	1994	1993-01	4.0	8.0	12.0	
IMPREZA WRX TURBO	1994	2000-04	5.0	10.0	15.0	
IMPREZA WRX STI	1994	2001-04	6.5	15.0	20.0	
SIX	5318	1991-96	3.0	6.0	9.0	
LEGACY (TUTTI I MODELLI)	1820-2457	1989-95	0.5	1.0	1.5	
LEGACY WAGON (TUTTI I MOD.)	1820-2457	1989-95	0.5	1.0	1.5	
LEGACY OUTBACK 2.0 TURBO 16V 4WD	1994	1997-04	1.0	2.0	3.0	
LEGACY OUTBACK H6 3.0	2999	2000-04	1.3	2.5	3.5	
FORESTER (TUTTI I MOD.)	1994-2457	1997-02	0.8	1.5	2.5	
FORESTER TURBO (15 SERIE)	1994	2002-04	1.3	2.5	3.5	
M80	758	1992-93	0.4	0.8	1.2	
SUNBEAM GRAN BRETAGNA						
16/40	3016	1919-24	14.0	28.0	42.0	
24/1240/24470	4524	1919-24	16.0	32.0	48.0	
14	1954	1921-24	5.0	10.0	15.0	
12	1598	1924-26	5.0	10.0	15.0	
14/40	2120	1924-27	6.0	12.0	18.0	
16/50	2540	1924	14.0	28.0	42.0	
20/60	3016	1924-27	15.0	30.0	45.0	
3 LITRE	2996	1926-31	20.0	40.0	60.0	
30/90	4826	1926-29	25.0	50.0	75.0	
16	2035-2195	1927-33	10.0	20.0	30.0	
20	2963/3107	1927-33	12.5	25.0	37.5	
25	3617	1927-33	14.0	28.0	42.0	
35	5447	1929	30.0	60.0	90.0	
20	2994/2996	1933-35	13.0	26.0	39.0	
25	3317	1934-35	15.0	30.0	45.0	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
DAWN	1627	1934-35	7,5	15,0	22,5	
3 LITRE	3181	1935-80	10,0	20,0	30,0	
4 LITRE	4086	1935-80	12,5	25,0	38,0	
TEN SALOON	1184	1938-48	4,0	8,0	12,0	
TEN TOURER/DHC	1184	1938-48	6,0	12,0	18,0	
2 LITRE SALOON	1944	1939-48	5,0	10,0	15,0	
2 LITRE TOURER/DHC	1944	1939-48	7,0	14,0	21,0	
80	1184	1948-50	4,0	8,0	12,0	
80 DHC	1184	1948-50	5,0	10,0	15,0	
90/90 MK II/PO MK IIA	1944-2267	1948-54	5,0	10,0	15,0	
90/90 MK II/PO MK IIA DHC	1944-2267	1948-54	6,0	12,0	18,0	
MK III/MK III S	2267	1954-57	5,0	10,0	15,0	
MK III DHC	2267	1954-57	6,5	13,0	20,0	
ALPINE I/II/MK III	2267	1955-55	7,5	15,0	22,5	
RAPER	1390	1955-58	2,8	5,5	8,5	
RAPER I/II/III	1494-1592	1958-63	3,0	6,0	9,0	
RAPER I/II/III CONVERTIBLE	1494-1592	1958-63	4,0	8,0	12,0	
RAPER I/IV	1592-1725	1963-67	3,3	6,5	10,0	
NEW RAPER	1725	1967-76	1,5	3,0	4,5	
RAPER H 120	1725	1968-76	1,8	3,5	5,5	
ALPINE	1725	1969-76	1,3	2,5	4,0	
ALPINE	1494	1959-60	7,0	14,0	21,0	
ALPINE I/II/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

LIO JIMNI	359	1970-73	1,8	3,5	5,0
LIO	539	1970-80	1,5	3,0	4,5
LIO	797	1975-80	1,8	3,5	5,0
SL 410/413/50/100	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 MODELLI)	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

SPECIAL COUPÉ	3996	1936-39	65,0	130,0	200,0
SPECIAL CABRIOLET	3996	1936-39	75,0	150,0	225,0
SS COUPÉ	3996	1937-39	75,0	150,0	225,0
SS CABRIOLET	3996	1937-39	90,0	180,0	270,0
T266/ORD	4482	1946-55	20,0	40,0	60,0
T266S GRAND SPORT	4482	1948-53	27,5	55,0	85,0
T266S GRAND SPORT	4482	1953-55	30,0	60,0	90,0
T14S SPORT 2500	2491	1955-57	20,0	40,0	60,0

TALBOT/SUNBEAM GRAN BRETAGNA

SUNBEAM (TUTTI I MODELLI)	928-1295	1977-81	0,5	1,0	1,5
SUNBEAM II	1592	1979-81	2,0	4,0	6,0
SUNBEAM LOTUS	2174	1979-81	7,5	15,0	22,0

TOYOTA GIAPPONE

EJ40	3078	1960-70	3,5	7,0	10,0
EJ40/EJ42/EJ45	2977-3078	1971-79	2,5	5,0	7,5
EJ55 SW	3078	1967-70	2,8	5,5	8,0
EJ55 SW	2977-3078	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
HF LUX	1968-2188	1979-82	1,0	2,0	3,0
BLIZZARD	2188-2446	1980-91	1,0	2,0	3,0
LAND CRUISER I SERIE	2977-4228	1979-85	2,0	4,0	6,0
LAND CRUISER II SERIE	2446-4164	1985-93	2,3	4,5	6,5
LAND CRUISER II	2446-4164	1985-96	2,0	4,0	6,0
LAND CRUISER 80/90 TD	4164-4477	1989-97	2,5	5,0	7,5
LAND CRUISER JP	2694-3378	1996-03	2,5	5,0	7,5
LAND CRUISER JP TD	2982	1996-03	2,0	4,0	6,0
4 RUNNER	2366-2938	1987-96	1,5	3,0	4,5
4 RUNNER TD	2446	1989-96	2,0	4,0	6,0
4 RUNNER (II SERIE)	2694-3378	1996-03	2,0	4,0	6,0
4 RUNNER TD (II SERIE)	2982	1996-03	2,5	5,0	7,5
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 162 QZ/20 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 20 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

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
SUPRA 2.0 24V	1988	1988-91	0,8	1,5	2,3	
SUPRA 2.0 25 GT TWIN TURBO	1988-2491	1988-91	1,0	2,0	3,0	
SUPRA 3.0 TURBO 24V	2954	1988-92	1,5	3,0	4,5	
SUPRA 3.0 TURBO 24V	2997	1993-01	2,0	4,0	6,0	
LAND CRUISER 100/500	4477-4664	1998-04	3,0	6,0	9,0	
LAND CRUISER 100 TD/500 TD	4164	1998-04	2,0	4,0	6,0	
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 ESX (TUTTI I MODELLI)	1587-1998	1993-95	0,5	1,0	1,5	
CARINA 3.0 V6 24V/3V	2997	1993-95	0,8	1,5	2,3	
PREVIA	2438	1990-95	0,8	1,5	2,3	
PREVIA TD	2184	1992-95	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 V.S.	1998	1993-99	3,0	6,0	9,0	
PROLUS HYBRID	1496	2003-04	1,0	2,0	3,0	
PROLUS	1496	1991-95	0,7	1,5	2,2	

TRIUMPH GRAN BRETAGNA

1020	1395	1923-25	5,0	10,0	15,0
1335	1875	1925-27	6,0	12,0	18,0
15	2170	1927-30	6,0	12,0	18,0
SUPER 7	747	1928-29	4,0	8,0	12,0
SUPER 8	852	1930	4,5	9,0	13,5
SUPER 9	1018	1931-32	5,0	10,0	15,0
SOUTHERN CROSS	1087-1232	1932	11,0	22,0	33,0
12/16 SCORPION	1205	1931-33	12,5	25,0	38,0
GLORIA 10	1087	1933	4,5	9,0	13,5
GLORIA FOUR (12) SALOON COUPÉ	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 COUPÉ	1476	1991	9,0	18,0	27,0
GLORIA SIX (6-6/6) TOURER/DHC	1476	1991	15,0	30,0	45,0
DOLOMITE/VITESSE SALOON	1496	1991	9,0	18,0	27,0
DOLOMITE 8 ROADSTER	1990	1994	50,0	100,0	150,0
DOLOMITE 14/60 ROADSTER	1776	1936-38	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 (RENOVON)	2088	1949-51	5,0	10,0	15,0
RENOVON 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 COUPÉ	948-1147	1959-64	2,5	5,0	7,5
HERALD CONVERTIBLE	948-1147	1961-71	4,0	8,0	12,0
VITESSE	1596-1998	1962-71	2,5	5,0	7,5
VITESSE CONVERTIBLE	1596-1998	1962-71	4,0	8,0	12,0
TR2	1991	1953-55	17,5	35,0	50,0
TR3	1991	1955-58	16,5	33,0	48,0
TR3A	1991	1957-61	17,5	35,0	50,0
TR3B	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
2500 MK2/TC	2498	1968-77	2,5	5,0	7,5
SPITFIRE 4	1147	1962-64	5,0	10,0	15,0
SPITFIRE MK1	1147	1964-67	4,0	8,0	12,0
SPITFIRE MK11	1296	1967-70	4,5	9,0	11,5
SPITFIRE MK IV	1296	1970-74	3,5	7,0	11,0
SPITFIRE 1500	1493	1974-80	4,0	8,0	12,0
SIAG	2997	1970-77	7,5	15,0	22,5
G16 COUPÉ MK1	1998	1966-68	6,5	13,0	20,0
G16 COUPÉ MK11	1998	1968-70	4,5	9,0	13,5
G16 COUPÉ MK111	1998	1971-73	6,0	12,0	18,0
TOLEDO	1296-1493	1970-76	1,5	3,0	4,5
1300/1300 TC	1296	1966-70	1,3	2,5	4,0
1500/1500 TC	1493	1970-76	1,5	3,0	4,5
DOLOMITE 1300/1500/1850 HL	1296-1854	1972-80	2,0	4,0	6,0
DOLOMITE SPRINT	1998	1973-79	3,5	7,0	10,0
TR7 COUPÉ	1998	1976-81	2,8	5,5	8,0
TR7 SPIDER	1998	1980-82	3,5	7,0	10,0
ACCLAM (TUTTI I MODELLI)	1335	1980-84	0,4	0,8	1,2

TVR GRAN BRETAGNA

GRANTURA	1885-1798	1958-66	8,0	16,0	24,0
GRIFFITH	4727	1962-67	12,5	25,0	38,0
VIXEN	1598-1798	1967-70	7,0	14,0	21,0
TUSCAN	2994-4727	1968-71	10,0	20,0	30,0
TASMIN	1993-2792	1980-88	8,0	16,0	24,0

Modello	cm ³	Anni	Euro x 000			
280/350/390/400/420/450	2792-4441	1980-91	9,0	18,0	27,0	
S/CONVERTIBLES/252C	2792-2935	1986-90	8,5	17,0	25,0	
SPEED EIGHT	3947	1989-91	9,0	18,0	27,0	
S/353C	2935	1990-91	10,0	20,0	30,0	
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	
CHIMERA	3947-4997	1992-04	12,5	25,0	38,0	
TUSCAN S	3605-3996	2000-04	12,5	25,0	38,0	
TAMORA	3605	2002-04	12,5	25,0	38,0	

UAZ RUSSIA

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000			
TYP 166 SCHWIMMAGEN	1151	1942-44	16.0	320	48.0	
MAGGIOLINO (LIN. DUE VETRINI)	1151	1944-53	10.0	200	30.0	
MAGGIOLINO (LUNOTTO O VALE)	1192	1953-57	6.0	120	18.0	
MAGGIOLINO 1200	1192	1957-64	4.0	80	12.0	
MAGGIOLINO 1200	1192	1964-67	3.5	70	10.0	
MAGGIOLINO 1300/1500	1285/1495	1965-67	3.5	70	10.0	
MAGGIOLINO 1300/1500	1285/1495	1967-70	2.8	55	8.0	
MAGGIOLINO CABR. HEIMÜLLER	1151	1949-53	25.0	500	75.0	
MAGGIOLINO CABR. KARMMANN	1151	1951-52	15.0	300	45.0	
MAGGIOLINO CABR. KARMMANN	1192	1952-57	11.0	220	33.0	
MAGGIOLINO CABR. KARMMANN	1192-1285	1957-67	7.5	150	22.5	
MAGGIOLINO CABR. KARMMANN	1192-1285	1967-70	5.0	100	15.0	
MAGGIOLINO CABR. KARMMANN	1495	1966-67	6.5	150	20.0	
MAGGIOLINO CABR. KARMMANN	1495	1967-70	5.5	110	16.5	
1500/1500S	1495	1961-65	1.5	30	4.5	
1500/1500S/1600 VARIANT	1495/1584	1962-73	1.5	30	4.5	
1800 LITL	1584	1965-73	1.8	55	5.5	
411/12 (TUTTI I MODELLI)	1679/1795	1968-74	0.8	15	2.3	
KARMANN GHIA COUPE	1192	1955-66	7.5	150	22.5	
KARMANN GHIA COUPE	1285/1584	1966-74	4.5	90	13.5	
KARMANN GHIA SL 1.6 TYP 34	1495/1584	1961-69	4.0	80	12.0	
KARMANN GHIA CABRIOLET	1192	1957-66	12.5	250	35.0	
KARMANN GHIA CABRIOLET	1285/1584	1966-74	9.0	180	27.0	
MAGGIOLINO	1192	1968-78	2.5	50	7.5	
MAGGIOLONE I 302/305	1192/1584	1970-75	2.0	40	6.0	
MAGGIOLONE CABR. 1302/1305	1192/1584	1970-80	4.0	80	12.0	
MAGGIOLINO MEXICO	1192/1584	1978-91	1.8	35	5.0	
PESCACCIA TYP 181	1495/1584	1969-79	2.5	50	7.5	
KO (TUTTI I MOD.)	1605/1807	1970-74	0.8	15	2.3	
POLO I SERIE (TUTTI I MOD.)	895/1095	1975-81	0.5	10	1.5	
POLO II SERIE (TUTTI I MOD.)	1045/1272	1981-90	0.5	10	1.5	
POLO II SERIE DIESEL	1272	1986-90	0.5	10	1.5	
POLO COUPE (TUTTI I MOD.)	1045/1272	1982-90	0.5	10	1.5	
POLO II SERIE MODEL YEAR '91	1045/1272	1990-94	0.5	10	1.5	
POLO II SERIE D MODEL YEAR '91	1391	1990-94	0.5	10	1.5	
POLO COUPE MODEL YEAR '91	1045/1272	1990-94	0.5	10	1.5	
POLO COUPE 640	1272	1985-94	1.0	20	3.0	
POLO III SERIE (TUTTI I MOD.)	1045/1598	1994-95	0.5	10	1.5	
POLO III SERIE DIESEL	1896	1994-95	0.5	10	1.5	
DERBY I SERIE (TUTTI I MOD.)	895/1095	1976-81	0.4	0.8	1.2	
DERBY II SERIE (TUTTI I MOD.)	1045/1272	1981-88	0.3	0.5	0.8	
GOLF I SERIE (TUTTI I MOD.)	1095/1457	1974-81	0.8	15	2.3	
GOLF I SERIE (TUTTI I MOD.)	1095/1457	1981-83	0.5	10	1.5	
GOLF DIESEL I SERIE	1471/1588	1976-83	0.5	10	1.5	
GOLF GTD I SERIE	1588	1982-83	1.5	25	3.5	
GOLF GTI MARCE 1600	1588	1976-78	3.0	60	9.0	
GOLF GTI MARCE 1600	1588	1978-82	2.5	50	7.5	
GOLF GTI 1800	1781	1982-83	2.3	45	6.5	
GOLF CABRIOLET (TUTTI I MOD.)	1095/1781	1979-87	1.3	25	4.0	
GOLF CABRIOLET (TUTTI I MOD.)	1595/1781	1987-93	1.3	25	4.0	
GOLF II SERIE (TUTTI I MOD.)	1272/1781	1983-92	0.5	10	1.5	
GOLF II SERIE SYNCRO	1781	1986-91	0.5	10	1.5	
GOLF II SERIE DIESEL	1588	1983-91	0.5	10	1.5	
GOLF II SERIE GTD	1588	1983-92	0.5	10	1.5	
GOLF II SERIE GTI	1781	1983-89	1.3	25	4.0	
GOLF II SERIE GTI MODEL YEAR '90	1781	1989-91	1.0	20	3.0	
GOLF GTI 16V	1781	1985-89	1.5	30	4.5	
GOLF GTI 16V MODEL YEAR '90	1781	1989-91	1.3	25	4.0	
GOLF GTI 16V	1781	1990-91	2.5	50	7.5	
GOLF RALLYE	1781	1989-90	3.5	70	10.0	
GOLF COUNTRY	1781	1990-91	1.0	20	3.0	
GOLF III (TUTTI I MOD.)	1391/1984	1991-95	0.5	10	1.5	
GOLF III TD	1896	1991-95	0.5	10	1.5	
GOLF III VARIANT (TUTTI I MOD.)	1391/1984	1993-95	0.5	10	1.5	
GOLF III VARIANT TD	1896	1993-95	0.5	10	1.5	
GOLF III GTI GTI 16V	1984	1991-97	0.8	15	2.3	
GOLF III 2.8 VR6 SYNCRO	2792/2861	1991-97	1.0	20	3.0	
GOLF III CABRIO (TUTTI I MOD.)	1781/1984	1993-02	1.5	30	4.5	
GOLF III CABRIO TD	1896	1995-02	1.3	25	3.5	
JETTA I SERIE (TUTTI I MOD.)	1272/1588	1979-83	0.4	0.8	1.2	
JETTA DIESEL I SERIE	1588	1980-83	0.3	0.5	0.8	
JETTA TURBODIESEL I SERIE	1588	1983	0.3	0.5	0.8	
JETTA GTI I SERIE	1588/1781	1979-83	0.5	10	1.5	
JETTA I SERIE (TUTTI I MOD.)	1272/1781	1984-92	0.4	0.8	1.2	
JETTA I SERIE DIESEL	1588	1984-91	0.3	0.5	0.8	
JETTA I SERIE TURBODIESEL	1588	1984-92	0.3	0.5	0.8	
JETTA I SERIE SYNCRO	1781	1986-91	0.4	0.8	1.2	
JETTA I SERIE GTI/GTX 16V	1781	1987-91	0.4	0.8	1.2	
TYP 185 LITL	1714	1979-82	3.5	70	11.0	
SCIROCCO I SERIE	1095/1457	1974-81	0.8	15	2.3	
SCIROCCO GTI I SERIE	1588	1977-81	2.0	40	6.0	
SCIROCCO I SERIE	1272/1588	1981-90	0.8	15	2.3	
SCIROCCO GTI/GTX 16V II SERIE	1588/1781	1981-91	1.5	30	4.5	
PASSAT I SERIE (TUTTI I MOD.)	1297/1588	1973-81	0.8	15	2.3	
PASSAT I SERIE DIESEL	1471	1978-81	0.5	10	1.5	
PASSAT II SERIE (TUTTI I MOD.)	1272/2226	1981-88	0.5	10	1.5	
PASSAT II SERIE DTD	1588	1981-88	0.5	10	1.5	

Modello	cm ³	Anni	Euro x 1000			
PASSAT II S. VAR. (TUTTI I MOD.)	1272/2226	1981-88	0.5	10	1.5	
PASSAT II S. DTD VARIANT	1588	1981-88	0.5	10	1.5	
PASSAT III SERIE (TUTTI I MOD.)	1595/1984	1988-95	0.5	10	1.5	
PASSAT III SERIE DTD TURBO	1588/1896	1988-95	0.5	10	1.5	
PASSAT III SERIE VAR. (TUTTI IM.)	1595/1984	1988-95	0.5	10	1.5	
PASSAT III SERIE DTD TURBO VAR.	1588/1896	1988-95	0.5	10	1.5	
PASSAT III S. G60 SYNCRO GTI	1781	1989-93	0.8	15	2.3	
PASSAT III S. G60 VAR. SYNCRO GTI	1781	1989-93	0.8	15	2.3	
PASSAT III SERIE 2.8 VR6	2792	1991-95	0.8	15	2.3	
PASSAT III SERIE 2.8 VR6 VARIANT	2792	1991-95	0.8	15	2.3	
CORRADO I 820/16V	1781/1984	1988-95	0.8	15	2.3	
CORRADO I 8 G60	1781	1988-95	1.0	20	3.0	
CORRADO 2.9 VR6	2861	1991-95	1.0	20	3.0	
SHARAN 2.8 VR6	2792	1995-04	0.8	15	2.3	
SHARAN 2.8 VR6 SYNCRO	2792	1996-04	1.0	20	3.0	
GOLF IV 1.8 20V TURBO	1781	1997-03	1.0	20	3.0	
GOLF IV 1.8 20V TURBO PLUS	1781	2003	1.5	30	4.5	
GOLF IV 2.3 V5	2524	1997-03	1.0	20	3.0	
GOLF IV 2.8 VR6	2792	2000-03	1.3	25	3.5	
GOLF IV RSZ	3189	2002-03	3.5	70	10.0	
POLO GTI	1598	1998-01	0.8	15	2.3	
VENTO (TUTTI I MOD.)	1598/1984	1992-95	0.5	10	1.5	
VENTO DTD	1896	1992-95	0.5	10	1.5	
VENTO 2.8 VR6	2792	1992-98	0.5	10	1.5	
NEW BEETLE	1390/1984	1998-04	1.3	25	3.5	
NEW BEETLE 2.3 V5	2524	2000-04	1.8	35	5.0	
NEW BEETLE RS	3189	2000-02	5.0	100	15.0	
Lupo GTI	1598	1999-04	0.8	15	2.3	
BORA 2.3 V5	2524	1999-02	0.5	10	1.5	
BORA 2.8 VR6	2792	2001-02	0.8	15	2.3	
PASSAT IV S. 23 V5 SYNCRO	2524/2527	1997-02	0.5	10	1.5	
PASSAT IV S. 28 V6 30V	2771	1996-04	0.8	15	2.3	
PASSAT IV S. 23 V5 VAR. SYNCRO	2524/2527	1997-02	0.8	15	2.3	
PASSAT IV S. 28 V6 30V VARIANT	2771	1997-04	0.8	15	2.3	
PASSAT IV S. 40 V8	3999	2001-04	1.5	30	4.5	
PASSAT IV S. 40 V8 VARIANT	3999	2001-04	1.5	30	4.5	
PHAEON 3.2 V6	3189	2002-04	2.0	40	6.0	
PHAEON 4.2 V8	4172	2003-04	2.5	50	7.5	
PHAEON 6.0 V12	5998	2002-04	3.0	60	9.0	
PHAEON 5.0 V10 TD	4921	2002-04	2.0	40	6.0	
NEW BEETLE CABRIOLET 140 6	1390/1595	2003-04	2.0	40	6.0	
NEW BEETLE CABRIOLET 18 1720	1781/1984	2003-04	2.5	50	7.5	
Touareg 3.2 V6	3189	2002-04	2.5	50	7.5	
Touareg 4.2 V8	4172	2002-04	3.0	60	9.0	
Touareg 2.5 RS TDI	2461	2002-04	1.8	35	5.0	
Touareg 3.0 V10 TDI	4921	2002-04	2.3	45	6.5	

VOLKSWAGEN PORSCHE GERMANIA

944	1679	1969-72	6.0	120	18.0
946	1991	1969-72	10.0	200	30.0
941.8	1795	1973-75	5.0	100	15.0
942.0	1971	1972-75	5.0	100	15.0

VOLVO SVEZIA

0V4	1944	1926-29	12.5	250	38.0
PV 4	1944	1927-29	12.5	250	38.0
PV 65(65)/65/26/55/45/45/55	3010-3266	1929-34	7.5	150	22.5
PV 65/65/55/65/85/65	3670	1935-37	7.5	150	22.5
PV 36-CARDOCA	3670	1935-38	7.5	150	22.5
PV 51/52/53/54/55/56	3670	1936-45	7.5	150	22.5
PV 60/61	3670	1942-50	6.0	120	18.0
PV 444 (TUTTI I MODELLI)	1414/1583	1944-58	5.0	100	15.0
PV 445 DUE TI	1414/1583	1955-60	5.0	100	15.0
SPORT	1414	1956-57	12.5	250	38.0
PV 544	1583/1778	1958-65	4.0	80	12.0
TP 21	3650	1956-59	4.0	80	12.0
LAPLANDER	1778/1990	1959-76	5.0	100	15.0
SERIE 120 (AMAZON) (TUTTI IM.)	1583/1986	1956-70	2.5	50	7.5
SERIE 140 (TUTTI I MOD.)	1778/1986	1966-74	1.8	35	5.5
164	2978	1968-71	2.3	45	7.0
P 1800/P 1800 S	1778/1986	1961-71	5.5	110	16.5
1800 ES	1986	1971-73	6.0	120	18.0
66 (TUTTI I MOD. ANCHE DAF)	1108/1289	1972-79	0.5	10	1.5
3435/45	1397/1986	1976-81	0.5	10	1.5
349/360 (TUTTI I MODELLI)	1397/1986	1982-91	0.5	10	1.5
360 DIESEL	1596	1984-89	0.5	10	1.5
480 ES	1721/1998	1986-95	0.8	15	2.3
480 TURBO	1721	1988-95	1.0	20	3.0
440 (TUTTI I MODELLI)	1596/1998	1988-95	0.5	10	1.5
440 TURBO	1721	1988-95	0.8	15	2.3
440 TD	1870	1993-95	0.5	10	1.5
460 (TUTTI I MODELLI)	1596/1998	1989-95	0.5	10	1.5
460 TD	1870	1993-95	0.5	10	1.5
244 BERLINA (TUTTI I MOD.)	1986/2127	1974-81	1.3	25	4.0
244 GL D6	2385	1978-83	0.8	15	2.3
245 SW (TUTTI I MOD.)	1986/2127	1974-81	1.3	25	4.0

Modello	cm ³	Anni			Euro x 000
245 GLD6	2385	1978-83	0.8	15	2.3
240 BERLINA (TUTTI I MOD.)	1986/2316	1982-91	1.0	20	3.0
244/240 BERLINA TURBO	1986/2712	1980-85	1.5	30	4.5
240 GLD6	2385	1983-91	0.8	15	2.3
240 SW (TUTTI I MOD.)	1986/2316	1982-93	1.0	20	3.0
245 TURBO/240 SW TURBO	1986/2712	1981-85	1.5	30	4.5
240 GLD6 SW	2385	1983-91	0.8	15	2.3
264 DUGL/GLE	2664/2849	1974-81	1.5	30	4.5
265 DUGL/GLE	2664/2849	1974-81	1.5	30	4.5
262 COUPE	2664/2849	1977-81	3.0	60	9.0
740 (TUTTI I MOD.)	2316	1984-90	0.5	10	1.5
740 TURBO	1986/2316	1984-89	0.5	10	1.5
740 TURBO 16V	1986	1989-90	0.5	10	1.5
740 GL DIESEL	2385	1984-90	0.5	10	1.5
740 SW	2316	1985-90	0.5	10	1.5
740 TURBO SW	1986	1985-89	0.8	15	2.3
740 TURBO 16V SW	1986	1989-90	0.8	15	2.3
760 GLE V6	2849	1982-87	0.8	15	2.3
760 TURBO 2.3	2316	1982-87	0.5	10	1.5
760 GLE DTD	2385	1982-87	0.5	10	1.5
760 GLE V6 SW	2849	1985-87	0.8	15	2.3
760 TURBO 2.3 SW	2316	1985-87	0.8	15	2.3
760 GLE DTD SW	2385	1985-87	0.5	10	1.5
760 GLE LIMOUSINE	2849	1986-87	0.8	15	2.3
760 GLE V6 (II SERIE)	2849	1987-90	0.8	15	2.3
760 TURBO (II SERIE)	2316	1987-90	0.8	15	2.3
760 GLE TURBO (II SERIE)	2385	1987-90	0.5	10	1.5
760 GLE V6 SW (II SERIE)	2849	1987-90	0.8	15	2.3
760 TURBO SW (II SERIE)	2316	1987-90	0.8	15	2.3
760 GLE TURBO SW (II SERIE)	2385	1987-90	0.5	10	1.5
780 TURBO	1986	1986-90	1.5	30	4.5
780 TURBO 16	1986	1990	1.8	35	5.0
780 V6	2458/2849	1985-90	1.5	30	4.5
780 TURBODIESEL	2385	1985-91	0.8	15	2.3
960 20i TURBO 16V	1986	1990-94	1.0	20	3.0
960 TURBO	2316	1990-92	1.0	20	3.0
960 29i2.4V	2922	1990-96	1.0	20	3.0
960 25 2.4V	2475	1995	1.0	20	3.0
960 20i TURBO 16V SW	1986	1990-94	1.3	25	3.5
960 TURBO SW	2316	1990-92	1.3	25	3.5
960 29i2.4V SW	2922	1990-96	1.3	25	3.5
960 25 2.4V SW	2475	1995	1.2	25	3.7
960 TURBODIESEL	2385	1990-94	0.8	15	2.3
960 TURBODIESEL SW	2385	1990-94	1.0	20	3.0
850 GLE GLT	1984/2455	1991-95	0.5	10	1.5
850 GLE SW GLT SW	1984/2455	1993-95	0.8	15	2.3
850 TURBO 20V F5	1984/2319	1993-96	1.0	20	3.0
850 F5R	2319	1995-96	1.5	30	4.5
850 TURBO 20V F5 SW	1984/2319	1993-96	1.3	25	3.5
570 20V TURBO	2319/2455	1996-01	1.0	20	3.0
V70 20V TURBO	1984/2521	1996-04	1.5	30	4.5
V70 XC 20V TURBO AWD	1984/2521	1996-04	2.0	40	6.0
V70 R	2521	2003-04	3.0	60	9.0
S90 29 24V	2922	1996-98	1.3	25	3.5
V90 29 24V	2922	1996-98	1.8	35	5.0
POLAR 23 TURBO	2316	1997	1.0	20	3.0
POLAR 23 TURBO SW	2316	1997	1.5	30	4.5
C70 COUPE	1948/2455	1996-03	1.0	20	3.0
C70 CARRIOLET	2319/2455	1998-04	2.0	40	6.0
S80 28 24V TURBO	2785	1998-04	1.5	30	4.5
S80 29 24V	2922	1998-04	1.3	25	3.5
940 GLE	2849	1990-93	0.8	15	2.3
940 2.0 23	1986/2316	1990-95	0.7	15	2.2
940 TURBO	1986/2316	1990-95	0.8	15	2.3
940 GLE TURBODIESEL	2385	1990-95	0.5	10	1.5
940 GLE SW	2849	1990-93	1.0	20	3.0
940 2.0 23 SW	1986/2316	1990-95	1.0	20	3.0
940 TURBO SW	1986/2316	1990-95	1.0	20	3.0
940 GLE TURBODIESEL SW	2385	1990-95	0.8	15	2.3
940 POLAR/SUPER POLAR	1984	1993-95	0.8	15	2.3
XC90	2455/2922	2002-04	2.5	50	7.5
XC90 TD	2401	2002-04	1.8	35	5.0
S60 R	2521	2003-04	1.8	35	5.0

Le Youngtimer

**LA PRIMA GUIDA ALLE STORICHE DI DOMANI
FIRMATA DA RUOTECCLASSICHE**

**80 MODELLI SELEZIONATI E DOCUMENTATI
CON OLTRE 600 PAGINE STORICHE DI QUATTORRUOTE**

**5 FASCICOLI RACCOLTI
IN UN PREZIOSO
COFANETTO PER OFFRIRE:**

- Grandi prestazioni documentate in più di 600 pagine
- Fotografie d'epoca e testi approfonditi
- Confronti e schede tecniche



**IN LIBRERIA
SOLO
€34,00**

In rassegna, i modelli destinati a fare carriera:
80 automobili costruite fra il 1986 e il 1993,
spesso esaltanti nelle prestazioni,
reperibili oggi a prezzi accessibili
ma destinate a rivalutarsi nel tempo.
Una scommessa garantita da Ruoteclassiche.

**UNA PREZIOSA RACCOLTA
DA NON PERDERE**



EditorialeDomus

QUOTAZIONI VEICOLI INDUSTRIALI E COMMERCIALI

Le quotazioni si riferiscono a veicoli originali, completi in ogni parte, in condizioni d'uso normali e dignitose e, se previsto, con cassone fisso originale o coevo al veicolo. Ogni difetto sostanziale (mancanza

dell'allestimento, motore non originale, necessità di profondo restauro) ne diminuisce la quotazione; un restauro totale o parziale già effettuato la aumenta. Allestimenti diversi dal cassone ma di grande serie (cisterne, furgoni)

non variano la quotazione; il cassone ribaltabile non originale la diminuisce. Gli allestimenti speciali come bisarche, uffici mobili e simili sono da valutare caso per caso. Vengono quotati soltanto i veicoli ancora esistenti

in un numero di esemplari tale da garantire un minimo volume di compravendite. I modelli non citati seguono la quotazione del modello da cui derivano o di quello tecnicamente e cronologicamente più vicino.

Modello	cm ³	Anni	Euro
ALFA ROMEO ITALIA			
430	5816	1959-50	10.000
800	8725	1940-50	13.000
450/455	6330	1950-59	8.000
900/950	8725	1950-58	12.000
MILLE	11050	1958-65	6.000
ROMEO/ROMEO2	1290	1954-67	6.000
ROMEO/ROMEO2 DIESEL	1158	1954-67	5.000
ATI/ATI2/F11/F12	1290	1966-83	2.500
ATI/ATI2/F11/F12 DIESEL	1760	1966-83	2.000
AT5/AT9/AT8	3017-3300	1967-75	1.000

ASTRA ITALIA			
BM19/21/22	11580-17174	1966-80	1.000
BM25	15950-17174	1972-80	1.000

AUTOBIANCHI ITALIA			
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

BEDFORD GRAN BRETAGNA			
TM3300/4400	9308-12066	1975-80	1.500

BIANCHI ITALIA			
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

CITROËN FRANCIA			
H/HY	1628-1911	1948-81	5.000
H/HY DIESEL	1610-1946	1948-81	4.000

FIAT ITALIA			
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	8510-8535	1931-39	15.000
626N	5750	1959-47	5.000
666N/7	9365	1959-47	8.000
1100 BLR/ELR	1098	1948-53	4.000
640N	6032	1948-52	4.500
680N	10170	1948-52	7.000
615/615N	1395-1901	1951-61	2.000
615N1	1395-1901	1960-68	1.500
642N	6650	1952-55	4.200
642T	6650	1952-55	5.000
642N/2N/6N/6R	6550	1955-58	4.000
642T/2T/6	6650	1955-58	4.800
642N/65N/65R	7298	1959-65	3.500
642T/65	7298	1959-65	4.200
639N/2N/3 (CIVILE)	6650-7298	1955-68	3.500
671N	6650	1952-55	7.800
671N/2N/3	6650-7298	1955-65	3.700
682N	10676	1952-55	8.200
682N/2	10676	1956-61	3.500
682T/2	10676	1956-61	4.200
682N/3	11548	1962-84	2.500
682T/3	11548	1962-84	3.000
640/650	4678	1958-60	2.000
682N/4	11548	1970-84	2.000
682T/4	11548	1970-84	2.400
690N/NT/2 4 ASSI	11548	1961-66	3.500
690N/NT/2 3 ASSI - 690 T/1T/2	11548	1961-66	4.200
690N/5 4 ASSI	11548	1961-68	4.000
690N/5 3 ASSI - 690T/3	11548	1961-68	4.800
690N/4/1/4	9819	1969-71	3.000
1100 T/1N	1098-1901	1956-66	2.000
616N/NI	2695	1965-67	1.300
616N/2N/3	3455	1967-77	800
625N/NI/2 AUTOCARRO	2695-3455	1965-72	900
625N/NI/2 FURGONE	2695-3455	1965-72	1.500
645/650/662N I SERIE (N/NT)	4678	1960-68	1.000
645/650/655/662 II SERIE (N/2N/3)	4678	1970-74	800
645N/NT - 1/11	9161	1963-70	1.400

683N/T - 619N/T I SERIE	13798	1966-70	2.000
693N/T	12885	1966-70	2.000
238	1197-1498	1969-75	500
684N/T	9819	1970-75	1.200
691N/T	13798	1970-75	2.200
619N/NT II SERIE	13798	1970-75	3.000
697N/T	13798	1971-75	1.500
673N/NT/T - 129	7400	1970-82	1.000
242	2498	1975-82	500

FORD EUROPA			
TAUNUS TRANSIT	1498	1961-67	1.500
TRANSIT I SERIE	2360	1967-77	1.000
TRANSCONTINENTAL	14018	1974-80	1.800

ISOTTA FRASCHINI ITALIA			
D65	5800	1957-46	8.000
D80	7300	1957-46	12.000

IVECO ITALIA			
40	3455	1976-80	500
65/75/90 PC (CIVILE)	3366-5184	1975-85	1.000
50/55/65/75/90/100	3455-4561	1970-76	800
110/130 NC/NR/NT	5184-7412	1973-82	1.000
140/150/159 NC/NT	9572	1976-82	1.000
160 NC/NT	6129	1970-76	1.100
180 NC/NT	13798	1974-76	2.000
170/190 26 NC/NT	13798	1975-80	1.500
170/190 33/35 NC/NT	17174	1975-80	1.800
190 35	17174	1980-84	1.500
190 38	17174	1980-84	1.800
190 38 SPECIAL	17174	1980-84	2.800
190 26	13798	1980-84	2.500
190 33/36 TURBOSTAR	13798	1987-92	3.500
190 42 TURBOSTAR	17174	1984-92	2.000
190 48 TURBOSTAR	17174	1989-92	4.000
190 48 TURBOSTAR SPECIAL HP	17174	1991-92	5.000
300 PC	13298	1975-80	1.300
190/260/300 PC/PAC	9572-13798	1979-82	1.800
330 26	17174	1980-84	1.500
330 35	17174	1980-84	1.600

LANCIA ITALIA			
3RO 464/564	6875	1938-47	12.000
ESARO	6875	1942-46	11.000
ESATAU 864/864C	8245-8864	1948-56	10.000
ESATAU 864A	8864	1955-57	13.000
ESATAU B 503	8864	1956-62	6.000
ESADELTA/ESADELTA B 401	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

MAGIRUS DEUTZ GERMANIA			
150 D14	9500	1960-75	1.000
230/232 D26	11310	1967-75	1.500
360 D18	19145	1975-80	1.800

MAN GERMANIA			
F8 PONTON	11413	1956-69	1.000
F7/F8/F9 CABINA SAVIEM	11413	1967-86	1.900

MERCEDES GERMANIA			
LAK (TUTTI I MODELLI)	10810-15950	1960-82	1.800
LPI SERIE (ECCEETTO LPS33)	4580-10810	1950-65	1.700
LPS33	10810	1958-61	3.000
LPI II SERIE	5765-15950	1970-74	1.500
L319	1767	1956-69	1.200
NG FINO 12.000 KG	5765	1973-88	800
NG OLTRE 12.000 KG	9570-17426	1973-88	1.200

OM ITALIA			
TITANO 137	11540	1957-45	35.000
TAURUS	5520	1939-47	7.000

TAURIUS 340	5520	1949-51	4.000
SUPER TAURIUS	5816	1951-57	5.000
ORIONE 400/ORIONE 400/8	10640	1946-52	10.000
SUPER ORIONE	11630	1952-60	9.000
TIGRE I SERIE	6870	1958-63	4.000
LEONCINO I SERIE	3770	1950-53	4.000
TIGROTTI I SERIE	4156	1953-57	3.700
LEONCINO II/III SERIE	4156-4561	1957-62	1.200
TIGROTTI II SERIE E SUCCESS.	4561-4940	1963-70	800
LEONCINO IV SERIE E SUCCESSIVE	4561	1963-70	8.000
LUPETTO I SERIE	4156	1956-63	2.500
LUPETTO II SERIE	4561	1963-70	1.000
TIGRE II SERIE	6870	1963-67	2.000
TIGRE S	6870	1963-67	3.000
TITANO	11150	1961-67	3.000
TITANO S	11150	1961-67	3.500
100/120	7412	1967-70	1.500
150	8905	1967-70	1.800
DAINO/CERBIATTO/ORSETTO	4561	1960-72	800
190/260	14886	1970-75	3.200

OMT ITALIA			
MF (TUTTI I MODELLI)	11310-11548	1963-67	3.500

PEUGEOT FRANCIA			
37/39	1468-2304	1965-89	1.000

RENAULT FRANCIA			
ESTAFETTE	845-1289	1959-80	1.500

SCANIA SVEZIA			
110	11020	1969-76	2.100
140	14180	1969-76	2.500
86	7790	1976-81	1.300
111	11020	1976-81	1.500
141	14180	1976-81	2.000
82	7790	1981-88	1.000
112	11020	1981-88	1.200
142	14190	1981-88	1.500
142 T	14190	1981-88	2.000

SPA ITALIA			
38R	4053	1956-46	10.000

UNIMOG GERMANIA			
BOHRINGER	1767	1947-51	4.000
401/411	1767	1951-63	4.000
404	2195	1955-80	1.000
406/416	1767	1963-88	2.000

VIBERTI ITALIA			
BVF 203	10676-11548	1956-65	3.000

VOLKSWAGEN GERMANIA			
TYP 2 T1 PICKUP	1192-1493	1960-67	12.000
TYP 2 T1 DOPPIA CABINA	1192-1493	1960-67	14.000
TYP 2 T1 FURGONE	1192-1493	1960-67	14.000
TYP 2 T1 KOMBI/BUS	1192-1493	1960-67	18.000
TYP 2 T1 BUS DE LUXE (SAMBA)	1192-1493	1960-67	30.000
TYP 2 T1 WESTFALIA	1192-1493	1960-67	20.000
TYP 2 T2A PICKUP	1285-1493	1967-71	3.500
TYP 2 T2A DOPPIA CABINA	1285-1493	1967-71	5.500
TYP 2 T2A FURGONE	1285-1493	1967-71	5.000
TYP 2 T2A KOMBI/BUS	1285-1493	1967-71	10.000
TYP 2 T2A BUS DE LUXE	1285-1493	1967-71	11.000
TYP 2 T2A WESTFALIA	1285-1493	1967-71	12.000
TYP 2 T2A-B FURGONE	1285-1584	1972	5.000
TYP 2 T2A-B KOMBI/BUS	1285-1584	1972	10.000
TYP 2 T2B PICKUP	1584-1971	1972-79	3.500
TYP 2 T2B DOPPIA CABINA	1584-1971	1972-79	5.

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
ALLANTE		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%/6 C-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
TOWN AND COUNTRY		1983-87	2,5 5,0 7,5

DE SOTO			
BERLINA 2/4 PORTE		1946-56	6,0 12,0 18,0
STATION WAGON	(WOODY)	1946-56	40,0 80,0 120,0
CONVERTIBILE		1946-56	32,5 65,0 90,0
BERLINA 4 PORTE/STATION W.		1957-61	10,0 20,0 30,0
COUPE		1957-60	17,5 35,0 50,0
CONVERTIBILE		1957-59	40,0 80,0 110,0
ADVENTURER COUPE		1957-59	37,5 75,0 110,0
ADVENTURER CONVERTIBILE		1957-59	75,0 150,0 200,0

DODGE			
BERLINA 2/4 PORTE/SW.		1946-56	7,5 15,0 22,5
STATION WAGON	(WOODY)	1946-48	30,0 60,0 90,0
CONVERTIBILE		1946-56	25,0 50,0 75,0
BERLINA 2/4 PORTE/SW.	6 CIL-20%	1957-60	10,0 20,0 30,0
COUPE	D 500+20%	1957-60	17,5 35,0 50,0
CONVERTIBILE	D 500+20%	1957-60	50,0 100,0 150,0
BERLINA 2/4 PORTE/SW.		1961-74	7,5 15,0 22,5
COUPE		1961-74	7,5 15,0 22,0

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

EDSEL			
BERLINA 4 PORTE		1958	7,5 15,0 22,5
COUPE		1958	10,0 20,0 30,0
CONVERTIBILE		1958	30,0 60,0 90,0
STATION WAGON		1958	8,8 17,5 25,0
BERLINA 4 PORTE		1959-60	6,0 12,0 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/CONVERTIBLE		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 CONVERTIBLE		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 CONVERTIBLE	I S.	1955-57	37,5	75,0 110,0
SKYLINER CONVERTIBLE		1957-59	30,0	60,0 90,0
THUNDERBIRD COUPE	II S.	1958-60	12,5	25,0 35,0
THUNDERBIRD CONVERTIBLE	II S.	1958-60	22,5	45,0 65,0
CONVERTIBLE		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 CONVERTIBLE V8		1961-63	13,0	26,0 35,0
THUNDERBIRD COUPE	III-IV S.	1961-66	10,0	20,0 30,0
THUNDERBIRD CONVERTIBLE	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 CONVERTIBLE	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 CONVERTIBLE		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 CONVERTIBLE	6 CIL-20%	1967-68	20,0	40,0 60,0
THUNDERBIRD 4 PORTE	V S.	1967-71	6,0	12,0 18,0
THUNDERBIRD COUPE	V-VI S.	1967-76	7,5	15,0 22,0
MUSTANG COUPE I S.	(RESTYLING)	1969-73	8,5	17,0 25,0
MUSTANG BOSS 429		1969-70	100,0	200,0 300,0
MUSTANG FASTBACK I S.	(RESTYLING)	1969-73	12,5	25,0 35,0
MUSTANG CONVERTIBLE I S.	(RESTYLING)	1969-73	13,5	27,0 40,0
MUSTANG BOSS 302		1969-70	75,0	150,0 220,0
MUSTANG BOSS 351		1971	30,0	60,0 90,0
MUSTANG COUPE	II SERIE	1974-78	3,5	7,0 10,0
THUNDERBIRD COUPE	VII-VIII S.	1977-82	2,5	5,0 7,5
MUSTANG COUPE	III SERIE	1979-86	3,0	6,0 9,0
MUSTANG CONVERTIBLE	III SERIE	1979-86	4,0	8,0 12,0
THUNDERBIRD COUPE	IX S.	1983-88	3,8	7,5 11,0
MUSTANG CONVERTIBLE	IIIS (REST.)	1987-93	4,5	9,0 13,5
THUNDERBIRD COUPE	X S.	1989-97	3,3	6,5 9,0

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
COUPÉ		1946-57	12.5 25.0 35.0
CONVERTIBILE		1946-57	25.0 50.0 75.0

IMPERIAL

BERLINA		1946-61	10.0 20.0 30.0
LIMOUSINE		1946-61	12.5 25.0 35.0
COUPÉ		1951-61	15.0 30.0 45.0
CONVERTIBILE		1951	20.0 40.0 60.0
CONVERTIBILE		1957-61	50.0 100.0 150.0
GHIA LIMOUSINE		1957-61	25.0 50.0 75.0
BERLINA 2/4 PORTE		1962-74	7.5 15.0 20.0
CONVERTIBILE		1962-68	10.0 20.0 30.0
COUPÉ		1981-83	2.5 5.0 7.5

KAISER

BERLINA/COUPÉ		1947-55	3.8 7.5 10.0
DE LUXE CONVERTIBILE		1950	15.0 30.0 40.0
DARRIN CONVERTIBILE		1954	60.0 120.0 170.0

LINCOLN

2/4 PORTE	CONTINENTAL+20%	1946-48	17.5 35.0 50.0
CONVERTIBILE	CONTINENTAL+20%	1946-48	37.5 75.0 110.0
2/4 PORTE		1949-55	15.0 30.0 45.0
CONVERTIBILE		1949-55	37.5 75.0 110.0
BERLINA 2/4 PORTE		1956-60	10.0 20.0 30.0
CONVERTIBILE		1956-60	30.0 60.0 90.0
CONTINENTAL COUPÉ		1956-57	37.5 75.0 110.0
CONTINENTAL 4 PORTE		1961-70	10.0 20.0 30.0
CONTINENTAL CONVERTIBILE		1961-67	15.0 30.0 45.0
CONTINENTAL 2 PORTE		1970-76	7.5 15.0 20.0
BERLINA		1977-89	3.8 7.5 10.0
LIMOUSINE		1977-89	5.0 10.0 15.0
COUPÉ		1977-89	7.5 15.0 20.0

MERCURY

BERLINA 4 PORTE		1946-51	10.0 20.0 30.0
BERLINA 2 PORTE/COUPÉ		1946-51	17.5 35.0 50.0
STATION WAGON		1946-48	40.0 80.0 120.0
CONVERTIBILE		1946-51	32.5 65.0 90.0
SPORTSMAN CONVERTIBILE		1946-47	87.5 175.0 250.0
STATION WAGON		1949-51	50.0 100.0 150.0
BERLINA 2/4 PORTE		1952-59	7.5 15.0 22.5
STATION WAGON		1952-59	15.0 30.0 45.0
CONVERTIBILE		1952-59	27.5 55.0 80.0
BERLINA 2/4 PORTE		1960-74	5.0 10.0 15.0
STATION WAGON		1960-74	5.0 10.0 15.0
CONVERTIBILE		1960-70	12.5 25.0 35.0
COMET 2/4 PORTE		1961-70	3.8 7.5 11.0
COMET/CYCLONE CONVERTIBILE		1961-70	10.0 20.0 30.0
COMET/CYCLONE		1963-70	7.5 15.0 22.5
COUGAR COUPÉ		1967-73	10.0 20.0 30.0
COUGAR ELIMINATOR COUPÉ		1968-73	17.5 35.0 50.0

Modello	Note	Anni	Euro x 000
---------	------	------	------------

COUGAR CONVERTIBILE		1969-73	15.0 30.0 45.0
---------------------	--	---------	----------------

METROPOLITAN

COUPÉ		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
COUPÉ		1946-60	10.0 20.0 30.0
CONVERTIBILE		1946-60	40.0 80.0 120.0
STATION WAGON		1949-60	10.0 20.0 30.0
FIESTA CONVERTIBILE		1953	100.0 200.0 300.0
F 85 2/4 PORTE		1961-64	3.8 7.5 11.0
F 85 STATION WAGON		1961-64	3.8 7.5 11.0
F 85 CONVERTIBILE		1961-64	7.5 15.0 22.0
BERLINA 4 PORTE		1961-74	6.0 12.0 18.0
COUPÉ		1961-74	7.5 15.0 22.5
CONVERTIBILE		1961-74	15.0 30.0 45.0
STARFIRE CONVERTIBILE		1961-63	17.5 35.0 50.0
STARFIRE COUPÉ		1962-63	12.5 25.0 35.0
JETFIRE TURBO		1962-63	6.0 12.0 18.0
442 COUPÉ		1965-69	12.5 25.0 35.0
442 CONVERTIBILE		1965-69	25.0 50.0 75.0
TORONADO COUPÉ		1966-70	12.5 25.0 35.0
HURST OLDS		1968-69	20.0 40.0 60.0
442 COUPÉ		1970-72	20.0 40.0 60.0
442 CONVERTIBILE		1970-72	30.0 60.0 90.0
RALLYE 350		1970	17.5 35.0 50.0
TORONADO COUPÉ		1971-78	7.5 15.0 22.0
442 COUPÉ		1973-75	10.0 20.0 30.0
TORONADO COUPÉ		1979-85	5.0 10.0 15.0
TORONADO COUPÉ		1986-90	3.8 7.5 11.0

PACKARD

BERLINA 4 PORTE		1946-56	10.0 20.0 30.0
LIMOUSINE		1946-50	12.5 25.0 35.0
CONVERTIBILE		1948-56	30.0 60.0 90.0
COUPÉ		1951-56	12.5 25.0 35.0
CARIBBEAN CONVERTIBILE		1953-56	60.0 120.0 180.0
BERLINA 2/4 PORTE		1957-58	12.5 25.0 35.0
HAWK		1958	17.5 35.0 50.0

PLYMOUTH

BERLINA 2/4 PORTE		1946-56	6.0 12.0 18.0
STATION WAGON		1946-49	35.0 70.0 100.0
CONVERTIBILE		1946-56	12.5 25.0 35.0
STATION WAGON		1950-56	7.5 15.0 22.5
FURY COUPÉ		1956	20.0 40.0 60.0
BERLINA 2/4 PORTE		1957-60	7.5 15.0 22.0
STATION WAGON		1957-60	10.0 20.0 30.0
COUPÉ		1957-60	15.0 30.0 45.0
CONVERTIBILE		1957-60	37.5 75.0 110.0
FURY COUPÉ		1957-58	30.0 60.0 90.0
VALIANT 2/4 PORTE		1960-70	2.5 5.0 7.5
BERLINA 2/4 PORTE		1961-74	5.0 10.0 15.0
STATION WAGON		1961-74	5.0 10.0 15.0
CONVERTIBILE		1961-70	10.0 20.0 30.0
VALIANT CONVERTIBILE		1963-66	5.0 10.0 15.0
BARRACUDA COUPÉ	BIG BLOCK+40%	1964-67	10.0 20.0 30.0
BARRACUDA CONVERTIBILE		1967-69	15.0 30.0 45.0
ROADRUNNER/GTX COUPÉ	HEMI+150%	1967-73	25.0 50.0 75.0

Modello	Note	Anni	Euro x 000
---------	------	------	------------

ROADRUNNER CONVERTIBILE		1969-70	30.0 60.0 90.0
SUPERBIRD	HEMI+80%	1970	100.0 200.0 300.0
BARRACUDA COUPÉ		1970-71	17.5 35.0 50.0
BARRACUDA CONVERTIBILE		1970-72	12.5 25.0 35.0
CUDA COUPÉ	440+50%/HEMI+150%	1970-71	30.0 60.0 90.0
CUDA CONVERTIBILE	440+50%	1970-71	50.0 100.0 150.0
BARRACUDA COUPÉ		1972-74	15.0 30.0 45.0

PONTIAC

BERLINA 2/4 PORTE		1946-52	6.0 12.0 18.0
CONVERTIBILE		1946-52	30.0 60.0 90.0
STATION WAGON		1946-52	30.0 60.0 90.0
COUPÉ		1949-52	10.0 20.0 30.0
BERLINA 2/4 PORTE		1953-60	7.5 15.0 22.5
COUPÉ		1953-60	10.0 20.0 30.0
CONVERTIBILE		1953-60	30.0 60.0 90.0
STATION WAGON		1953-60	10.0 20.0 30.0
SAFARI		1955-57	30.0 60.0 90.0
BONNEVILLE CONVERTIBILE	IN+20%	1957-58	100.0 200.0 300.0
BONNEVILLE COUPÉ	IN+20%	1958	50.0 100.0 150.0
BERLINA 2/4 PORTE/STATION W.		1961-74	6.0 12.0 18.0
COUPÉ		1961-74	8.8 17.5 25.0
CONVERTIBILE		1961-75	12.5 25.0 35.0
TEMPEST 2/4 PORTE/STATION W.		1961-64	3.8 7.5 11.0
TEMPEST CONVERTIBILE		1961-64	7.5 15.0 22.0
GRAND PRIX COUPÉ		1962-66	10.0 20.0 30.0
GTO COUPÉ		1964-67	25.0 50.0 75.0
GTO CONVERTIBILE		1964-67	37.5 75.0 110.0
TEMPEST 2/4 PORTE/STATION W.		1965-74	4.0 8.0 12.0
LE MANS 2/4 PORTE/STATION W.		1965-74	5.0 10.0 15.0
TEMPEST CONVERTIBILE		1965-72	12.5 25.0 35.0
LE MANS CONVERTIBILE		1965-72	12.5 25.0 35.0
FIREBIRD COUPÉ		1967-81	10.0 20.0 30.0
FIREBIRD CONVERTIBILE		1967-69	25.0 50.0 75.0
GRAND PRIX COUPÉ		1967-74	8.8 17.5 25.0
GTO COUPÉ	JUDGE+20%	1968-72	30.0 60.0 90.0
GTO CONVERTIBILE	JUDGE+50%	1968-72	50.0 100.0 150.0
TRANS AM		1969	80.0 160.0 220.0
TRANS AM		1970-73	25.0 50.0 75.0
TRANS AM		1974-81	12.5 25.0 35.0
FIREBIRD/TRANS AM		1982-91	3.8 7.5 10.0

SHELBY

MUSTANG GT 350 COUPÉ		1965	110.0 220.0 320.0
MUSTANG GT 350 COUPÉ		1966	100.0 200.0 280.0
MUSTANG GT 350 COUPÉ		1967-70	60.0 120.0 170.0
MUSTANG GT 500 COUPÉ		1967-70	87.5 175.0 250.0
MUSTANG GT 500 CONVERTIBILE		1967-70	125.0 250.0 350.0
MUSTANG GT 350 CONVERTIBILE		1968-70	125.0 250.0 350.0

STUDEBAKER

BERLINA 2/4 PORTE		1946-66	7.5 15.0 20.0
CONVERTIBILE		1946-52	17.5 35.0 50.0
COUPÉ		1953-55	12.5 25.0 35.0
HAWK		1955-61	12.5 25.0 35.0
LARK 2/4 PORTE		1959-63	7.5 15.0 20.0
LARK CONVERTIBILE		1960-63	10.0 20.0 30.0
DAYTONA CONVERTIBILE		1960-63	10.0 20.0 30.0
AVANTI		1963-64	17.5 35.0 50.0
AVANTI II COUPÉ		1965-91	15.0 30.0 45.0
AVANTI II CONVERTIBILE		1987-91	12.5 25.0 35.0
AVANTI II BERLINA		1991	7.5 15.0 20.0

PER FARE PUBBLICITÀ SU

RUOTECLASSICHE

■ TELEFONA AL NUMERO: 02 82472560

■ OPPURE MANDA UN E-MAIL A: pubblicità@edidomus.it



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

ABARTH

850 TC, 1963, bianco, totalmente restaurata, omologata ASI, percorsi solo 200 km, targhe e documenti originali, visibile a Campobasso, € 38.000

3316419157

TC 1000, 1961, bianco e blu, originale corsa, carte FIA, targhe vecchie, tutto dimostrabile. Franco, € 43.000

004521646026

ALFA ROMEO

164 2000, carburatori, sanissima, completa, solo per pezzi di ricambio, motore ok, no documenti, radiata d'ufficio, visibile a Treviso, € 600

3396994058

164 V6 TURBO SUPER, aprile 1994, blu metallizzato scuro, praticamente come nuova in tutto, revisionata, gommata, tagliandata, da provare, km 112.000, visibile a Brescia, € 2400

3396593734

1900 SUPER, 1955, grigio alba, ASI oro, perfetta, conservata, visibile a Roma, € 25.000

335384871

2600 SPRINT, 1966, visone, certificata ASI, motore e interni ottimi, carrozzeria buona, visibile a Pesaro, € 24.000

3470907037

ALFETTA, 1973, rosso Alfa, I serie, 1800, perfetta, ASI oro, prezzo impegnativo, visibile in centro Italia,

3358091296

ALFETTA 2000 AMERICA, 1980, marrone, automatica, ASI, buono stato, sbadoni@virgilio.it, visibile a Roma, € 6000

3483424150

ALFETTA 2000 QUADRIFOGLIO ORO, 1984, canna di fucile, esemplare in condizioni da museo storico, prima vernice, km 22.000 da nuova, ancora con gomme originali, visibile a Caserta, € 11.000

3683392600

SPIDER IV SERIE, 1992, argento, aria condizionata, hard top, interni pelle alcantara nera, km 55.800 tagliandati, visibile a Bari, € 12.000

3384321850

GIULIA, 1977, rosso, 1300 uova Super, meccanica perfetta, carrozzeria quasi in ordine, per amatori, + Spider 2000 1989, visibile a Brescia,

3661991552

GIULIA SPRINT GT, 1965, rosso, Scalino, 1600cc, restaurata anni fa, ottima, interno nero, targa nera, documenti originali, 5 marce, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

3498689674 - 0375790025

GIULIETTA 1600, 1979, avorio 103, prima serie, 116.50, condizioni pari al nuovo, documenti e targhe originali, visibile a Tarquinia, € 4000

3334820695

GIULIETTA SPRINT, 1961, bianco panna, completamente restaurata di carrozzeria, motore e interni, interni bianco/celeste, valuto permuta di mio gradimento, visibile a Firenze, € 43.000

3358213702

GT 1300 JUNIOR, 1971, faggio, restauro 2012, ottima, motore ok, interno marrone, Asi, targa nera, libretto '94, radio, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

3498689674 - 0375790025

GT 1300 JUNIOR, 1969, verde, Scalino, interno nero, ottima, riverniciata, motore ok, targa nera, documenti 1985, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

3498089674 - 0375790025

GT 1300 JUNIOR, 1969, bianco, Scalino, interno nero, restauro conservativo, ottima, targa e documentio originali, Asi, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

3498689674 - 0375790025

GTV 2000 - GTAM, 1971, rosso, pronta corse, Htp, Fia, Asi, G2, Class CT19, cambio ravvicinato, T2, ponti 8/41 10/41, vari ricambi, € 45.000, visibile a Torino,



3357055848

GIULIA NUOVA SUPER 1.6, 1974, azzurro Le Mans, chilometri zero, più nuova del mondo, pazzesca, ogni verifica, visibile a Caserta,

3683392600

SPIDER IV SERIE, 1992, giallo Ginestra, pari al nuovo, 1600, carburatori, km 68.000 originali, qualsiasi prova, visibile a Druento, € 15.000

3298340857

AUDI

A4 CABRIOLET, 2002, argento-blu, pelle, capote blu, 3000 cc, cambio automatico, fari Xenon, visibile a Pesaro, € 6900

3476302136

AUSTIN HEALEY

3000 MKI BN7, 1961, blu Healey, in restauro, lamierata e verniciata, motore rifatto, manca montaggio e interni, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

0375790025 - 3498689674

MKI 3000, 1960, bianco, auto perfettamente funzionante, con hard top originale, vendo per inutilizzo, visibile a Bergamo, € 42.500

335666639

AUTOBIANCHI

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

3389369456

Y10 4WD, 1992, verde, omologata ASI, revisionata, gomme nuove, km 90.000, no sms, visibile a Mantova,

3355315434

BENTLEY

CORNICHE CONVERTIBLE, 1978, solo 70 esemplari al mondo, vettura totalmente controllata, impianto frenante nuovo, € 68.900, www.soccol.it



3355486337 - 02317134

MARK VI CABRIOLET, 1951, bianco, da restauro totale, rara, matching numbers, mart.356@gmail.com, visibile a Empoli, € 10.000

3477443740

S II, 1961, argento/blu, bella, targhe Italia, pochi lavori di carrozzeria da fare, visibile a Milano,



335355594

CHEVROLET

SILVERADO, 1986, rosso, pick-up 5.7 V8, GPL, 4x4, 3 posti, restaurato, in ottime condizioni, aria condizionata, foto via e-mail, visibile a Mantova, € 13.500

3319185345


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

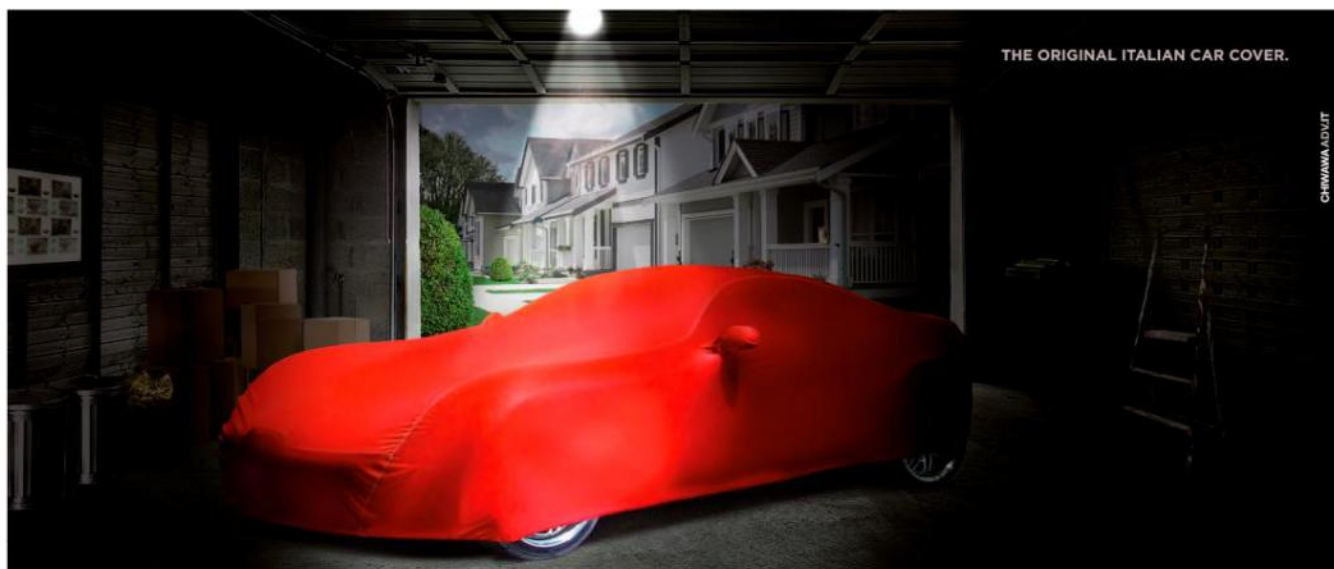
ACQUISTIAMO AUTOVETTURE D'EPOCA E SPORTIVE, FERRARI, PORSCHE, LAMBORGHINI, ALFA ROMEO...
 • MASSIMA SERIETA' • VALUTAZIONI IMMEDIATE
 • ESPERIENZA QUARANTENNALE • PAGAMENTO IMMEDIATO
TEL: 349/8085621 - 333/2825599


EUROTELI - LIVORNO
 Tel: 0586/887456 - www.euroteli.it
 Eleganti teli copriauto e coprimoto ottimamente realizzati su misura in morbidissima stoffa antigraffio, antipolvere, anticondensa, impermeabili e non, leggeri, vari colori, con personalizzazioni, lavabili in lavatrice.
SPEDIZIONE IN CONTRASSEGNO


CUSCINETTI SPECIALI E RARI dal 1910
 051 6259282 - deghe@libero.it


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 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

CITROËN

2 CV SPECIAL, 1984, bianco, conservata, unico proprietario, km 27.000 originali, perfetta, fondi sanissimi, unica in Italia, visibile a Treviso,



3209652050

MEHARI, 1974, rosso, completamente ripristinata plastiche/capote/selleria/gomme, riverniciata da smontata, iscritta Asi, visibile a Treviso,



3209652050

SM, 1971, vert des tropiques, ottime condizioni meccanica e interni, carrozzeria in buono stato, Asi, radio originale Autovox, uso regolare e manutenzione accurata, auto affidabile, nessun lavoro da prevedere, vari ricambi a parte, € 24.000, visibile a Pesaro,



3296231824

DODGE

M 37, 1958, cachi, totalmente restaurato, ottimo, omologazione Fiva, ex esercito greco, visibile a Milano,



335355594

FERRARI

456 GT, 1994, colore metallizzato, pelle nera, come nuova, tagliandata totalmente, 50.000 km, visibile a Como, € 60.000

3393121535

FIAT

1100 R, 1969, fumo di Londra, perfettissima, conservatissima, ASI, visibile a Gallarate, € 4500

3409379842

124 SPORT SPIDER 1400, 1970, rosso, ottima, riverniciata, interno nero rifatto, targa con provincia, cerchi in lega, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

0375790025 - 3498689674

124 ABARTH RALLY, 1973, omologata ASI GR3, ex corsa, + 4 cerchi Campagnolo 6"-13 tipo ragno, visibile a Livorno,

3479375856

124 ST 1400, 1972, bianco vela, vettura conservata, perfetta, km 80.000, unico proprietario, cerchi Cromodora, interni rossi, visibile a Lodi,

0371475075

126 BIS, 1990, rosso, ultima versione con sportello posteriore, unico proprietario, targa originale, km effettivi

3389369456

130 BERLINA, 1972, grigio metallizzato, 3200 cc, gancio traino, radio d'epoca, anche permuta, visibile a Bologna, € 6000

3396602298

1500, una delle ultime, bianco, pari al nuovo, qualsiasi prova, km 78.000, ASI oro, targhe originali, visibile a Torino, € 6000

3357522848

1500 B, 1938, sei cilindri, nero-blu, ottime condizioni di meccanica e carrozzeria, vendo per mancanza di spazio, visibile a Merate (LC), Trattativa riservata.

3333411260

500 A BARCHETTA, 1948, rosso corsa, esemplare unico, Ruoteclassiche giugno 2010, epocaricambi@hotmail.it, visibile a Firenze,



3471674344

INTERNI AUTO MAIELI

RESTAURO INTERNI AUTO STORICHE
CONFORME NORMATIVE A.S.I.

MAIELI

Via F. Baracca, 3 Canedole (MN)
Tel.: 0376 - 695105
Fax: 0376 - 695300
e-mail: maieli@imwind.it
www.interniautomaieli.com

**CROMATURA
BON RENATO** SnC

Trattamenti industriali e artigianali:

- Restauro auto e moto d'epoca
- Restauro accessori nautici
- Restauro oggettistica varia
- Nichelatura lucida ed opaca
- Cromatura bianca e nera
- Ramatura
- Lucidatura e micro-sabbatura

Viale Cruto, 24 10090 Bruino (To)
tel. 011/9087900 fax 011/9089847
www.cromaturabon.com
commerciale@cromaturabon.com

nanni BOLOGNA
RICAMBI

Tel. 348.885.2994 - 338.309.6922
Fax 051/969855

www.fiat500sport.com

RICAMBI E ACCESSORI
SPORTIVI E CORSA PER
Fiat 500 D/F/L/R - 126
ABARTH 595/695
GIANNINI 500/590/650

F.lli DEMINICI

Via Piemonte, 37
Z.A. Cornegiana
35020 Due Carrare PD
Italia
Tel. 049/5290513
Fax 049/5290921
Tel. Mobile
0335/6868718 - 0336/669363

Fiat 500 Topolino
dal 1936 al 1955

SPECIALIZZATO IN RESTAURI DI TUTTI
I MODELLI FIAT 500 TOPOLINO.
DISPONIAMO UNA VASTA GAMMA
NOSTRA PRODUZIONE DI: LAMIERATI,
RICAMBISTICA, TAPPEZZERIA, CAPOTES,
ACCESSORI, CERCHI RUOTA, GUARNIZIONI
DI TUTTI I MODELLI FIAT 500 TOPOLINO

www.deminici.it
MERCE PRONTA CONSEGNA
EVENTUALI VISITE PER APPUNTAMENTO

e elvezio esposito
Tappezzeria auto d'epoca

www.elvezio.com

Via Zanotti Bianco, 28/30 - 87100 Cosenza
Tel. e Fax 0984.36074 - Cell. 340.5274950
info@elvezio.com - elvezioblog.wordpress.com

**LE NOSTRE
MOSTRE SCAMBIO IL**

NOVEGRO 20-22 FEBBRAIO
SORA 28 FEBBRAIO-1 MARZO
VALLE DELLA LIGURIA (solo consegna) 14-15 MARZO
AGRA (solo consegna) 21-22 MARZO
REGGIO EMILIA-SERIE C Stand 545-560 28-29 MARZO

**MAC
RESTAURI**

CITROËN D'EPOCA

0362 305873 Desio (Milano)
347 0645735 Via Boito, 9
338 1757047 www.macrestauri.com

Elettrauto Franco s.r.l.

COSTRUZIONE STRUMENTI
IMPIANTI ELETTRICI
ED LORO ACCESSORI

Via Della Potara, 41/A - 36015 SCHIO (VI)
Tel. off. (0445) 526460 - Fax 530052

Paolini
www.paolini.it

Tel. 071 6620010

**Interni
d'Autore**
new & old cars

**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
e-mail: agenziaacs@yahoo.it

auto classic

C.so Savona 50/1

Moncalieri (TO)

Tel. 011/644119

sito: www.autoclassic.it e-mail: autoclassic@autoclassic.it

Siamo presenti ad Automotoretrò - Torino 13 - 14 - 15 febbraio 2015



CISITALIA D46/48

ANNO 1946 - GP STORICO DI MONACO 2014 - EX VARZI, TARUFFI, FARINA E BONETTO



BENTLEY CONTINENTAL R

ANNO 1993 - STUPENDE CONDIZIONI ORIGINALI, TARGHE ROMA



MERCEDES 190 SL ROADSTER

ANNO 1960 - RESTAURO TOTALE DI MECCANICA E CARROZZERIA



FERRARI 550 MARANELLO

ANNO 2001 - POCHI CHILOMETRI - STUPENDE CONDIZIONI



LANCIA AUGUSTA CABRIOLET

ANNO 1935 - RARISSIMO ESEMPLARE IN OTTIMO STATO DI CONSERVAZIONE - ASI TARGA ORO - TARGHE NERE TORINO



LANCIA THEMA 8.32

ANNO 1986 - OTTIME CONDIZIONI ORIGINALI TARGHE TORINO



FIAT 124 ABARTH

1975 - ORIGINALE - RESTAURO TOTALE DI MECCANICA E CARROZZERIA - TARGHE MILANO



ISO RIVOLTA FIDIA

ANNO 1971 - RARISSIMA VERSIONE 350 HP - RESTAURATA INTERNI ORIGINALI IN PELLE MAGNOLIA



PORSCHE STOLA GTS

ANNO 2000 - PROTOTIPO TARGATA - PUBBLICATA SU MOLTE RIVISTE



MERCEDES 300 SEL

ANNO 1967 - STUPENDE CONDIZIONI ORIGINALI - INTERNI IN PELLE - TARGHE MILANO



PATRIARCA 750 SPORT

ANNO 1949 - VINCITRICE DI CLASSE MILLE MIGLIA 1950 - ASI TARGA ORO - TARGHE NERE



BMW 700 SPORT

ANNO 1961 - OTTIME CONDIZIONI - MOLTO RARA



FIAT ABARTH 595 SS

ANNO 1970 - ORIGINALE RESTAURATA - TARGHE TORINO



LANCIA BETA MONTECARLO

ANNO 1980 - STUPENDE CONDIZIONI ORIGINALI - TARGHE TORINO



**ALFA ROMEO SPRINT
QUADRIFOGLIO**

ANNO 1985 - OTTIME CONDIZIONI TARGHE ORIGINALI TORINO



FIAT 124 FAMILIARE

ANNO 1985 - OTTIME CONDIZIONI - TARGHE ORIGINALI TRENTO

500 A BERLINETTA, 1939/49, rosso corsa, coupe aerodinamica, esemplare unico 1949, Ruoteclassiche giungo 2010, epocaricambi@hotmail.it, visibile a Firenze,



3471674344

■ **500 C**, 1951, blu, perfetta e conservata, targhe nere, € 9000, visibile a Milano,



335355594

500 C GIARDINIERA LEGNO, 1952, verde chiaro metallizzato, restauro totale secondo specifiche d'origine, targhe originali, documenti ok, auto in rodaggio, € 20.000

3299692662

500 L, 1969, arancione, da restauro, con numero di targa, più altra bianca per ricambi, € 1250

0522600264

500 L, 1970, blu, senza documenti, per pezzi di ricambio

3297460041

500 LUSO, 1970, blu metallizzato, restaurata, motore nuovo, pistoni leggermente maggiorati, semiassi maggiorati, cambio sincronizzato, freni nuovi, pronta all'uso, da vedere e provare, motore da fare rodaggio, sotto prezzo alle condizioni della macchina, visibile in zona Chieti,

0872988213

600 D, 1967, beige, km 33.000 originali, ottime condizioni motore e carrozzeria, targa Asi, sempre box, revisionata, € 6400, visibile a Vallecrosia (IM),



3356612411

600 D, 1963, verde chiaro 363, omologata Asi Targa Oro dopo restauro 2003, vernice nitro, interni nuovi, appena sostituita pompa acqua e impianto freni, revisione impianto raffreddamento, targhe originali, veramente in ordine, prezzo onesto per le condizioni, € 5500, visibile a Pesaro,



3342417195

600 D FANALONA, 1968, grigio topo, interni ottimi, motore buono, carrozzeria da rivedere, targa nera RA, visibile a Ravenna,

3332348087

600 TRASFORMABILE (VETRI SCORREVOLI), 1956, azzurro cenere, I serie, omologata Asi Targa Oro massimo livello, restauro maniacale fine anni '90, interni nuovi, vernice nitro Lechler, appena lucidata, può fare la Mille Miglia, tutto perfettamente funzionante, possibile permuta, € 22.000 trattabili, visibile a Pesaro,



3342417195

850 SPORT COUPÉ 1969, giallo, omologata ASI, conservata, molto bella, documenti originali o scambio con berlina. Prezzo trattabile, visibile a Siena, € 7500

3393929956

900 E, 1984, bianco, km 86.000 originali, restaurata come nuova, unico proprietario, iscritta ASI, visibile a Ascoli Piceno, € 7000

3392382334

BARCHETTA, 1999, blu metallizzato, vettura in perfette condizioni, km 76.000, meccanica ottima, si valutano permuta, visibile a Caselle (TO), € 5000

3392249401

DINO 2000 COUPÉ, 1967, bianco, originale, ben conservata, su strada, km 86.000, molti ricambi, revisione 2014, Asi in corso, € 20.000, visibile a Roma,

C'era una volta. E ci sarà domani.

Non lasciare che la tua Stella d'epoca diventi solo una leggenda. Per mantenerla al meglio, scegli l'esperienza di Bonera Group: il Mercedes-Benz Service che si prende cura anche delle auto storiche.

Visita il sito boneragroup.it e vieni a trovarci.



Mercedes-Benz

CAR POWER

JUMP STARTER MULTIFUNZIONALE



Prodotto esclusivo, Car Power è uno Starter multifunzionale in grado di avviare mezzi di qualsiasi tipo: auto, moto, barche a motore, motoslitte con batteria a 12V.

Inoltre, grazie al cavo multipresa può ricaricare smartphone, tablet, PC, lettori MP3 e MP4, Play Station.
E' dotato di una pratica luce di emergenza a 3 livelli: illuminazione, strobo ed emergenza.

Le dimensioni minime ed il peso ridotto gli permettono di essere utilizzato con semplicità ed in ogni situazione.



CP02 The Slimmest



CP03 The Fashionable



CP04 The Led Display



CP05 The Universal

FOXILFREE SRL Energie Rinnovabili

Via San Pietro Dossello, 34 - 46041 Asola (MN) - info@foxilfree.it - www.foxilfree.it
Fax +39 030 5100061 - Tel +39 0376 720007 - P.IVA IT 02619900984



3483136721

TOPOLINO C BELVEDERE, 1954, grigio, completa, targa complementare e libretto, motore cambio differenziale di scorta e lamierati. Prezzo affare, visibile a Cremona.

3487371736

FIAT SAVIO

SPIAGGETTA, 1978, giallo, vimini e legno, cerchi Borrani, eventuale permuta con Alfa Romeo Montreal o ES30 Zagato, visibile a Chiavari, € 19.000

3346917204

FORD

MUSTANG CONVERTIBILE

1967, giallino paglia, ottime condizioni, motore e cambio perfetti, interni come nuovi, carrozzeria nuova, capote bianca originale, visibile a Mantova, € 21.000

3355367519

INNOCENTI

MINI COOPER 1300, 1972, rosso-nero, motore 90 CV, minilite, Tripmaster, assetto, freni, visibile in Veneto, € 11.500

3467296850

MINI COOPER MK III, 1971, castoro/sabbia, buone condizioni, due proprietari, iscritta ASI, più ricambi, vendo per perdita garage, visibile a Genzano (Roma), € 5500

3472296113

JAGUAR

■ **MK2 2.4 LITRE**, 1962, blu metal, carrozzeria conservata, riverniciata, interno grigio nuovo, motore ok, guida destra, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

0375790025 - 3498689674

SOVEREIGN 3200 V8, 1999, blu, interno pelle biscotto, molto bella, 140.000 km, impianto gas elettronico, visibile a Pescara, € 4900

330431411

XJ 2.9, 1989, azzurro metallizzato, ASI, tetto elettrico, pelle beige, manuale, gommata, statuetta, tendine, conservata stupendamente, visibile a Cremona,

3485182377

XK 120 LE MANS (REPLICA)

1978, rosso, carrozzeria in vetroresina, motore Jaguar 3600, con compressore volumetrico, molto potente, targhe e documenti, visibile a Cesena, Tratt. ris.

3495842859

■ **XK 120 OTS SE**, 1954, light blu, restauro totale, nuova, da concorso, interno grigio/blu, capote blu, Asi Oro, www.old-cars.it

0375790025 - 3498689674

LANCIA

APRILIA TRASFORMABILE

PININFARINA, 1939, amaranto scuro, Asi, targhe originali, condizioni da concorso, prezzo adeguato alla sua importanza, visibile a Milano,



3397080407

AURELIA B20 I SERIE, 1951, amaranto scuro, ASI, autoradio, targhe originali, condizioni da concorso, prezzo adeguato alla sua importanza e rarità, pubblicata, visibile a Milano,

3397080407

AURELIA B50 CABRIOLET

PININFARINA, 1950, grigio vinovo, fuoriserie, Asi, targhe originali, munita di autoradio Condor, condizioni da concorso, prezzo adeguato alla sua importanza, visibile a Milano,



3397080407 02743466

DELTA HF INTEGRALE 16V

1989, rosso, pari al nuovo, Asi, mai sinistrata, meccanica rifatta, gomme e freni nuovi, permuta con Porsche, € 25.000, visibile a Torino,



3357055848

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

335283707





Enrico C. Alvisi
Auto d'epoca e di prestigio

CLASSICMOTOR





BENTLEY T1 1969 GUIDA A SINISTRA ITALIANA, PELLE VERDE. DA VETRINA.
€ 28.000



R. ROYCE S. SHADOW II 1979 GUIDA SINISTRA ITALIANA, VERDE, STUPENDA. € 21.000



R. ROYCE S. SHADOW 1973 GUIDA SINISTRA ITALIANA, BLUE. INTERNI CHIARI. € 20.000



R. ROYCE S. SHADOW II 1979 STUPENDA BLU SCURA PELLE CHIARA. € 18.500



R. ROYCE CORNICHE CABRIO 1973, CONDIZIONI ECCELLENTI, GUIDA A SINISTRA ITALIANA. € 47.000



R. ROYCE CORNICHE CABRIO 1968, PRIMISSIMA SERIE. BELLISSIMA. € 39.000



R. ROYCE S. SHADOW II 1980, COLORI MERAVIGLIOSI. DAVVERO UNICA. € 17.990



R. ROYCE S. SHADOW II 1980 ROSSAI CONDIZIONI DA VETRINA. UNICA! € 18.500



R. ROYCE S. WRAITH II 1979. PASSO LUNGO, RARA E SPENDIDA, PELLE BICOLORE. € 18.500



BENTLEY EIGHT II 1992 GUIDA A SINISTRA ITALIANA 2 PADRONI. COME NUOVA! € 19.000



BENTLEY MULSANNE S 1989, 900 PRODOTTE. RARISSIMA, NORDIC BLUE. € 16.000

Assistenza meccanica e tagliandi. Vendita - acquisto - ricambi - restauro.

Via Rigosa, 42/A - 40069 Zola Predosa - Bologna - Italy Tel. +39.340.555.4546 mail: info@rollsroyceclassicmotor.it www.rollsroyceclassicmotor.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.



KIT ALLUMINIO E TYPE 3,8



KIT COMPLETO TAPPEZZERIA E TYPE 3,8



KIT BAGAGLIAIO E TYPE DHC



PANNELLI PORTE E TYPE



GMA sas di Gallorini Marco

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

SIAMO PRESENTI A MILANO AUTOCLASSICA

FULVIA GTE, 1969, azzurro, restaurata, perfette condizioni, prezzo trattabile, visibile a Biella, € 7500

3386129334

FULVIA COUPÉ, 1969, 1216 cc, verde Ostenda, leva lunga, 4 marce, ASI oro, radio d'epoca, interni panno nuovi, ottime condizioni generali, no curiosi, visibile a Cremona, € 10.600

3339565552

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

3479674755

FULVIA SPORT ZAGATO, 1966-1972, in ottime condizioni, ASI e registro Lancia, con ricambi, € 21.000

3881936066

K COUPÉ 2.4, 1998, rosso York, km 95.000, interni alcantara in tinta, bellissima e perfetta, € 28.500

3339058553

LAMBDA V SERIE, 1925, bleu, perfettamente funzionante, ottime condizioni, punti 100%, quotazione Ruoteclassiche, visibile a Udine,



3666610213

LAND ROVER

RANGE ROVER DSE, 1998, nera, bellissima 4x4 automatica, interni in pelle, valuta o permuta visibile a Piacenza,



3383165829

MASERATI

■ **BITURBO 420i**, 1987, oro, 4 porte, buone condizioni, interno rosso, 2000 cc, 188cv, motore ok, iscritta Asi, www.old-cars.it

0375790025 - 3498689674

MERCEDES

190, 1961, nero, conservata e funzionante, da reimmatricolare, € 15.000, visibile a Milano,



335355594

■ **200**, 1967, azzurro, auto molto bella, targhe nere, iscritta Asi, € 12.000, visibile a Milano,



335355594

200 E CABRIOLET, 1994, argento, auto in ottime condizioni, con tutti i certificati ASI, visibile a Piacenza, € 19.000

3394070270

200 T, 1984, bianco, GPL, gancio traina, visibile a Torino, € 3500

333845281

220 S CODINE, 1965, blu, pari al nuovo, qualsiasi prova, targhe originali, visibile a Torino, € 14.000

0119845410

■ **300 SL**, 1990, grigio, ottimo stato, interno nero, motore ok, km 99.000, cambio automatico, iscritta Asi, doc. del 1997, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

3498689674 - 0375790025

300 SL 24V, 1991, antracite metallizzato, km 95.000, omologata Asi, tagliandata, capote nuova, hardtop nuovo, frangivento nuovo, € 10.000, visibile a Messina,



3291522645

380 SL (R107), 1985, grigio metallizzato, interni blu, modello Usa, automatica, ottimo stato, motore e carrozzeria ok, gomme e softop nuovi, km 140.000, iscritta registro italiano, hardtop di serie, € 15.800, visibile a Jesolo (VE),



MILANO AUTOCLASSICA

Fiera Milano Rho | ORARI 9.30 - 19.00

20 / 21 / 22 Marzo 2015

Visita la Fiera con il tuo Club!

Prestigiose auto d'epoca, un grande mercato di ricambi e accessori, gare sul circuito esterno. Scopri le offerte in treno o pullman per club e registri.



IN TRENO

Trenitalia ha programmato fermate speciali di alcuni Frecciarossa, Frecciabianca ed Eurocity che, nei giorni della fiera, arriveranno direttamente nella stazione di Rho - Fiera Milano. Sono previsti pacchetti speciali treno + ingresso alla manifestazione. Per usufruire del pacchetto speciale scrivere a: manuela.monzani@ventanagroup.it



IN PULLMAN

Club e registri potranno usufruire di offerte riservate a gruppi composti da un minimo di 50 persone. I partecipanti potranno inoltre usufruire di un prezzo speciale cumulativo per l'ingresso in Fiera.



Per conoscere le offerte, per informazioni e per organizzare il tuo viaggio: manuela.monzani@ventanagroup.it - Tel: 02 45402049.

In collaborazione con: **fieramilano**



WWW.MILANOAUTOCLASSICA.COM

Un evento organizzato da: **ORGACOM** - Tel +39 0572 91.04.74 - e-mail: fiera@orgacom.it

ASSICURIAMO PER VEICOLI STORICI
RESPONSABILITA' CIVILE IN TARIFFA
AGEVOLATA A PARTIRE
DA 20 ANNI DI ETÀ'.



POSSIBILITÀ FURTO-INCENDIO
CON QUOTAZIONE RUOTE CLASSICHE.

PER INFORMAZIONI
www.assi-service.net
tel.0173-283587
mail: info@assi-service.net

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

DUNLOP

BF Goodrich

WAYMASTER

VINTAGE RACING

EXCELSIOR

Corso Giulio Cesare, 117 - 10155 Torino
Tel 011 85 20 19 - Fax 011 24 82 965
www.mussogomme.it - info@mussogomme.it

SPEDIZIONE IN TUTTA ITALIA



NPM CITROEN 2CV SERVICE

Tutto ciò che serve alla tua Citroën



www.citroen2cvservice.it

La prima azienda italiana a specializzarsi esclusivamente in
Citroën. 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

TOUR DE GRÈCE EDITION NORD



24-30 MAY 2015

www.triskelion.gr



Ai proprietari di auto classiche,
che desiderano esplorare la
Grecia, il "tour de 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

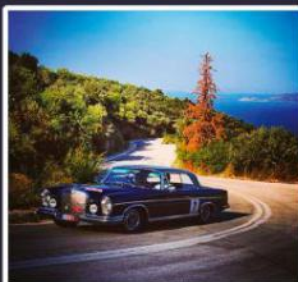


For classic car owners who want
to explore Greece, "Tour de Grèce"
& "Tour du Péloponnèse" combines
Prestige, Elegance & Exclusivity by:

- 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





3471605853

MG

B 1800, 1971, verde, interni beige nuovi, auto già risanata completamente, di carrozzeria italiana, ruote a raggi, documenti regolari, guida a destra, solo da riverniciare, motore perfetto, visibile a Siracusa, € 6500

3392429719

TA, 1937, verde, in restauro totale, guida destra, motore km 0, manca tappezzeria, da targare, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

3498689674 - 0375790025

TD, 1953, ivory, restauro totale, come nuova, motore km 0, interno rosso, 1250, ruote a raggi, omologata Asi, www.old-cars.it

0375790025 - 3498689674

TF REPLICA, 1953, rosso, stupenda, 2 posti, realizzata in UK nel 1966, esemplare unico, consegna a domicilio, visibile a Salerno, € 21.000

3336934881

MORGAN

1600 2 POSTI, british green, guida italiana, bellissima, km 41.000, full optional, astenersi sognatori, permuta, € 35.000, visibile a Ancona,

3476302136

4/4, 1972, nero, ASI targa argento, selleria in pelle nuova, raggi, portapacchi, valuto permuta di mio interesse, visibile a Genova, € 28.000

3355604632

MORRIS

MINOR TRAVELLER, 1970, bianco, intervento conservativo, ricambi inglesi, revisione 01/15, visibile a Bergamo,

3383158699

NSU

PRINZ SPORT COUPÉ, 1963, rosso, molto rara, interni e motore rifatti, necessita lavori di carrozzeria, documenti francesi, € 15.000, visibile a Milano,



335355594

TT 1200, 1972, arancione, introvabile, appena restaurata, targhe e documenti originali, solo 2 proprietà, visibile a Piacenza, € 16.000

3356838996

PEUGEOT

304 S CABRIOLET, 1974, rosso, 1300, restauro conservativo, ottimo stato, originale, interno nero, targa nera, libretto originale, www.old-cars.it

0375790025 - 3498689674

PORSCHE

911 2.7 TARGA, 1975, Grand Prix White, vettura conservata, solo 2 proprietari, italiana, ruotino, borsa attrezzi, impeccabile, visibile a Padova, € 30.000

3388348823

911 3.2 COUPÉ, 1988, blu metallizzato, solo 19.500 km d'origine, ASI, qualsiasi prova, mai incidenti, visibile a Rimini, € 52.000

3382634301

REPETTO

FORMULA MONZA, 1969, rosso, vettura monoposto, totalmente restaurata, motore Bianchina, per gare storiche, € 12.000, visibile a Milano,



335355594

ROLLS ROYCE

SILVER WRAITH, 1951, blu/azzurro metallizzato, vettura in perfette condizioni, restauro maniacale carrozzeria/meccanica/tappezzeria, Asi

3389369456

ROVER

MINI BRITISH OPEN CLASSIC, 1997, verde, tetto bianco, tetto apribile elettrico, motore in rodaggio, cruscotto in radica, leggera elaborazione, visibile a Firenze, € 7500

3407600350

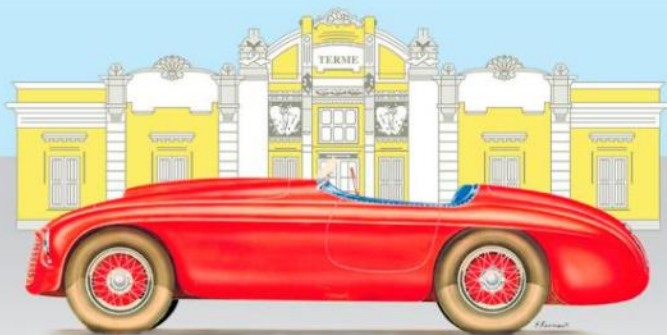
TRIUMPH

TR3 A, 1959, nero, interni neri, ruote a raggi, vari accessori e migliorie, ASI oro, velocissima, molti cavalli, visibile a Caserta,

16^{ÈME} CONCOURS D'ÉLÉGANCE TROFEO SALVAROLA TERME

14_15 MARZO 2015

IN COLLABORAZIONE CON IL MUSEO FERRARI
E IL MUSEO ENZO FERRARI



SPECIAL GUEST
Registro Internazionale



Manifestazione per auto d'epoca di alta gamma immatricolate fino al 1975 aperta a tutti i Marchi con classi speciali riservate allo Special Guest Touring Superleggera.

Sabato 14 Marzo

Tour della Terra delle Rosse fra i Comuni di Sassuolo, Fiorano Maranello e Modena, alla scoperta delle eccellenze motoristiche, enogastronomiche, industriali, artistiche e termali del Modenese.

Domenica 15 Marzo

Concours d'Elégance Trofeo Salvarola Terme nel parco delle Terme della Salvarola. Annullo filatelico speciale dedicato alla manifestazione. Nel pomeriggio trasferimento a Modena per le premiazioni delle varie categorie e la proclamazione della Best of Show in Piazza Grande.

Iscrizioni aperte fino al 14 Febbraio 2015

www.trofeosalvarolaterme.it
trofeosalvarolaterme@gmail.com
tel 0536 871788 - fax 0536 872160





ROMANO PASINI 333 3552575
ALESSANDRO M. 339 8890950

LE AUTO D'EPOCA

BestAuto
 AUTOMOBILI PER PASSIONE



Nuova Sede: BestAuto s.r.l. - Via Radici in Piano, 511 - SASSUOLO (MO)

Tel. 0536.808936 - Fax 0536.801261

Sito Internet: www.bestauto.it E-mail: info@bestauto.it



**FERRARI 550 MARANELLO, 1999,
 OTTIME CONDIZIONI**



**A.R. 2500 FRECCIA D'ORO, 1948,
 PER MILLE MIGLIA**



**PORSCHE TURBO 993, 1995, KM125.000
 TAGLIANDATI, TETTO APRIBILE, COME NUOVA**



**PORSCHE 993 CARRERA 1995, KM 110.000
 TAGLIANDATI, TETTO APRIBILE, COME NUOVA**



**ALFA ROMEO 2600 SPIDER, 1963
 OTTIME CONDIZIONI**



**MASERATI GIBLI, 1994
 UNICO PROPRIETARIO**



**LANCIA AURELIA B 20 S, ASI,
 VI SERIE, 1957, DA CONCORSO, TARGA
 VECCHIA MILANO**



**SIATA SPRINT 850 RAGGI, 1976,
 MOLTO BELLA**



**MG MIDJET, 1930, RARO ESEMPLARE
 DI VETTURA ANTEGUERRA**



**ALFA ROMEO MONTREAL, 1971
 OTTIME CONDIZIONI**



**CITROEN DS 23 PALLAS, 1973
 COME NUOVA**



**FERRARI 348 TB 1993, KM 40.000,
 TAGLIANDI FERRARI**



**MAGGIOLINO OVALINO, 1954,
 ASI, DA CONCORSO**



**TRIUMPH TR 4, 1963,
 COMPLETAMENTE RESTAURATA**



**FIAT 500 NP GIANNINI, 1970
 PERFETTE CONDIZIONI ORIGINALI,
 PRIMA TARGA, PRIMO LIBRETTO**



**FORD THUNDERBIRD CONTINENTAL
 KIT, 1956**



**ITALA 1922, RESTAURATA
 IN OTTIME CONDIZIONI**



**LANCIA FULVIA HF FANALONE, 1973, UFFICIALE
 KALLSTROM - BILLSTAM, MONTECARLO 1973**

3356676584

TR4 AIRS, 1965, signal red, ASI oro, meccanica rifatta, raggi e gomme nuovi, scarichi inox, freni e ammortizzatori nuovi, visibile a Mirano, € 22.500

3450906218

■ **TR7**, 1979, giallo, auto in ordine di marcia, targhe nere, € 4000, visibile a Milano.



335355594

VOLKSWAGEN

BIG BUG, 1973, rosso, targa Roma, documenti originali, ferma da 10 anni, da restaurare, omologata 4 posti, visibile a Roma, € 4500

3337705488

CORRADO, 1995, blu metallizzato, carrozzeria e motore buoni, senza ruggine, revisione, bollata, tetto apribile, gomme buone, in box, visibile a Catania, € 3000

3476816273

■ **GOLF CABRIO GLI**, 1981, nero, restaurata, perfetta, targa Asi e Fiva, capote beige, cerchi in lega, 1600cc, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

3498689674 - 0375790025

GOLF GTI 16V, 1993, blu, auto in ottime condizioni, come nuova, km originali 108.000, da prova, uniproprietario vende (ore pasti), visibile a Treviso, € 3800

042294817

■ **MAGGIOLINO 1300**, 1973, nero, vettura completa, mai restaurata, 25 anni in box, più Transporter cassonato, regolare, targa Milano

3389369456

MAGGIOLONE, 1972, azzurro metallizzato, vettura in perfette condizioni, 56.000 km, targhe originali, interno panna, valuto permuta, visibile a Caselle (TO), € 5000

3392249401

VENDO MOTO

MOTO D'EPOCA VARIE, anni 50 e 60, 4 esemplari, libretto e targhe originali, permuta con auto d'epoca da valutare, visibile a Capodiponte,

3473151188

BMW

R50/5, 1973, bianco, restauro conservativo, tutta originale, km 61.000, bellissima, visibile a Milano, € 5800

3386165612

INNOCENTI

LAMBRETTA 125 LD, 1954, con targa e documenti originali d'epoca, visibile a Macerata, € 2150

3283787456

LAVERDA

750 SF, 1971, rosso, ottime condizioni, documenti regolari, gomme e batteria quasi nuove, ASI, regalo bauletto, prezzo trattabile, visibile a Vibo Valentia, € 8500

3290725957

MOTO GUZZI

LE MANS III, 1982, rosso-nero, conservata, cambio denti dritti, qualsiasi prova, vendo o scambio con Fiat 500 D-N, visibile a Livorno,

3479375856

■ **350 NEVADA**, 1983, targa Milano, funzionante, più altra come uso ricambi e Vespa 50 PX

3389369456

MV 175

DISCO VOLANTE CSS, 1954, rosso, forcella Earles, registro MV, targa originale, pari al nuovo, + Morini Settebello 175 preparato da corsa, due pezzi eccezionali, visibili a Perugia, € 14.000

3334364545

PARILLA

■ **150**, 1955, rosso/crema, totalmente restaurata, senza documenti, € 5000, visibile a Milano,



335355594

PIAGGIO

■ **VESPA 125 FARO BASSO**, 1954, sabbia, restauro totale 2011, perfetta e originale, targata, 3 marce, in rodaggio, www.old-cars.it, visibile a Mantova,

0375790025 - 3498689674

■ **VESPA 125 PX**, 1982, argento, completa e funzionante, radiata, € 2000, visibile a Milano,



335355594

LA NUOVA ENCICLOPEDIA DELL'AUTO FIRMATA QUATTORRUOTE

**OLTRE 2200 VOCI E 900 FOTO
PER AVERE TUTTO A PORTATA DI MANO**

- ▶ LA TECNICA
- ▶ I DISPOSITIVI PIÙ RECENTI E MENO NOTI
- ▶ I PERSONAGGI PIÙ IMPORTANTI
- ▶ TERMINI E PROCEDURE BUROCRATICHE
- ▶ LA STORIA DELLE CASE
- ▶ ANEDDOTI E CURIOSITÀ

**IN 600 PAGINE,
130 ANNI DI VITA
DI QUEL MERAVIGLIOSO
PRODOTTO
DELL'INGEGNERO UMANO
CHE È L'AUTOMOBILE**

ED EditorialeDomus



**IN LIBRERIA
solo
€12,00**



AFRA

DAL 1946

RICAMBI ORIGINALI
ALFA ROMEO

REPLICHE PER
VETTURE STORICHE

40.000 ARTICOLI
PRONTI A MAGAZZINO

SETTIMO MILANESE - MI
VIA CARDUCCI 38/38
TEL. +39 02 3286111 - FAX +39 02 3286150
E-mail: afra@afra.it Internet: www.afra.it



GALVANICA SPINO D'ADDA snc

PULITURA, SABBIAATURA E LUCIDATURA



SU TUTTI I TIPI DI METALLI CON:

RAMATURA A SPESSORE,

NICHELATURA, CROMATURA, DORATURA, ARGENTATURA.

INOLTRE SI ASSICURA UN RESTAURO COMPLETO

SU TUTTI I PEZZI DELLA VOSTRA AUTO O MOTO.

Via dell'industria, 16 - 26016 SPINO D'ADDA (CR)
Tel. 0373-965359 - Fax 0373-980726

e-mail: info@galvanica-spino.it www.galvanica-spino.it



Air-Cooled by Plank Reinhold e C. sas

I-39042 Bressanone (BZ) - Via Julius Durst, 44

www.aircooled.it - e-mail: plank@aircooled.it

Tel. +39 0472 200606 - Cell. +39 335 215386

Fax +39 0472 200523

dal 1990 - esperienza e qualità

ricambi e accessori originali e riprodotti di alta qualità per
VOLKSWAGEN raffreddate ad aria e PORSCHE 356
pneumatici d'epoca | fasce bianche in tutte le misure da applicare

British Racing Green

TRY US FIRST!!
CALL NOW!!
WE CAN HELP YOU



Siamo il secondo distributore Europeo ed il primo in Italia del Gruppo Moss, garantiamo oltre 10.000 articoli in stock e da oggi anche parti meccaniche JAGUAR nonché disponibilità di oltre 1000 ricambi originali per MERCEDES 190 SL. Raccomandati da MG OWNERS CLUB GB.

DISTRIBUTORE ITALIANO PENRITE CLASSIC OIL

CATALOGHI
GRATUITI

INTERNI
OMOLOGABILI ASI



Triumph

MG

Austin Healey



PENRITE

Mercedes

E-mail: brgmoss@libero.it

Via 1° Maggio N. 36 - 25038 ROVATO (BS) - Tel. 030/7700291 - Fax 030/7700463

Sei un privato e vuoi vendere la tua auto?

AdOne

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:

Inviando 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

MILANO AUTOCLASSICA



20 / 21 / 22 Marzo 2015

fieramilano

Un evento organizzato da: ORGACOM / Tel. +39 0572 91.04.74 / e-mail: fiere@orgacom.it
Ricambiatica: marcelloeventi srl - Pellegrini Classic Solutions / Tel. +39 0425.074089 / e-mail: info@marcelloeventi.it

VESPA 50, 1967, azzurro, restauro da concorso, mai usata, libretto originale, visibile a Bologna, € 2600

3339579760

VESPA GS V51 CAVI ESTERNI, 1955, grigio metallizzato, ottimo stato di conservazione originale, documenti in regola per voltura, visibile a Arquata Scrivia (AL),

3474286328

SUZUKI

GSX 550E, 1983, grigio, rosso, nero, iscritta ASI, ferma da circa tre anni, no sms, visibile a Torino, € 1500

3388777422

TERROT

■ 1920, grigio, moto d'epoca con trasmissione a cinghia, € 10.000, visibile a Milano,



335355594

VENDO VARIE

AUTOMODELLI, scala 1:43, alcuni con fascicolo allegato, vero affare

3291332341

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

CALENDARI RUOTECCLASSICHE

2001-2014,

3881936066

DIPINTI DI AUTO D'EPOCA

realizzo su tela, per informazione volantedartejimdo.com

3317274711

OROLOGI DA CRUSCOTTO

Veglia e Jaeger, 4 days, funzionanti, carica a molla, originali

3397893430

■ **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 alzacetro, disponibilità anche Spider 1.3 e 1.6

3389369456

■ **PER ALFA ROMEO**, Giulietta, Giulia Spider, paraurti, fanali, mascherine, minuteria varia, per SS, Duetto, Gt Bertone, Giulia berlina, parti di carrozzeria, meccanica 1300, 1600, 1750, 2000, hardtop

3389369456

PER ALFA ROMEO, 1935-1950, 1100 B-E/1500 sei cilindri "Musone", cofani, portiere, parafranghi, fari, cambio, radiatori, guarnizione in rame, buste motori, ricambi nuovi e usati, visibile a Sibar (CS),

3382340826

PER ALFA ROMEO, Giulia GT, cerchi 6 pollici, volanti, motori 1.3, 1.6 e 2.0, parti motore, minuteria, paraurti, mascherine e altro

3386269192

PER ALFA ROMEO, 06/1968, Giulia GTA 1300 Junior, allegato libretto uso e manutenzione originale in italiano, molto bello, invio foto via e-mail, visibili a Belluno, € 80

3404839620

PER ALFA ROMEO, GT 2000, carburatore Weber diam. 40, tromboncini, staffa, candele Lodge RL47, cupolino portastrumenti, 4 parafranghi, visibili a Salerno,

3398069563

PER ALFA ROMEO, 1963-1976, GT Bertone, ricambi di meccanica, carrozzeria e volanti, visibili a Ravenna,

3381500621

PER ALFA ROMEO, 1982, GTV 2000, piccoli ricambi, specchio, es deviosgancio ecc., volante Nardi, mozzo Alfa nuovo, prezzo di realizzo

029958895

PER AUTO D'EPOCA, 1940-1970, radio, antenne, fanali anteriori e posteriori, antinebbia bianchi e gialli, serie di guarnizioni motore, visibili a Massa,

3384566475



AUTOVIGANO

AUTOVIGANO di Gavazzi Maurizio
VIA DELL'INDUSTRIA 30 - 20083 VIGANO DI GAGGIANO (MI)
TEL. E FAX 02/90.86.947 CELL. 320.0227150
maestromauri@icloud.com www.autoviganomilano.com



TRIUMPH TR 2
Carrozzeria Ice Blue
Interni Geranium
Anno 1954
Restauro Professionale



TRIUMPH TR 3
Carrozzeria Black
Interni Vermillion
Anno 1957
Restauro Professionale



TRIUMPH TR 3A
Carrozzeria Grey Stone
Interni Blackbarry
Anno 1961
Super Accessoriata



TRIUMPH TR 250
Carrozzeria Black
Interni Blackbarry
Anno 1965
6 cilindri - cc 2500



**AT 850 SIATA
SPRING**



**MERCEDES 200
CODINE**



**JAGUAR SS 100
REPLICA**

**MOLTE ALTRE OCCASIONI TI ASPETTANO
PRESSO IL NOSTRO SHOW-ROOM**

PER INFO O APPUNTAMENTI
Maurizio Gavazzi 320.022715
maestromauri@icloud.com

AUTOVIGANO

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.



AR DUETTO SPIDER 2.0 iniezione, 07/1992, *ASI* 122cv, N° serie, Colore ROSSO, capote perfetta, interni in pelle con pannelli in alcantara, carrozzeria splendente, matching number, disponibile anche Hard-Top in tinta, cerchi in lega originali con 4 gomme nuove Pirelli TARGATA TO. INTRAMONTABILE!



AR DUETTO SPIDER 1.6 106cv *ASI* colore bianco 01/1991, APPENA ARRIVATA, HARD-TOP in tinta bellissima, interni originali in pelle beige, vernice perfetta, doppie chiavi, uso e manutenzione, la guida è fluida e divertente. **HARD-TOP!**



AR DUETTO SPIDER SPIDER 2.0 117cv *ASI* Argento metallizzato 05/1992, FULL OPTIONAL, APPENA ARRIVATA, HARD-TOP, ARIA CONDIZIONATA, VETRI ELETTRICI, FRANGIVENTO, COPRI-CAPOTE, IMPIANTO GPL (entra nei centri storici) interni originali in pelle nera con alcantara, carrozzeria impeccabile, doppie chiavi. **CLIMA-HARD-TOP-GPL!**



AR DUETTO 2.0 122cv *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. **HARD-TOP!**



RENAULT 4 TL 850 11/1984 ***INTERI NUOVI*** totalmente restaurata, interni, sedili e pannelli nuovi, motore funzionante al 100%, bollo e trapasso ridotti perché ha più di 30 anni. **OTTIMO INVESTIMENTO!**



AUTOBIANCHI FIAT 500 GIARDINETTA 06/1977, Km. 79.000, *ASI* Attestato in arrivo, Interni color biscotto, Tetto intero apribile in tela perfetta, interni ottimi, carrozzeria bella dentro e fuori, motore funzionante, verde pistacchio, bollo e trapasso ridotti. **BIG LOVE!**



MERCEDES CE 300 COUPE 24v SPORTLINE, *ASI* 231cv, 11/1989 tetto apribile elettricamente, 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. **OTTIMO INVESTIMENTO!**



ALFA ROMEO 2000 *ASI* con Aria Condizionata, PERFETTA e SENZA ALCUN DIFETTO, 08/1972, 8 PAR anteriori, 131cv, Blu Perla Metallizzata, cerchi in lega millerighe, 5 marce, 2 radio, uso e manutenzione, l'ultimo proprietario l'ha conservata per oltre 21 anni, auto in ECCELLENTE CONDIZIONE, bollo e trapasso ridotti perché ha più di 30 anni. **PROVARE PER CREDERE!**



ALFA GIULIETTA "TURBO DELTA" 2.000cc 170CV, 02/1986, *ASI* RARISSIMA, 5 marce, interni originali, cerchi in lega-carrozzeria perfetti, Nero metallizzato, il motore spinge tantissimo senza incertezze, sterzo preciso e guida Divertente. **SOLO 361 ESEMPLARI!**



LANCIA FULVIA "ASI" 11/1969, MODELLO 818.610, colore bianco, perfette linee portiere cofani, CARROZZERIA CONSERVATA, ZERO DIFETTI, motore 818.302, 4 marce, interni perfetti color vino ancora con le plastiche sui pannelli, solo 48.000, km, motore esuberante, bollo e trapasso ridotti. **OTTIMO INVESTIMENTO!**



ALFA GT SCALINO 1.3 JUNIOR 88cv, 04/1970, *ASI* Attestato in arrivo, Km. 79.000, *ASI* Attestato in arrivo, RESTAURO TOTALE, è perfetta, motore, freni, frizione, cruscature, tutto rifatto, interni, pannelli, cruscotto, guarnizioni, profili, testa, trasmissione, sterzo, sospensioni, Restaurata da PROFESSIONISTI-Tutto documentato con foto stampate, bollo e trapasso ridotti. **RESTAURO METICOLOSO!**



TRIUMPH TR6 Spider "ASI" 2.500cc 150CV, 07/1970, bianco panza, 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 senza difetti, il cofano lungo da un tocco di prestigio, bollo e trapasso ridotti perché ha più di 30 anni! **BUY AND DRIVE!**



LANCIA FULVIA RALLYE 1.3 COUPE 02/1968, 1° Serie, *ASI* ***ALLEGGERITA***, Conservata, Blu Manchester metallizzato, cofano-baule-porte in alluminio e magnesio, interni neri con tappeti nuovi, targa originale, cromature scintillanti, contorno cruscotto perfetto, motore impeccabile, carrozzeria da urlo, bollo e trapasso ridotti. **CARROZZERIA IN ALLUMINIO!**



AR GIULIETTA 1.8 *ASI* 122cv, MOD. 116AA, immat. 1985, 2° serie, motore 01678, colore Rosso veneziano, volante in legno, interni in tessuto beige dell'epoca immacolati, pubblicata in una rivista, uso e manutenzione, bollo e trapasso ridotti perché ha 30 anni. **IMPERDIBILE!**



BMW 850 COUPE 06/1991, KM 68.000, KIT SPORT paraurti anteriore e bagagliaio Aerodinamico, posteriore con diffusori a nido d'ape, 4 scarichi cromati, interni sportivi in pelle BI-COLORE, doppie chiavi, uso e manutenzione, fari a scomparsa, il motore è stupendo. **RARISSIMA!**



PEUGEOT 504 COUPE PININFARINA CAMBIO AUTOMATICO 01/1975, 2.000cc 100hp, motore a iniezione, Targa nera P/colore Amaranzo, interni conservati bellissimi, Vetri elettrici, totalmente funzionante, radio dell'epoca, libretto e foglio complementare, bollo e trapasso ridotti ha più di 30 anni. **UNA CHICCA!**



ALFA GT 1.600 110cv, mod 115.03, 06/1972, BLU Francia, Tinta originale, carrozzeria appena rifatta, interni unici color Biscotto, il motore suona come un'orchestra, KIT Trombe Acustiche, sfilata anteriore che protegge la coppa dell'olio, libretto a libro, revisionata, bollo e trapasso ridotti. **OCCI BUI!**



FIAT 1.100 103 *ASI* 03/1956 Azzurro, ***APPENA ARRIVATA*** libretto antico, portiere controvento, cerchi azzurri, carrozzeria e cromature in ottimo stato, motore impeccabile, cambio al volante, specchi cronali, interni e bagagliaio in perfetto stato, ruota di scorta, bollo e trapasso ridotti perché ha più di 30 anni. (disponibile anche un 1.100 D appena restaurato). **OTTIMO INVESTIMENTO!**



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 cavallino, era l'auto a trazione anteriore più POTENTE al MONDO. **WOOW!**



CHEVROLET CORVETTE, 5.7 V8 AUTOMATICA "ISCRITTA ASI" Colore nero, gomme appena sostituite, cruise control, impianto di scarico sportivo da URLU, cerchi in lega da 17", sedili in pelle scura molto curati, veramente uno spettacolo. **WOOW!**



FIAT UNO TURBO 1.6 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 le, 2 antifurti molto creativi, autoradio e il MOTORE E' FENOMENALE...la vera Spinta. **TURBO 1.6!**



LANCIA DELTA HF INTEGRALE TURBO 16V - 196cv 09/1990, "APPENA ARRIVATA", Nero metallizzato, sedili in alcantara belli, libretto service e garanzia Lancia, uso e manutenzione, doppie chiavi, MODELLO ORIGINALE-NO REPLICHE, Solo 2 Proprietari, motore originale e carrozzeria bellissima. **TUTTA ORIGINALE dentro e fuori!**



FERRARI 208 TURBO GTB 04/1984 *ASI TARGA ORO*, CONSERVATA PERFETTAMENTE, 218cv, book istruzioni dell'epoca NF106d, interni in pelle e tessuto color Cammello dell'epoca OLTRE LA PERFEZIONE, carrozzeria impeccabile, tutto funzionante al 100%, bollo e trapasso ridotti ha più di 30 anni! **ROSSO CORSA!**



FERRARI 360 MODENA F1 TETTO ASPORTABILE Trapezoidale pochi km, immatricolata il 24-12-2001, ROSSO CORSA carrozzeria oltre la perfezione, BOOK SERVICE FERRARI completo di tutte le fatture, cerchi in lega da 18" senza un graffio, interni in pelle e motore impeccabili. **PERFETTA!**



FERRARI 348 TB 01/1992 *ASI* e ***UNICO PROPRIETARIO***, SOLO 20.300KM, 301cv, VERNICE ORIGINALE-NO RESTAURO-BELLISSIMA, catalizzata, APPENA EFFETTUATO Tagliando Completo Ferrari cinghia distribuzione-alternatore-filtri-olio freni-aria condizionata. Interni in pelle nera, book garanzia compilato dell'epoca, rete vendita, ROSSO CORSA! **UNICO PROPRIETARIO!**

SIAMO PRESENTI ALLA FIERA DI TORINO AUTOMOTORETRO' DAL 13 AL 15 FEBBRAIO PAD.2

Siamo aperti dal Lunedì al Venerdì, sabato su Appuntamento

Tutte le nostre auto sono intestate a noi e sono regolarmente presenti nel nostro showroom.

PER BMW, 1602-2002, 1802-2002
automatica, libretto uso e
manutenzione e cromatura
posteriore 2002

3881936066

PER FERRARI, Dino 246, Daytona,
ricambi interni

3332186193

PER FIAT, 1934-1950, 1100 B, 1500
"Musone" sei cilindri, portiere, cofani,
parafanghi, fanali, cambio,
spinterogeno e varie, visibili a Sibari
(CS),

3382340826

PER FIAT, 1200-1500 Spider Osca,
mascherina, cornice parabrezza sopra
crusotto, volante nuovo, ingranaggi
cambio e altro

3337843998

PER FIAT, 126 e 500R, pneumatici
Continental 125R12, ottime condizioni,
visibile a Cuneo, € 120

3396086969

PER FIAT, 128, libretto uso e
manutenzione stampato nel 1969,
conservato perfettamente, ore serali,
visibili a Pinerolo (TO), € 25

3336983053

PER FIAT, Topolino C, due cambi
ottimi, uno da piccola riparazione alla
campana + cerchi con bordo sanissimi
mod. A/B, € 250

3396994058

PER LANCIA, 1973, Fulvia 1.3 S,
fanali, cerchi ferro, cruscotto, deviatore,
freccie e varie, visibili a Brescia,

3337832942

PER LANCIA, Aurelia/Flaminia, 3
gomme usate in buono stato, Michelin
radiali 165x400, visibili a Grosseto,
€ 180

3290454819

PER MASERATI, 1960, 3500 GT,
coppe ruote, montanti, deflettori
cromati, visibili a Torino, € 3000

0033611507411

PER MASERATI, 1981-2001, Biturbo
e derivate, depliant originali

3423277825

PER MOTO GUZZI, V65, motore
completo di cambio e ruota posteriore,
€ 500

337916835

■ **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 VOLKSWAGEN, Golf I e II
serie, vari pezzi, lamierati, parti
meccaniche, modanature esterne,
particolari degli interni, cerchi, adesivi
vari, targhette varie ecc.



3496761792

PER VOLKSWAGEN, 1968,
Maggiolino, porte, parabrezza, lunotto
posteriore, vetri laterali posteriori,
meccanica, cofano posteriore e
paraurti. Visibili in Campania

3333374965

PNEUMATICI VARI, 1970-1980, 90
gomme per auto varie, prezzo dopo
visione, regalo filtri aria e olio del
periodo, visibili a Carrara,

3772584540

RIVISTE QUATTORRUOTE,
1964-1994, annate e vari libri di auto,
prezzo da definire, visibili a Parma,

0521284284

VOLANTE NARDI, originale,
completo, millerighe Giulietta,
ore serali

3339786627

VOLUMI QUATTORRUOTE,
Lancia e Fiat

3348216800

RICAMBI

PORSCHE

REPLACEMENT PARTS AND ACCESSORIES FOR PORSCHE

By



DEI KÄFER SERVICE

www.deikaeferservice.com Tel. +39 0577 928356



• **Dansk**

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 - Tel. 0049 1703015714 Si parla tedesco e inglese.



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

[maggiolinoservice](http://maggiolinoservice.com)



Ricambi, accessori e rarità per Volkswagen d'epoca.

maggiolinoservice.com

via XX settembre, 11 - Pescara
tel.: 085 7950460 - info@maggiolinoservice.com



maggiolinoservice.com



CITRÒ SERVICES Srl

TUTTI I RICAMBI PER LA TUA CITRÒEN
STORICA E MOLTO DI PIÙ

*Finalmente
sono arrivati gli uomini del Citroën!*

VISITA IL NOSTRO SITO WWW.CITROSERVICES.COM
EMAIL: INFO@CITROSERVICES.COM - S.GIORGIO DI LOMELLINA (PV)

Il Specialista della 2CV - MEHARI



DAVID AUTO Srl



www.davidauto.it

Distributore in ITALIA



DAVID AUTO Srl

Viale Lombardia 14/16
20070 Dresano (MI)

Tel. : 02 98 270 436

Fax. : 02 98 270 455

Email : info@davidauto.it

46 anni al servizio dei appassionati

Sté 2CV MEHARI CLUB CASSIS
www.2cvclub.it

ANCHE IN CATTIVO STATO

PRIVATO CERCA AUTO D'EPOCA FERRARI O MASERATI ANNI 1955 - 1975



IN BUONO O CATTIVO STATO

• Prezzi reali • Acquisto diretto • Pagamento rapido



CONTATTARE:

Marco

tel. +39 333 355 22 28

e-mail:

marco@eichholtz.com

CORVETTE

C1, 2013, rosso, consolle a parete, replica, scala 2/3, disponibile anche Porsche 911, cm. 105x50, kg. 10, € 990, visibile a Appiano,



3357495925

C1, 2013, rosso, replica, scala 2/3, motore a benzina, cm. 275x114x97, freni a disco, differenziale, due posti, kg. 190, € 13.332, visibile a Appiano,



3357495925

FIAT

500, 2013, bianco, sofà in lamiera della Fiat, anni 70, cm. 133x85x100, tessuto in alcantara, € 5368, visibile a Appiano,



3357495925

JEEP

WILLYS, 2013, verde, replica, scala 2/3, motore a benzina, cm. 225x144x95, freni a disco, differenziale, due posti, kg. 190, visibile a Appiano,



3357495925

COMPRO AUTO
AUTO D'EPOCA IMPORTANTE, permuta parziale mio favore con prestigioso appartamento 170 m² nei pressi di Firenze

3389540573

ALFA ROMEO

MONTREAL, 1973, solo perfetta, permuta con Alfa 2000 ASI più conguaglio

3346917204

FERRARI

F355 BERLINETTA, 1994/1995, rosso, ottime condizioni generali, km tagliandati e dimostrabili, prezzo Ruoteclassiche

3402598364

PORSCHE

1955-1998, gruppo di amatori acquista Porsche, massima serietà, pagamento veloce

3393691737

356C, 1963-1965, bianco, rosso, argento, conservata, in buone condizioni, prezzo coerente, pagamento in contanti

3351238568

COMPRO VARIE

FREGI DI AUTO, italiane e straniere

3348216800 - 3386598789

MODELLISMO, automodelli anni 60/90, Dinky, Corgi, BBR, Minichamps, scala 1:43 e 1:18, kits, obsoleti, cerco collezioni. enrico.sardini@gmail.com

022367505

MODELLISMO, modellini scala 1:43 e 1:18, anche rotti

3348216800

MODELLISMO, trenini, macchinine, giochi in latta, Marklin, Rivarossi, Dinky Toys, Corgi, Schuco ecc.

3466800367

PER ALFA ROMEO, 1947, 6C 2500 SS cabriolet, motore ss92896, cerco collettore di scarico integro

3488208556

PER FARE PUBBLICITÀ SU

RUOTECCLASSICHE

■ TELEFONA AL NUMERO: 02 82472560

■ OPPURE MANDA UN E-MAIL A: pubblicità@edidomus.it



ENNE PI
S.n.c. di Pertner 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

Felice Service
RICAMBI INGLESI NUOVI E USATI
RIPARAZIONI E RESTAURI COMPLETI - REVISIONE CARBURATORI S.U.
CATALOGHI GRATUITI - SPEDIZIONI GIORNALIERE - SI RILASCIANO CERTIFICATI DI IDENTITÀ DELLA VOSTRA AUTO
Via Circumvallazione Esterna n° 207 - 80019 Osdia (NA) Tel/Fax 081.818.60.67 Cell. 3429208769
E-mail: info@feliceservice.com - Sito: <http://www.feliceservice.com>

TURI GIUSEPPE AUTORICAMBI
Via Berretta Rossa, 66/2 - 40133 Bologna
Tel. 051/384831 - Fax 051/388465
<http://www.ricambijeeep.com> - e-mail: turi@ricambijeeep.com
RICAMBI ED ACCESSORI PER:
• Jeep dal 1942 ad oggi
• Dodge, Reo, Blazer, G.M.C.
• Campagnola - Alfa Matta
• Auto d'epoca italiane e straniere
• Applicazioni industriali
• Carrelli elevatori

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

STUDIO NICOLINI BRUNO SNC
Via Pasteur 6/e, 42100 Reggio Emilia
tel. 0522/551061 fax 0522/558131,
e-mail: nicolini@sermetra.it
Pratiche automobilistiche ad elevato grado di difficoltà

BORGHINI EPOCA
Pneumatici e gomme d'epoca
Tel. 0532.7732 51/458579
Viale po 90/a-d, 44100 Ferrara
Fax 0532.774095-borghinipneumatici@gmail.com

CERCHI per auto d'epoca dagli anni '60 ad oggi
Reperimento cerchi rari
DAVIDE TASSI
Via Marconi 35 - 44012 BONDENO (FE)
Cell. 347/2511545 - tassi.davide@yahoo.it
www.cerchiautodepoca.com

Pizzarelli Fausto
RICAMBI E ACCESSORI AUTO D'EPOCA
TUTTO PER FIAT 500 e 600 INTERNI COMPLETI - CAPOTTE PEDANE ecc. STEMMI E SCRITTE PER AUTO D'EPOCA
REGGIO EMILIA Tel. / Fax (0522) 991135 Portatile (0337) 569941

RICAMBI ROSSOCORSA
VENDITA RICAMBI AUTO D'EPOCA, SPECIALIZZATI IN RICAMBI LANCIA FULVIA
www.ricambirossocorsa.it
info@ricambirossocorsa.it
Walter Bertolla mobile +393406502690

2CV PALACE
2CV PALACE srl
Via Regina Margherita, 123
20050 MACHERO (MI)
cell. 347/5236601
tel./fax 039/2458508
e-mail: 2cvpalace@live.it
Accessori, assistenza, manutenzione, ricambi, restauri, revisioni e consulenze per 2CV e derivate e tutte le utilitarie anni '60-70-80"

TAPPEZZERIA CLASSICA
By Olmi
SPECIALIZZATA IN INTERNI PER AUTO D'EPOCA Interni Omologabili ASI
Via Bottai di S. Sebastiano, 30 Bottegone (Pistoia)
Tel./Fax 0573-544896 • Cell. 3395789431
www.classicabylmi.it
e-mail: classicabylmi@alice.it

di Bertamini Renzo & C. snc
Via Linfano, 2/B
Zona Industriale
38062 ARCO (TN) - Italia
Tel. 0464/519721
Fax 0464/516651
RICAMBI AUTO FUORI PRODUZIONE
OLD TIMER SERVICE
Spedizioni in tutta Italia e all'estero
www.gardaricambi.com
e-mail info@gardaricambi.com



Per gli annunci è obbligatorio utilizzare il tagliando qui sotto completo in tutti i campi evidenziati da *

COMPILARE PER PRIVATI
RUOTECCLASSICHE

☐ VENDO	☐ Auto	☐ Moto	☐ Varie
☐ COMPRO	☐ Auto	☐ Moto	☐ Varie
SUPPLEMENTI	☐ Aggiunta Modulo 2 + Euro 5,00	☐ Aggiunta Fondo colore + Euro 5,00	☐ Aggiunta Fotografia + Euro 10,00
	☐ Grandi Occasioni (lunghezza del testo max come annuncio gratuito) Euro 50,00		

MARCA*

MODELLO*

ANNO*

COLORE*

VISIBILE A*

TELEFONO*

PREZZO*

DESCRIZIONE*

MODULO 2 Aggiunta a pagamento

GRATUITO
COMPILARE PER COMMERCianti

A pagamento: Modulo 1 Euro 10,00

☐ VENDO	☐ Auto	☐ Moto	☐ Varie
☐ COMPRO	☐ Auto	☐ Moto	☐ Varie
SUPPLEMENTI	☐ Aggiunta Modulo 2 + Euro 10,00	☐ Aggiunta Fondo colore + Euro 10,00	☐ Aggiunta Fotografia + Euro 20,00
	☐ Grandi Occasioni (lunghezza del testo max come modulo 1) Euro 100,00		

MARCA*

MODELLO*

ANNO*

COLORE*

VISIBILE A*

TELEFONO*

PREZZO*

DESCRIZIONE*

MODULO 2

MODULO 1

Inserzionista

Città

Indirizzo

Telefono

MODALITÀ DI PAGAMENTO

 TOTALE IMPORTO INSERZIONE
EURO

☐

 Allego assegno bancario o circolare non trasferibile, intestato a: EDITORIALE DOMUS S.p.A.
Inviare assegno a: EDITORIALE DOMUS S.p.A., UFFICIO PUBBLICITÀ, VIA G. MAZZOCCHI, 1/3 - 20089 ROZZANO (MI)

☐

 Addebitate l'importo dovuto
sulla mia carta di credito:

☐ American Express

☐ BankAmericard

☐ Visa - Carta Si

☐ Diners

Firma

N°

Scad.

 Tutte le inserzioni saranno riportate
anche nel nostro sito Internet

www.ruoteclassiche.it

Non è prevista la sola pubblicazione su Internet

 ● Gli annunci con fotografia o fondo colore
e quelli dei commercianti (a pagamento)
hanno la precedenza.

 ● Gli annunci degli operatori commerciali,
tutti a pagamento, sono contraddistinti
dal nome del veicolo in rosso.

 ● I privati hanno diritto a un'inserzione
gratuita (modulo 1 da 90 battute).

 A pagamento: il modulo 2 (218 battute),
la foto, il fondo colore.

 le grandi occasioni (comprendenti di foto
e fondo colore).

 ● Ogni tagliando dovrà contenere
un'inserzione riguardante una sola vettura
o moto. In caso di inserzioni multiple
publicheremo solo la prima riportata
dal tagliando.

 ● I tagliandi dovranno essere compilati
in ogni loro voce, a macchina o in
stampatello. I testi dovranno rispettare
il numero di battute del modulo scelto,
compresi gli spazi tra una parola e l'altra.

 ● I tagliandi, anche fotocopiati, dovranno
pervenire in redazione entro il giorno
25 del mese precedente l'uscita in
edicola. Ad esempio, gli annunci del mese
di aprile (in edicola a inizio mese) dovranno
pervenire alla redazione entro il 25 febbraio.

 Fanno eccezione gli annunci per febbraio
e settembre: per febbraio, entro
il 15 dicembre; per settembre, entro
il 15 luglio. I tagliandi pervenuti dopo tale
data verranno pubblicati sui numeri
successivi compatibilmente con le esigenze
di spazio. Non si accettano inserzioni
a mezzo fax oppure e-mail.

 ● Le fotografie inviate non saranno
restituite. È necessario inviare nuovamente
la foto in caso di ripetizione dell'annuncio.

 ● Non saranno pubblicati gli annunci
il cui contenuto non riguardi la materia
e lo spirito della rivista.

 ● Saranno presi in considerazione solo gli
annunci riguardanti vetture prodotte fino
al 1995, oppure modelli di interesse
collezionistico fino al 2004, cioè quelli
riportati nelle nostre quotazioni.

 ● Non saranno pubblicati annunci
compilati su moduli o altri elementi diversi
dal nostro tagliando originale.

 ● Il tagliando va indirizzato a:
EDITORIALE DOMUS
UFFICIO PUBBLICITÀ
VIA G. MAZZOCCHI, 1/3
20089 ROZZANO (MI).

 Ai sensi del D. Lgs. 196/2003 in materia di protezione dei
dati personali, la informiamo che i suoi dati anagrafici so-
no oggetto di trattamento, con modalità prevalentemente
informatiche, ai soli fini della corretta gestione dell'an-
uncio e di tutti gli obblighi che ne conseguono, nonché
per tutti gli adempimenti di legge connessi. In caso di ri-
chiesta da parte sua al conferimento e al trattamento dei
suoi dati, tuttavia, non potremo dare corso a tali adempi-
menti. I suoi dati anagrafici potranno essere utilizzati an-
che per finalità di promozione commerciale di riviste o di
altri prodotti della nostra Azienda. A lei competono tutti i
diritti previsti dall'Art. 7 del D. Lgs. 196/2003, potrà quindi
accedere ai suoi dati, chiederne la correzione, l'integrazio-
ne e, ricorrendone gli estremi, la cancellazione o il blocco.
Titolare del trattamento è l'Editoriale Domus S.p.A., do-
miciliata in via Gianni Mazzocchi, 1/3 - 20089 Rozzano
(MI), telefono 02/824721.

 ATTENZIONE: La presenza sulle pagine di
Ruoteclassiche di un annuncio economico di
compravendita non costituisce garanzia né sull'affi-
dabilità di chi vende o chi compra né sulla veridi-
cità delle caratteristiche e del prezzo del veicolo
pubblicizzato. Ruoteclassiche non può condurre
alcuna verifica sulla qualità delle inserzioni, il cui
spazio è acquistabile da chiunque e il cui conte-
nuto è vincolato unicamente dalle norme di leg-
ge sulla morale e la decenza. La responsabilità di
quanto asserto in ogni annuncio ricade esclusiva-
mente sull'acquirente dello spazio relativo.



OLDTIMER-YOUNG

VETERAN
THE BIGGEST

**L'AVVIO DELLA S
APPASSIONATI**

20. - 22. MARZO 2015 HOC

VEN: 12.00 - 20.00 | SAB: 08.30 - 18.00 | DOM: 08.30 -

VETERA **GTIMER-CLASSICS-PARTS**

VETTURE & MOTOCICLETTE

VETERAMA®

MARKET IN EUROPE

**TAGIONE PER GLI
D'AUTO D'EPOCA**

KENHEIMRING / GERMANIA

16.00 WWW.VETERAMA.DE | TEL. 0049(0)6203-13507



Gran Turismo Sport
Scritte in nero lucido "firmano" la versione GTS. Personale il frontale (più lungo di 30 mm) con spoiler specifico. I cerchi sono da 20 pollici. L'interno è impreziosito da inserti in Alcantara.

FOTO DI ALESSANDRO BARTELETTI

Porsche Cayman GTS

Per gli incontentabili la "piccola" di Stoccarda sfodera 340 CV e 285 km/h



È la più potente e veloce delle Cayman, le due posti a motore centrale di Stoccarda. La GTS, che ha debuttato nel 2014, si spinge fino a 285 km/h; i cavalli sono 340. GTS è una sigla evocativa: la prima Gran Turismo Sport è stata la 904 Carrera GTS del 1963, un'auto da corsa omologata per la strada. È questo lo spirito che da allora ha contraddistinto le vetture che hanno potuto fregiarsi di questo nome, come la Cayman GTS appunto, che offre un'erogazione morbida ed elastica ma che all'occorrenza

diventa decisa e brutale (lo 0-100 si fa in 4,6 secondi). Oltre alla più tranquilla configurazione Normal, si possono attivare - tramite pulsanti sulla console centrale - quelle Sport e Sport Plus. Quest'ultima in particolare è quella in cui la Cayman GTS si rivela un animale da pista: si irrigidisce, la "voce" dello scarico diventa più profonda e metallica e viene eseguita automaticamente la doppietta allo scalare delle marce. Il motore è ancora più pronto e la precisione di guida maggiore (di serie il telaio con sistema Pasm per la

regolazione elettronica dell'assetto). Se la vettura è equipaggiata con cambio a doppia frizione PDK, come l'esemplare della nostra prova, è possibile attivare il Launch Control per ottimizzare l'accelerazione da fermo. Che sia un'auto per appassionati lo dimostrano anche i piccoli dettagli, come la chiave (a forma di Porsche) che è sì un transponder, ma va comunque inserita nella plancia (rigorosamente sul lato sinistro) e girata. Il prezzo parte da 76.740 euro.

Alessandro Barteletti



↓ CARATTERISTICHE

(Tra parentesi i dati con cambio PDK)

Motore	Posteriore, centrale Sei cilindri boxer Cilindrata 3436 cm ³ Rapporto di compressione 12,5:1 Potenza 340 CV a 7400 giri/min.
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio manuale a 6 rapporti (automatico doppia frizione a 7 rapporti).
Dimensioni e peso	Lunghezza 4404 mm - Larghezza 1801 mm Altezza 1284 mm Peso a vuoto 1345 (1375) kg.
Prestazioni	Velocità 285 (283) km/h Accelerazione 0-100 km/h in 4,9 (4,6) s Consumo medio 9,0 (8,2) l/100 km.

PRODUZIONE 100% MADE IN ITALY
E SVILUPPO

== TRADIZIONE ITALIANA ==

DAL 1965 ABBIAMO CURA DELLA TUA AUTO

MA★FRA®

i cosmetici per la vostra auto



AUTOMOTORETRO®

13-14-15 Febbraio 2015

VIENI A TROVARCI PRESSO IL **PAD 2 STAND B9**



www.auto-spa.it



MILANO AUTOCLASSICA

Fiera Milano Rho

20 / 21 / 22 Marzo 2015

50.000 M² 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

CON IL PATROCINIO DI:



MEDIA PARTNER:

GIORGIO NADA EDITORE

AUTOMOTO TV sky

FP FormulaPassion.it

PARTNER:



Un evento organizzato da: ORGACOM / Tel. +39 0572 91.04.74 / e-mail: fiere@orgacom.it - Ricambistica: marcelloeventi.it - Pollegri Classic Solutions / Tel. +39 0425.074089 / e-mail: info@marcelloeventi.it